

ISSN 1900 - 5679

Gráficas

Disciplinares de la UCP

<http://biblioteca.ucp.edu.co/OJS/index.php/grafias>

No. 46
Enero - Junio 2021



Imagen portada: Ocupación del paisaje y borde costero
Fuente: www.soydebuenaventura.com/articulos



Universidad
CATÓLICA
de Pereira

VIGILADO MINEDUCACIÓN

Maestría en Arquitectura y Urbanismo

EDICIÓN 46

Maestría en Arquitectura y Urbanismo



Autor: Diego Fernando Acevedo Cardona

CONSEJO SUPERIOR

Monseñor Rigoberto Corredor Bermúdez
Pbro. Behitman Alberto Céspedes De los Ríos
Pbro. Julián Alberto Cárdenas Corrales
Pbro. Jhon Edwin Arias Alzate
Dra. Ana María Cuartas Saldarriaga
Dr. Bernardo Gil Jaramillo
Dr. Felipe López Hoyos
Dr. Mario Alberto Gaviria Ríos
Dr. Juan Luis Arias Vargas
Est. Andrés Felipe Pereira Cárdenas
Dra. Paola Andrea Murillo Gaviria

RECTOR

Pbro. Behitman Alberto Céspedes De los Ríos

COORDINADORA EDITORIAL

Daniela Torres Morimitsu

COORDINADORES GRAFÍAS No. 46

Mg. Santiago Castaño Duque
Esp. Ma. Jimena López Burbano

VICERRECTOR ACADÉMICO

Mag. Nelson Londoño Pineda

DECANO FACULTAD DE ARQUITECTURA Y DISEÑO

Mg. Juan David Atuesta Reyes

COORDINADOR MAestrÍA
EN ARQUITECTURA Y URBANISMO

Mg. Santiago Castaño Duque

COMITÉ REVISOR

Mg. Santiago Castaño Duque
Mg. Daniela Torres Morimitsu
Esp. Ma. Jimena López Burbano

REVISIÓN DE ESTILO

Mg. Hugo Armando Arciniegas Díaz

DISEÑO E IMPRESIÓN

Gráficas Buda S.A.S.
Calle 15 No. 6-23 PBX: 335 72 35

UCP

Avenida de la Américas
e-mail: ucp@ucp.edu.co
PBX: 606 312 40 00
Fax: 606 312 76 13
Pereira - Colombia

Canje: Biblioteca UCP
Telefax: 606 312 44 44
biblioteca@ucp.edu.co
<http://biblioteca.ucp.edu.co:8080/jspui/>
<http://biblioteca.ucp.edu.co/OJS/>

Buenaventura una ciudad que oculta el mar

Buenaventura a city that hide the sea

Jhon Nicolas Solis Murillo6

Academia y arquitectura sus procesos de desarrollo y su relación con la sociedad

Academy and architecture its development processes and its relationship with society

Pavel Sánchez Rincón.....22

Consolidación habitacional barrio

Baltazar y resignificación del borde

urbano Río Combeima – Ibagué, Tolima

Baltazar neighborhood housing consolidation and resignification of the Combeima River urban edge - Ibagué, Tolima

Luis Miguel Monroy Gutiérrez,
Álvaro Ivan Giraldo Marín30

Conflicto territorial por usos del suelo en el distrito de buenaventura: territorio en mutación

Territorial conflict over land use in the district of Buenaventura: a mutating territory

Arley Sinisterra Micolta.....47

Tejiendo la ciudad de Calarcá – Quindío a partir de la revitalización de vía nacional a paso vial urbano

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

Diego Fernando Acevedo Cardona59

MISIÓN

La Universidad Católica de Pereira es una institución de educación superior inspirada en los principios de la fe católica, que asume con compromiso y decisión su función de ser apoyo para la formación humana, ética y profesional de los miembros de la comunidad universitaria y mediante ellos de la sociedad en general.

La Universidad existe para el servicio de la sociedad y de la comunidad universitaria. El servicio a los más necesitados, es una opción fundamental de la institución, la cual cumple formando una persona comprometida con la sociedad, investigando los problemas de la región y comprometiéndose interinstitucionalmente en su solución. Es así como se entiende su carácter de popular.

Guiada por sus principios del amor y la búsqueda de la verdad y del bien, promueve la discusión amplia y rigurosa de las ideas y posibilita el encuentro de diferentes disciplinas y opiniones. En ese contexto, promueve el diálogo riguroso y constructivo entre la fe y la razón.

Como institución educativa actúa en los campos de la ciencia, la tecnología, el arte y la cultura, mediante la formación, la investigación y la extensión.

Inspirada en la visión del hombre de Jesús de Nazaret, posibilita la formación humana de sus miembros en todas las dimensiones de la existencia, generando una dinámica de auto superación permanente, asumida con autonomía y libertad, en un ambiente de participación y de exaltación de la dignidad humana.

La Universidad se propone hacer de la actividad docente un proyecto de vida estimulante orientado a crear y consolidar una relación de comunicación y de participación para la búsqueda conjunta del conocimiento y la formación integral.

Mediante los programas de investigación se propone contribuir al desarrollo del saber y en particular al conocimiento de la región.

Mediante los programas de extensión se proyecta a la comunidad para contribuir al desarrollo, el bienestar y el mejoramiento de la calidad de vida.

Para el logro de la excelencia académica y el cumplimiento de sus responsabilidades con la comunidad, la universidad fomenta programas de desarrollo docente y administrativo y propicia las condiciones para que sus miembros se apropien de los principios que la inspiran.

El compromiso de la Universidad se resume en **«ser apoyo para llegar a ser gente, gente de bien y profesionalmente capaz»**.

VISION

La universidad inspirada por los principios y valores cristianos será líder en los procesos de construcción y apropiación del conocimiento y en los procesos de formación humana, ética y profesional de sus estudiantes, de todos los miembros de la comunidad universitaria y de la sociedad. Generará propuestas de modelos educativos pertinentes en los que se promueva un ambiente de apertura para enseñar y aprender, dar y recibir en orden a la calidad y el servicio.

Será un escenario en donde se promoverá el diálogo riguroso y constructivo de la fe con la razón, en el contexto de la evangelización de la cultura y la inculturación del evangelio. Como resultado de ese proceso y con el fin de alimentarlo, consolidará una línea de reflexión y diálogo permanente entre la fe y la razón. Como natural expresión de identidad católica, habrá consolidado la pastoral universitaria.

Será reconocida por su capacidad para actuar como agente dinamizador del cambio y promover en la comunidad y en la familia sistemas armónicos de convivencia. Ejercerá liderazgo en el ámbito nacional en la reflexión sobre el desarrollo humano y consolidará un centro de familia.

La universidad tendrá un claro sentido institucional de servicio orientado hacia sus estudiantes, profesores, personal administrativo y la comunidad.

Ejercerá liderazgo en programas y procesos de integración con la comunidad, los sectores populares, las empresas y el gobierno para contribuir al desarrollo sostenible.

Se caracterizará por conformar un ambiente laboral y académico que sea expresión y testimonio de los principios y valores institucionales y por la búsqueda permanente de la calidad en un sentido integral, reflejada en sus procesos académicos, administrativos y en el constante desarrollo de toda la comunidad universitaria.

La universidad habrá consolidado una comunidad académica con vínculos internos y externos y apoyada en el centro de investigaciones, para llegar a ser la institución con mayor conocimiento sobre los asuntos regionales.

Consecuente con la realidad actual de un mundo interdependiente e intercomunicado, la universidad habrá fortalecido los procesos de intercambio académico con otras instituciones del orden nacional e internacional.

EDITORIAL

La UCP.- Universidad Católica de Pereira propende por ser ayuda en la formación humana y académica de sus estudiantes, en todos sus niveles garantizando la calidad en la enseñanza impartida, sin dejar de lado la ética y la búsqueda de la verdad que ilumina nuestra institución de educación superior. La UCP busca “ser apoyo para llegar a ser gente, gente de bien y profesionalmente capaz”, promoviendo una reflexión pedagógica permanente en un ambiente de apertura para enseñar y aprender, dar y recibir en orden a la calidad y el servicio.

Desde su programa de posgrado en MAU.- Maestría en Arquitectura y Urbanismo se propone la formación con un alto compromiso social dirigido a generar propuestas integrales para el desarrollo territorial desde una perspectiva analítica, crítica y de diseño avanzado, que promueva la integración, la inclusión y el crecimiento humano y social de las ciudades. Desde esta perspectiva y con el apoyo del sello editorial de la universidad católica de Pereira nos permitimos presentar con beneplácito la revista grafías N°47 con los resultados de las reflexiones de los estudiantes de la cohorte III, que desde su experiencia académica y profesional a lo largo de su proceso formativo entre el 2021 y 2022 realizaron estudios de prospectiva y generación de imaginarios relacionados con la transformación y la regeneración de municipios como Cali, Bugalagrande, Buenaventura, Pereira, Ibagué, Calarcá y Armenia, teniendo en cuenta un enfoque integral que permite identificar pautas y lineamientos para la planificación e intervención en sus diferentes niveles de criticidad y mejoramiento en todas sus dimensiones.

Desde la coordinación de la maestría se da cuenta de la calidad de los estudios que soportan y son la fuente de las publicaciones que se presentan, de la misma manera que ponen en valor las potencialidades del lugar, la riqueza, diversidad así como la necesidad de visualizar la transformación del lugar a partir de una nueva visión de ciudad, generando nuevos lineamientos y criterios que propenden por la conservación ambiental, la sostenibilidad urbana, la regeneración y la revitalización de los tejidos, reconociendo las preexistencias tangibles e intangibles, los contextos y las particularidades del sitio, para que desde allí se analicen las posibilidades de formulación de proyectos que promuevan un desarrollo urbano basado en la consolidación físico- social y la integración física - ambiental.

Para el caso de Buenaventura los autores Jhon Nicolás Solís Murillo y Arley Sinisterra Micolta proponen considerar tanto el Conflicto territorial por usos del suelo en el distrito de Buenaventura: territorio en mutación, en relación a los impactos del puerto en los territorios aledaños, así como reconocer a Buenaventura como una ciudad que oculta el mar y que podría aprovechar esta situación para volverla una oportunidad de desarrollo.

Los autores Luis Miguel Monroy Gutiérrez y Álvaro Iván Giraldo nos permiten evidenciar la reflexión sobre la necesidad de recuperar los frentes de agua en los municipios de escala intermedia, a partir del ejemplo de la reorganización y consolidación habitacional del barrio Baltazar y la re significación del borde urbano Río Combeima en Ibagué – Tolima.

El autor Diego Fernando Acevedo Cardona nos permite comprender la importancia de mitigar y planear el efecto que tienen las grandes infraestructuras viales a partir de la propuesta de consolidación de pequeñas poblaciones aledañas a través del caso de estudio y la propuesta relacionada con el tejido de la ciudad de Calarcá – Quindío a partir de la revitalización de vía nacional a paso vial urbano.

Y por último el autor Pavel Sánchez Rincón nos retroalimenta con la necesidad de reflexionar la academia y su relación con la arquitectura, sus procesos de desarrollo, así como las posibilidades de vinculación con los temas de construcción de ciudad y la sociedad.

Manifestamos nuestra gratitud a la Facultad de Arquitectura y Diseño en cabeza de la decana saliente Yaffa Nahir Ivette Gómez Barrera y el decano entrante Juan David Atuesta Reyes por permitirnos aportar significativamente a la construcción de región y de país en la línea del desarrollo territorial, la calidad de los procesos arquitectónicos y urbanísticos de nuestras ciudades, a todos los lectores y evaluadores académicos como de estilo, al comité editorial de la revista Grafías y en especial a todo el equipo de biblioteca Darío Castrillón Hoyos, a su directora saliente la Dra. María Luisa Nieto Tabora y directora entrante la Dra. Daniela Torres Morimitsu y todo su equipo en especial a Jimena López Burbano, por llevar a buen término esta publicación; el propósito desde el posgrado es seguir generando propuestas que permitan mejorar nuestros entornos para un buen vivir, así como mejorar la calidad investigativa y científica en nuestra región.

Arq. Santiago Castaño Duque
Director Maestría en Arquitectura y Urbanismo

BUENAVENTURA UNA CIUDAD QUE OCULTA EL MAR¹

Buenaventura a city that hide the sea

Jhon Nicolás Solís Murillo²
Universidad Católica de Pereira

1 El presente artículo es resultado de investigación para optar al título de Magister en Arquitectura y Urbanismo de la Universidad Católica de Pereira

2 Magister de la Universidad Católica de Pereira. Contacto: jhon.solis@ucp.edu.co

RESUMEN

Los bordes costeros por tradición siempre han tenido vocación de puerto y de espacio público, además por sus características paisajísticas y ambientales generan la atracción de las personas para apreciar su belleza natural.

Buenaventura no es la excepción, es una ciudad puerto ubicada en la costa pacífica y por su posición estratégica, al frente del océano pacífico, esto le genera un grave problema, todos sus cuerpos de aguas o esteros, se encuentran tapados por asentamientos informales de puertos, fábricas y viviendas, generando una gran afectación a sus cuerpos de agua y su ecosistema. Debido a esto es un puerto que al recorrerlo a lo largo de su casco urbano no se ve el mar que es su fortaleza.

Palabras clave: Frentes costeros, puertos/mar, asentamientos urbanos, ecosistema

ABSTRACT

Coastal borders by tradition have always had a vocation as a port and public space, in addition to their landscape and environmental characteristics; they generate the attraction of people to appreciate their natural beauty.

Buenaventura is no exception, it is a port city located on the Pacific coast and due to its strategic position, in front of the Pacific Ocean, this generated a serious problem, all its bodies of water or estuaries are covered by informal settlements of ports, factories and houses, generating a great affectation to its bodies of water and its ecosystem. Due to this, it is a port that when traveling through its urban area, the sea, which is its strength, is not seen.

Keywords: Coastal fronts, puertos, sea, urban settlements, ecosystem

Julio Gómez-Perretta: Arquitecto, Escuela técnica superior de Arquitectura de Madrid, 16/09/14 La ciudad sin Waterfront.

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

Para citar este artículo: Solis Murillo, Jhon Nicolás
“Buenaventura una ciudad que oculta el mar”.
En: Grañas Disciplinarias de la UCP, No. 46 (Enero - Junio 2021)., pp.8-21.

Introducción

La zona costera colombiana está formada por una franja de tierra firme variable y un espacio marítimo, donde se presentan procesos de interacción entre el mar y la tierra, el cual tiene características naturales, demográficas, sociales, económicas y culturales propias y específicas. A su vez contiene ecosistemas diversos, ricos y productivos, dotados de gran capacidad para proveer bienes y servicios que sostienen actividades económicas como la pesca, el turismo, la navegación, el desarrollo portuario, la explotación minera y donde además se presentan asentamientos urbanos (MMA, 2001). La confluencia de estas malas prácticas ambientales humanas, sumada a unos planes de ordenamientos territoriales obsoletos, dependientes y regidos por normas nacionales que no ayudan generar un control y protección al medio ambiente, de las grandes afectaciones provenientes de fuentes puntuales y difusas como es la economía portuaria o urbana.

En los últimos años el crecimiento de la economía portuaria ha estado ligado a los procesos comerciales de orden internacional, y es importante para el país en el intercambio

de bienes y servicios, generar una competitividad en orden mundial, se hace necesario contar con infraestructura logística que conduzca a optimizar las operaciones, en este orden de ideas, los puertos marítimos de Buenaventura juegan un papel fundamental en el desarrollo logístico internacional del país, considerado una de los puntos económicos por excelencia de los grandes comerciantes del país y extranjeros.

El Puerto de Buenaventura, es considerado el mayor puerto del pacífico colombiano, puesto que, la operación logística interna se compone de una estructura portuaria que operan cerca del 53% del total de las exportaciones del país.

La importancia del puerto, a unos 130 kilómetros de Cali, radica en su ubicación privilegiada. Es una salida natural de Colombia a la cuenca del Pacífico, está a pocas horas de navegación del Canal de Panamá, que lo conecta con el Atlántico, y es equidistante de los puertos de Vancouver (Canadá) y Valparaíso (Chile), en los extremos norte y sur del continente americano. Además, es uno de los puertos de América más cercanos al atractivo mercado asiático.

Imagen 1. Foto aérea Google eart muestra ocupación de los puertos en la ciudad.



Dentro de este territorio estratégico para la inversión nacional e internacional de grandes empresas, que genera tanta riqueza al país, hay una ciudad que sin embargo, también es sinónimo de pobreza, desigualdad, violencia, exclusión y falta de oportunidades que es: la Ciudad de Buenaventura, un Distrito Especial, Industrial, Portuario, Biodiverso y Ecoturístico, es el municipio de mayor extensión en el departamento del Valle del Cauca con un área de 6.297 Km² (29.7% del área total del departamento), de las cuales la zona urbana posee un área de 2.160,9 Ha, según (DANE) a 2018, la ciudad posee 311.539 habitantes, con distribución de población 90,4% en el casco urbano y

9,6% rural, uno de los sectores con mayor borde costero urbano del pacífico, donde la riqueza entra o sale, pero nada se queda para mejorar la vida de su gente, a pesar de los miles de millones de pesos que se mueven en el principal puerto marítimo de Colombia, la desigualdad socioeconómica es latente.

Cuando se estudia la incidencia de la pobreza multidimensional en el Valle del Cauca, la situación es preocupante cuando se incluye a Buenaventura que cuantifica un porcentaje de pobreza multidimensional es de (33,3%), cifra que sitúa al territorio entre las regiones con mayor porcentaje de pobreza por IPM en el país.

Imágenes 2, 3. Contrasta el enclave moderno del puerto con el entorno paupérrimo de Buenaventura.



Fuente: Nidia Playonero, U. Nacional

Este estudio se plantea desde el impacto socio-económico que genera los asentamientos de los puertos en los cuerpos de agua que no comparten la forma de relacionarse con el ecosistema. El análisis se hace sobre la base de las constataciones sobre todo el borde costero urbano del Distrito de Buenaventura, la identificación de los conflictos y las afectaciones en el uso de los bordes de agua y sus consecuencias a las comunidades del sector, este estudio es apoyado con el plan de ordenamiento territorial de la ciudad, plantea las condiciones que se están creando en el territorio y a si podrían ayudar a organizarlo, consolidando normas adecuadas que conduzcan a generar estrategias de protección sustentable del ecosistema de manglar de la costa pacífica, ya que sus cuerpos hídricos son los encargados de estructurar la economía de la ciudad y por ende su territorio, todo esto nos da a entender que es un puerto con ciudad, los bordes costeros urbanos que recorren a lo largo de la ciudad por sus esteros (San Antonio, Amazonas, Hondo, el Pailón y Aguacatico) todos estos cuerpos de agua son alimentados por el mar del océano pacífico, quebradas y los ríos que vienen desde la cordillera, estos canales van desde la Isla hasta el Continente, con una extensión de más de 15 kilómetros, que no son aprovechados, es una ciudad que se llama puerto, pero su realidad lo contradice debido

a que su estructura urbana esta de espaldas al mar o se puede decir que lo esconde, todo esto es causado por los asentamientos no formales sobre los cuerpos hídricos que impactan de forma negativa el ecosistema, todos estos frentes de aguas urbanos que se han convertido en propiedad privada, sin ningún aprovechamiento para el territorio.

El entorno portuario en Buenaventura ha cambiado considerablemente en los últimos 20 años, era una ciudad que contaba con un solo terminal marítimo, Sociedad Portuaria Regional Buenaventura S.A. (SPRBUN), en la actualidad existen 2 nuevas empresas con igual objeto social, el Terminal de Contenedores de Buenaventura TCBUEN, la Sociedad Puerto Industrial de Aguadulce SA, hay 2 Proyecto que ya tienen las licencias ambientales expedidas por la Superintendencia General de Puertos y la Dirección General Marítima DIMAR competencia para la regulación, dirección, coordinación y control de las actividades portuarias y marítimas, como son Sociedad Portuaria Delta del Río Dagua y sociedad portuaria energética multipropósito y contenedores puerto solo buenaventura s.a. - “puerto solo s.a.”

Todos estos puertos construidos y los que se encuentran en estudios, afectan todo el ecosistema.

Tabla No 1. Extensión construida o a construir de los puertos

Descripción	Extensión Construida/o a Construir	Estado
Sociedad Portuaria Reginal Buenaventura	65 ha	Construido
Sociedad Puerto Industrial Aguadulce	148 Ha	Construido
Terminal de Contenedores TCbuen	7,2 Ha	Construido
Sociedad Portuaria Delta del Río Dagua S.A.	112 Ha	Estudio y diseños
Sociedad Portuaria Energética Multipropósito y Contenedores Puerto Solo Buenaventura S.A. “Puerto Solo S.A.”	150 Ha	Licencia, Estudio y Diseños
Complejo de Actividades Económicas de Buenaventura, CAEB	1.800 Ha	Construcción 1 Etapa 1800 ha.
Total Áreas Afectadas	2.282,2 Ha	

Fuente: tabla de mi autoría.

La tabla No 1 a continuación nos muestra las extensiones de los puertos, esto ha generado unos daños al paisaje costero, en especial a la estructura del manglar que son los encargados de darle vida al océano.

Uno de los sectores que genera la mayor problemática sobre todo este borde costero de la ciudad, cuenta con un comercio mixto de fábricas atuneras, muelles dedicados a la pesca en grandes cantidades, los puertos de contenedores TCBUEN y el gas licuado llamado sociedad portuaria energética

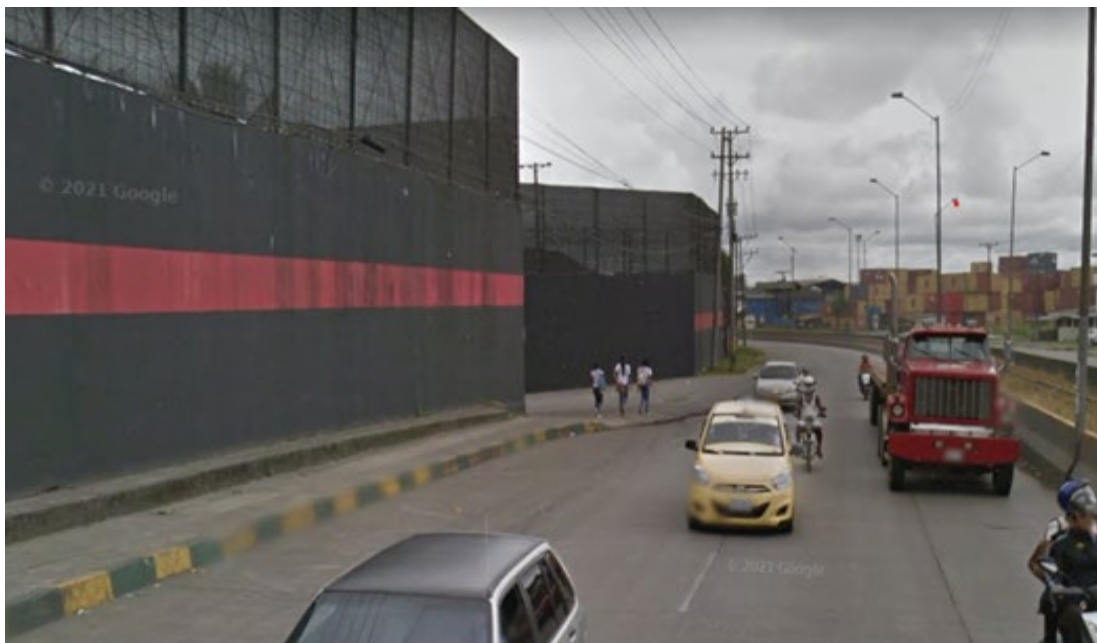
multipropósito y contenedores puerto solo buenaventura s.a. - “puerto solo s.a.” que continúan generando el conflicto entre la ciudad, los puertos y el medio ambiente, este último siendo el más afectado ya que se destruyen más de 150 hectáreas de bosque de manglar del sector.

Los asentamientos de toda estas infraestructuras empresarial y portuaria generan una alta economía al país y a la ciudad, pero el precio es la destrucción del ecosistema de la ciudad.






Imagen 4. Foto aérea Google eart, se observa los diferentes tipos de asentamientos sobre el borde costero de la ciudad.



Imagen 5. Fachadas fábricas sector Comuna 5



Fuente de mi autoría.

 Asentamientos viviendas	 Asentamientos portuarios	
 Espacio público	 Asentamientos comercio	 Asentamiento institucional

Todo este conflicto socio – territorial entre el Puerto y el Paisaje, el puerto y los pobladores, ha hecho que estos territorios del litoral pacífico sean altamente presionados por la actividad humana, el paisaje de este territorio se ven transformados por proyectos que destruyen zonas de alta biodiversidad, para generar desarrollo, toda esta infraestructura ambiental desaparece su fauna y la flora, sin tener en cuenta las normas que las protegen estipuladas por sistema Nacional Ambiental, SINA, convirtiendo el paisaje costeros en espacios privados sin orientación del proceso urbano, perdiendo el concepto del paisaje que corresponde a un sistema de relaciones entre componentes sociales, naturales, tangibles e intangibles que constituyen la identidad de los lugares con bordes de agua.

Joan Nogué (2014) dice que “la identidad de un lugar es dependiente de su paisaje, cuando estos espacios de bordes de agua se ven abandonados de su uso público y se produce una pérdida de sentido de lugar”, Andersen et al., (2019) “complementa diciendo que corren el riesgo de transformarse en lugares con una significación negativa”. Entendiendo los bordes de agua en tanto paisajes, la protección, gestión y ordenamiento de estos territorios debieran abordar la calidad de los lugares como

condición de bienestar individual y social para un desarrollo sostenible, apartándose de una concepción patrimonial del paisaje.

Así, la visión del Código Nacional de Recursos Naturales Renovables en el artículo 1° de decreto 2811 del 1974 que define el ambiente como un patrimonio común, el Estado y los particulares deben participar en su preservación y manejo, que son de utilidad pública e interés social. La preservación y manejo de los recursos naturales renovables también son de utilidad pública e interés social, El Convenio Europeo del Paisaje (CEP) del Consejo de Europa, adoptado en Florencia el año 2000, constituye el acuerdo e instrumento más avanzado en materia de protección paisajística, el cual obliga a los Estados que lo suscriben realizar su desarrollo normativo e integrar el paisaje en los instrumentos de planificación territorial.

El convenio europeo del paisaje (2000) establece como definición de paisaje “cualquier parte del territorio tal como es percibida por las poblaciones, cuyo carácter resulta de la acción de factores naturales y/o humanos y de sus inter relaciones” (p. 2). Si se cumpliera las normas protegerían todos estos bordes de agua dándole otro contexto al territorio, generando espacios públicos para la comunidad.

Imagen 6. Foto aérea donde se divisa la ocupación de los esteros San Antonio.



Imagen 7. Foto ocupación del paisaje y borde costero.

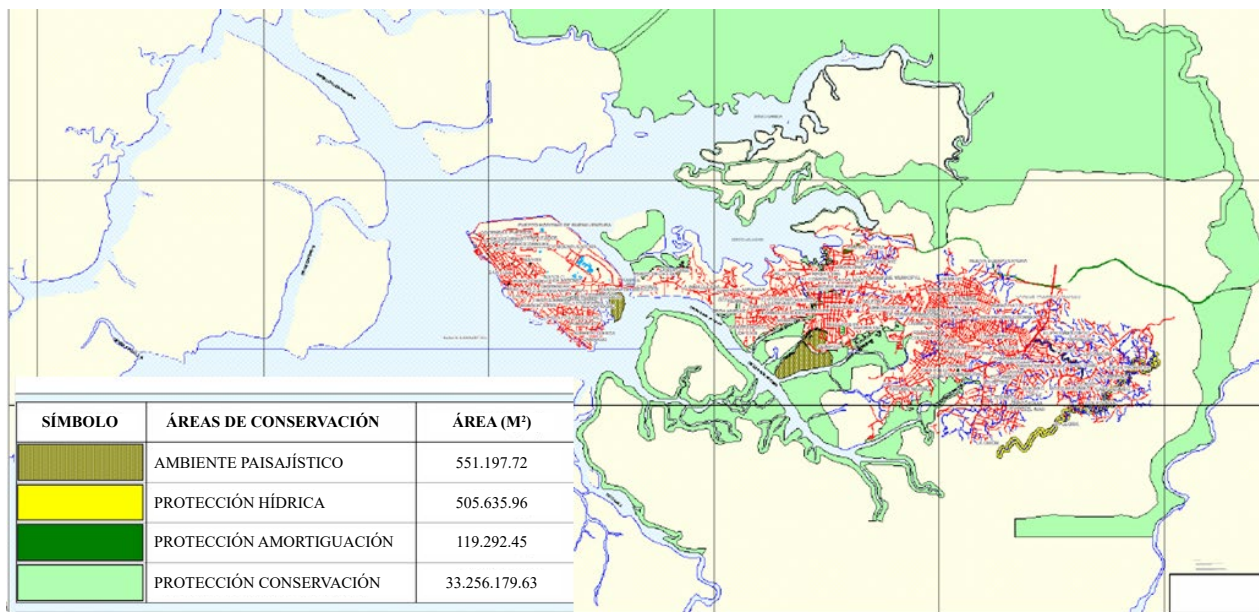


Fuente: www.soydebuenaventura.com/articulos

Ahora bien, al cruzar las particularidades del territorio, se aprecia que a pesar que hay un plan de ordenamiento territorial en Buenaventura que unido a una serie de normas y reglas internacionales, nacionales,

regionales y municipales se siguen dando las concepciones en los bordes de agua para los puertos, el POT sugiere un tipo de tratamiento en las áreas de conservación zonas de reserva como lo muestra la imagen 8.

Imagen 8. Plano PU8 áreas de conservación.



Fuente: Pot Buenaventura

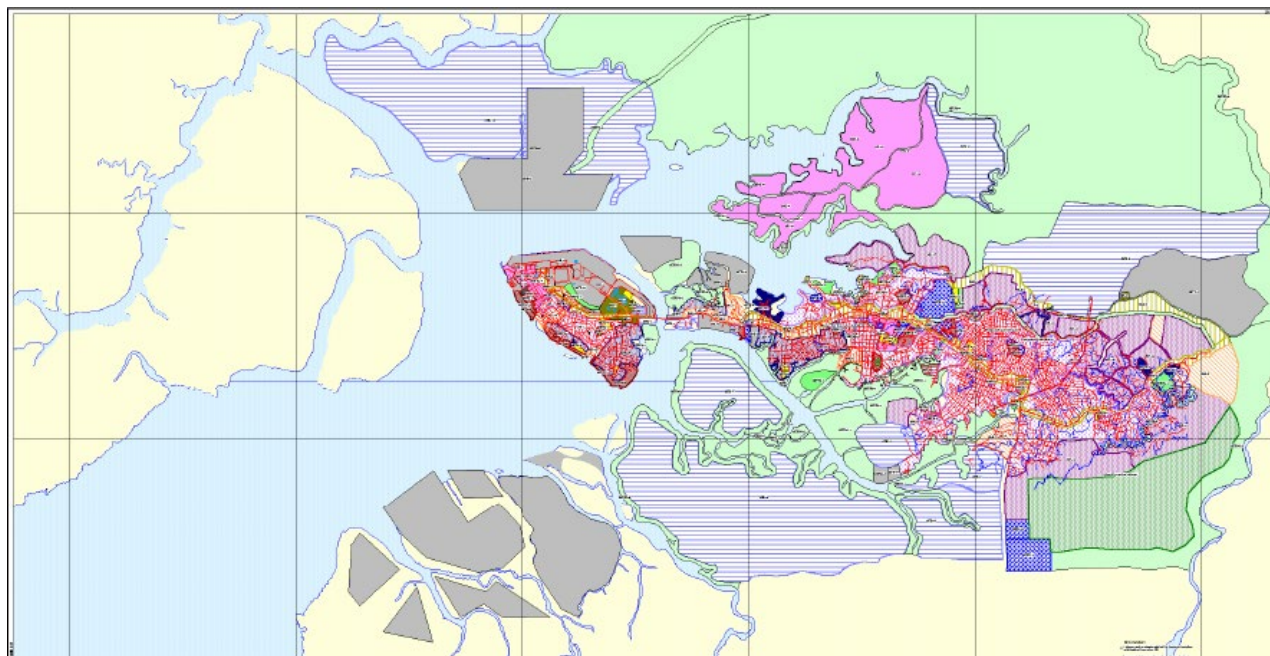
Estas áreas corresponden a los territorios periféricos cuyo uso principal es el de protección y conservación o de reserva silvícola, pero admitiendo otros usos compatibles o complementarios o de aprobación restringida. Se identifican como AERPA-1 hasta AERPA-4, dispuestos en el continente (Pot Buenaventura 2001).

Zonas de Protección Ambiental de los Esteros del Sur: AERPA-1; del estero Aguacatico al norte: AERPA-2; y de Protección ambiental del Oriente: AERPA-3; a conservar: Corresponden a los sectores de Terrenos de Bajamar o de colinas con arbustos y sin asentamientos poblacionales, cuyo

potencial para el desarrollo urbano es muy restringido, que requieren un tratamiento de conservación, por la calidad ambiental natural que poseen y la homogeneidad de sus usos y por la necesidad de disponerlos como refuerzos de la función del perímetro urbano, por lo cual deben protegerse. (POT Buenaventura 1993 – 2008), cabe aclarar que el plan de ordenamiento territorial se encuentra desactualizado desde el 2008.

El plano PU7 nos muestra las actividades que se generan en las distintas áreas de los bordes costeros, son zonas de protección ambiental.

Imagen 9. Plano PU7 zonas de actividades en el Distrito.



COLOR	ZONA - ACTIVIDAD	COLOR	ZONA - ACTIVIDAD
[Color]	Área de Actividad Especializada de transporte	[Color]	Área de Actividad Residencial a desarrollar
[Color]	Área de Actividad Especializada de Transporte	[Color]	Área de Actividad Residencial a Desarrollar
[Color]	Área de Actividad Institucional de salud	[Color]	Área de Actividad Residencial a Redesarrollar
[Color]	Área de Actividad Institucional de Salud	[Color]	Área de Actividad Residencial a Redesarrollar
[Color]	Área de Actividad Institucional Enseñanza y Asistencia Social	[Color]	Área Especial de Cementerio
[Color]	Área de Actividad Institucional de Enseñanza y Asistencia Social	[Color]	Área Especial de Cementerio
[Color]	Área de Actividad Recreativa	[Color]	Área Expansión Vivienda
[Color]	Área de Actividad Recreativa	[Color]	Área Expansión Vivienda
[Color]	Área de Actividad Residencial a Consolidar	[Color]	Área Institucional de Seguridad
[Color]	Área de Actividad Residencial a Consolidar	[Color]	Área Institucional de Seguridad
COLOR	ZONA - ACTIVIDAD	COLOR	ZONA - ACTIVIDAD
[Color]	Áreas de Actividad Especializada de Abastecimiento	[Color]	Zonas Verdes Urbanas
[Color]	Área de Actividad Especializada de Abastecimiento	[Color]	Zonas Verdes Urbanas
[Color]	Áreas de Actividad Industrial	[Color]	Zona de Protección Ambiental
[Color]	Área de Actividad Industrial	[Color]	Zona de Protección Ambiental
[Color]	Áreas de Actividad Múltiple Central	[Color]	Área de actividad especializada de servicios públicos
[Color]	Área de Actividad Múltiple Central	[Color]	Área de Actividad Especializada de Servicios Públicos
[Color]	Áreas de Actividad Múltiple Local	[Color]	Área Institucional de administración Pública
[Color]	Área de Actividad Múltiple Local	[Color]	Área Institucional de Administración Pública
[Color]	Áreas de Actividad Múltiple Vial		
[Color]	Área de Actividad Múltiple Vial		

Fuente: Pot Buenaventura

Ahora bien, al apoyarnos en las normas y usos del plan de ordenamiento territorial del Distrito de Buenaventura se encuentra que en el plano PU7 Y PU8, los bordes costeros que incluyen los manglares, esteros y todo ese ecosistema son zonas de protección, conservación ambiental para desarrollo urbano y revisando la norma

“2811 del 1974 que define el ambiente como un patrimonio común, el Estado y los particulares deben participar en su preservación y manejo, que son de utilidad pública e interés social”, teniendo en cuenta toda estas norma, el Distrito de buenaventura seria un paraíso, sus habitantes vivirían en un edén, pero al apreciar la actualidad de la

ciudad hay una discordancia debido a lo que refleja el territorio, se aprecia que las condiciones para el ordenamiento territorial en Buenaventura están inmersas por los **“asuntos de interés nacional”**, que son los que conllevan a toda esta problemática, el manejo de zonas de protección ambiental, y las zonas de costa, donde se desarrolla la actividad portuaria y sus concesiones son de resorte nacional por la Superintendencia de Puertos y Transporte, del Ministerio de Transporte (inspección, control y vigilancia). Las Actividades marítimas, es decir todas las demás, son manejadas por la Dirección General Marítima -DIMAR, del Ministerio de Defensa, que generan las normas de mayor jerarquía a la Ley 388 de 1997, y por tanto son determinantes y estructurantes para el ordenamiento (EL CONGRESO DE COLOMBIA).

El numeral 1° del artículo 7 de la Ley 388 de 1997 dispone que: “(...) A la Nación le compete la política general de ordenamiento del territorio en los asuntos de interés nacional: áreas de parques nacionales y áreas protegidas; localización de grandes proyectos de infraestructura; localización de formas generales de uso de la tierra de acuerdo con su capacidad productiva en coordinación con lo que disponga el desarrollo de la Ley del Medio Ambiente; determinación de áreas limitadas en uso por seguridad y defensa; los lineamientos del proceso de urbanización y el sistema de ciudades; los lineamientos y criterios para garantizar la equitativa distribución de los servicios públicos e infraestructura social de forma equilibrada en las regiones y la conservación y protección de áreas de

importancia histórica y cultural, así como los demás temas de alcance nacional, de acuerdo con sus competencias constitucionales y legales. (CONGRESO DE COLOMBIA).

En conclusión las afectaciones y el abandono nacional que está expuesta la ciudad de Buenaventura, los daños ambientales que se presentan en el territorio, la desintegración de la cultura del pacífico, sus creencias sus dinámicas ancestrales como la pesca, la caza, el disfrute el medio ambiente, todo este territorio es transformado por el gobierno nacional, a si la ciudad intente salir del yugo generado por la industria portuaria y tener una ciudad que se le retribuya lo que le genera al país y tener a si un territorio no un puerto.

Se puede creer que la historia sea, un aspecto determinante en el desarrollo de la ciudad las base demuestran que a nivel de planeación nacional la ciudad fue concebida primero como un puerto y luego los espacios de terrenos sobrantes, sean parcelaciones donde vivan las personas que puedan ir a trabajar al puerto para la entrada y salida de la mercancía que es lo que le importa al estado.

Esto ha conducido a que las administraciones concentren su competencia a la zona urbana y suburbana (más aún si se tiene en cuenta que la Ley 388 de 1997 es una normativa enfocada al desarrollo urbano y por tanto débil en el componente rural), generando conflictos especialmente en los bordes urbanos y de expansión en ese sentido, Buenaventura ve restringida su competencia sobre gran porcentaje de su

territorio, siendo manejadas desde ámbitos nacionales (Resumen Ejecutivo POT 2001).

Tomando referencia de estudios realizados en otros países como México, Chile que si han dedicado establecer bases técnicas y caracterización de sus bordes costeros, bajo el enfoque de Manejo Integral de la Zona Costera (MIZC), se puede concluir que gran parte de las fallas detectadas derivan de la falta de vincular y definir las diferentes responsabilidades entre las entidades involucradas, generando o ampliando los lineamientos y regulaciones que se deriven de una serie de estudios y caracterización de los bordes costeros, donde se precisen las atribuciones y facultades de la nación el departamento, con cada una de sus instituciones involucradas en la protección del medio ambiente.

Las implicaciones y relevancia de los lineamientos deben ser diferentes en cada caso, sin embargo, tomar acciones encaminadas a su cumplimiento es de vital importancia en el planteamiento de cualquier plan nacional de manejo costero.

Las Estrategias que desea implementar Colombia para esta problemática de asentamientos en los bordes costeros, estrategia de implementación de la

PNAOCI “Política Nacional Ambiental para el Desarrollo Sostenible de los Espacios Oceánicos y las Zonas Costeras e Insulares de Colombia”. Como una medida de respuesta a la situación actual, la PNAOCI plantea como estrategia prioritaria producir lo más pronto posible experiencias tangibles en el corto plazo, (proyectos piloto de Manejo Integrado de Zonas Costeras –MIZC) para áreas geográficas claramente limitadas, sobre arreglos institucionales y sobre mecanismos de coordinación y participación, como el proceso más apropiado para direccionar en el corto y largo plazo procesos de manejo costero, incluyendo pérdida de hábitat, degradación de la calidad del agua, cambios en los ciclos hidrológicos, agotamiento de los recursos costeros, y la adaptación a cambios del nivel del mar, entre otros impactos de cambio climático global.

En esta vía el MMA, delega al Instituto de Investigaciones Marinas y Costeras (INVEMAR) la coordinación de dos experiencias o proyectos piloto en unidades de manejo previamente establecidas por la Política tanto para el Pacífico, Unidad de Manejo Integrado Guapi-Iscuandé (UMI-Guapi-Iscuandé) como para el Caribe, Unidad Ambiental Costera Estuarina del río Sinú y golfo de Morrosquillo (UACrío Sinú y Morrosquillo).

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Andrés, M., JM Barragán, P. Arenas Granados, J. García Sanabria & J. García Onetti. (2020): Gestión de Zonas Costeras y Marinas en España Revista Costas vol . especial 1: 117-132 - https://www.researchgate.net/publication/340102269_Gestion_de_las_Zonas_Costeras_y_Marinas_en_Espana
- R. Silva Casarín, Monique M. Villatoro Lacouture, Francisco J. Ramos Durón Daniela Pedroza Páez (2014) Caracterización de la zona costera y planteamiento de elementos técnicos para la elaboración de criterios de regulación y manejo sustentable. file:///www.LibroCaracterizacion_ZonaCostera_completo.pdf.
- David A. A. Carvajal, P.C. Sierra Correa, Francisco A. Arias-Isaza Martha L. Fontalvo Herazo. (2008): Conceptos y guía metodológica para el manejo integrado de zonas costeras en Colombia. <http://www.invemar.org.co/redcostera1/invemar/docs/1382mizc.pdf>
- Á.H. Díaz Vargas (2015) BUENAVENTURA: CIUDAD-PUERTO O PUERTO SIN CIUDAD
- C. Millán Echeverría. (2015): Buenaventura un puerto sin comunidad / [et al.]. Bogotá: Centro Nacional de Memoria Histórica,
- Dadon J.R. (2020): Procesos de configuración de frentes urbanos costeros: La ribera de Buenos Aires (Argentina). [https:// Downloads/Dialnet-ProcesosDeConfiguracionDeFrentesUrbanosCosteros](https://Downloads/Dialnet-ProcesosDeConfiguracionDeFrentesUrbanosCosteros)
- J. Nogué (2014) Sentido del lugar, paisaje y conflicto. <https://revistas.ucm.es/index.php/GEOP/article/view/48842/45839>
- Julio Gómez Perretta. (2014) Valencia de espaldas al mar. La ciudad sin Waterfront. arquitecturayempresa.es/noticia/valencia-de-espaldas-al-mar-la-ciudad-sin-waterfront
- Karen Andersen Cirera-Cristóbal Balbontín Gallo (2021) La planificación del borde costero chileno. Una normativa deficiente. https://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0718-22021000300227&lng=es&nrm=iso&tlng=es#aff1
- Magallania (2012). vol.40 no.1 Punta Arenas : Usos consuetudinarios, conflictos actuales y conservación en el borde costero de Chiloé - https://scielo.conicyt.cl/scielo.php?pid=S0718-22442012000100006&script=sci_arttext&tlng=e

<https://negociacionp10.cepal.org/9/es/noticias/america-latina-caribe-adopta-su-primer-acuerdo-regional-vinculante-la-proteccion-derechos>

“Política Nacional de Ordenamiento Integrado de las Zonas Costeras Colombianas

<http://www.invemar.org.co/redcostera1/invemar/docs/947PoliticaZonasCosterasA.pdf>

<https://negociacionp10.cepal.org/9/es/noticias/america-latina-caribe-adopta-su-primer-acuerdo-regional-vinculante-la-proteccion-derechos>

Ley 99 de 1993, Ley del medio ambiente <http://www.oas.org/dsd/EnvironmentLaw/Serviciosambientales/Colombia/Ley99de1993demedioambienteColombia.pdf>

<https://www.puertoaguadulce.com/operaciones/>

<https://www.buenaventura.gov.co/articulos/plan-de-ordenamiento-territorial#popup>

El Convenio Europeo del Paisaje (CEP)

**ACADEMIA Y ARQUITECTURA
SUS PROCESOS DE DESARROLLO
Y SU RELACIÓN CON LA SOCIEDAD¹**

***Academy and Architecture
Its Development Processes and Its
Relationship with Society***

*Pavel Sánchez Rincón²
Universidad Católica de Pereira*

-
- 1 El presente artículo es producto del trabajo desarrollado por el autor en la MAU (Maestría en arquitectura y Urbanismo) de la Universidad Católica de Pereira. Tercera cohorte.
 - 2 Arquitecto de la Universidad Nacional de Colombia, Sede Manizales (2003). Magíster en Educación-modalidad Investigación de la Universidad del Tolima (2015). Estudiante de Maestría en Arquitectura y Urbanismo, Universidad Católica de Pereira. Docente Universidad Católica de Pereira. Correo electrónico: pavel.sanchez@ucp.edu.co. <https://orcid.org/0000-0002-7624-4998>. <https://scholar.google.es/citations?hl=es&pli=1&user=pAZ6GD4AAAAJ>

RESUMEN

Este artículo de reflexión expone cómo, entre la variedad de factores que guían el proceso de transformación que sufre la ciudad contemporánea, la academia está ocupando un espacio contundente y definitivo. Se toma como punto de análisis la ruptura que se ha creado en la relación docente-alumno, eje central de la educación y más aún cuando se trata de la enseñanza de disciplinas como la arquitectura. Esto porque en dichas disciplinas se hace fundamental la capacidad de transmitir los conocimientos adquiridos de manera correcta y precisa, para de esta manera dar continuidad a la herencia cultural tangible e intangible que nos han dejado nuestros antepasados.

Palabras clave: Arquitectura, educación, enseñanza, aprendizaje, docente, estudiante.

ABSTRACT

This reflection article exposes how, among the variety of factors that guide the transformation process suffered by the contemporary city, the academy is occupying a forceful and definitive space. The rupture that has been created in the teacher-student relationship is taken as a point of analysis, because that is the central axis of education, and even more so when it comes to the teaching of disciplines such as architecture, since in these the ability to transmit the knowledge acquired correctly and precisely is fundamental, in order to continue the tangible and intangible cultural heritage that our ancestors have left us.

Keywords: Architecture, education, teaching, learning, teacher, student.

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

Para citar este artículo: Sánchez, P. (2022). “Academia y arquitectura. Sus procesos de desarrollo y su relación con la sociedad”. En: Grafías Disciplinarias de la UCP, No. 46 (Enero - Junio 2021)., pp.22-29.

¿EDUCACIÓN Y ARQUITECTURA, INSTRUMENTOS DE PODER?

A través de la historia, tanto la educación como la arquitectura han sido utilizadas por el hombre para definir el curso de la sociedad. Estas han sido instrumentos de poder y claros métodos de exponer los avances que tiene determinada comunidad.

En el caso local, la arquitectura se ha visto fuertemente influenciada por culturas externas: por la arquitectura española en la época de la colonización y durante el periodo republicano (siglo XIX) por el europeo, para viviendas y monumentos. Ya en el siglo XX, esta se define a partir de dos grupos: el fin de la arquitectura republicana y el período moderno, cuya frontera se encuentra alrededor de 1930. Esta división esquemática separa las edificaciones proyectadas bajo la influencia estilística del academicismo, de las obras basadas en los principios de los movimientos modernos de la arquitectura (Saldarriaga Roa, 1999).

De allí en adelante, durante la época de transición, la etapa del modernismo y en el periodo actual, aparte de las influencias

externas han existido otros aspectos, como un fuerte desarrollo tecnológico y constructivo, cambios en modelos económicos, cambios demográficos, entre otros, que han intervenido y han mediado en la evolución de nuestra arquitectura. En la actualidad, uno de ellos ha sido la creación y evolución de los programas y facultades de arquitectura, así como el aumento considerable de los profesionales en el área.

Erazo y Sánchez (2013) afirman:

Con la evolución de la ciudad se ha desarrollado de manera paralela la profesión de la arquitectura, y esta labor, como cualquier otra, es una actividad que cambia, avanza y hereda sus conocimientos de una generación a otra. Es así como cada etapa en la arquitectura guarda relación directa con acontecimientos, parámetros y situaciones de un estilo o movimiento anterior. (p. 775)

Fue en las décadas de los años cincuenta y sesenta cuando fue más productiva la generación de arquitectos para el país. Arquitectos como Rogelio Salmona,

Guillermo Bermúdez, Germán Samper, Fernando Martínez, Dicken Castro, entre otros, definieron una época que fue marcada por postulados de la arquitectura moderna mundial. La máxima expresión de esta arquitectura se generó en la ciudad de Bogotá y representó la base y referente para la construcción de los edificios más representativos en el resto del país.

Adicionalmente, la Universidad Nacional de Bogotá jugó un papel fundamental en la formación de los arquitectos, por una parte, con la creación de la Facultad de Arquitectura en 1936 y con la orientación de algunos de sus profesores europeos, como Bruno Violi y Leopoldo Rother, grandes impulsores de los principios modernos. El campus de la ciudad universitaria fue un ejemplo estimulante para los estudiantes de arquitectura. La generación de arquitectos formada entre las décadas de 1940 y 1960 se graduó casi toda de esta institución y posteriormente promovieron en todas las regiones del país los nuevos postulados y derroteros de la arquitectura moderna mundial. (Escobar Arango, s. f.)

Y de esa época a la actualidad el cambio ha sido notorio. El número de facultades en el país ha aumentado de manera excesiva, y esta elevada creación de programas enfocados en la profesión, el número de estudiantes y egresados se da por la necesidad de ofrecer una fuerte y variada oferta académica a los futuros bachilleres, así como por la adaptación de las escuelas y universidades

a las nuevas estructuras políticas, la industrialización y la globalización. Las universidades se adaptaron al cambio de la sociedad y su crecimiento acelerado. Así pues, estas se masificaron intentando dar solución a la fuerte demanda de las clases medias y bajas, que ven en el estudio y la idea de ser profesional un salvavidas y un método de subsistir.

Las ciudades crecieron y continúan creciendo. La población tiene la necesidad de edificar espacios para vivir y espacios que respaldan y complementan las viviendas: escuelas, hospitales, centros recreativos, espacios públicos, centros comerciales, etc. De igual manera, existe la necesidad de educar al profesional que analice, piense, diseñe y construya estos espacios.

Pero, como en todos los aspectos económicos de los cuales dependemos hoy día, alimentación, comunicación, recreación, salud, etc., la sociedad está en manos de la política y de las grandes empresas nacionales e internacionales que monopolizaron el desarrollo industrial del país, al igual que la construcción. Cada vez es más cerrado el grupo de empresas que definen el desarrollo y crecimiento de la ciudad en Colombia, y ya no son ahora los arquitectos quienes se encargan de estas labores.

Solá-Morales (1996) plantea lo siguiente:

En la actualidad, los rasgos y procesos propios de este nuevo mundo urbano son demasiado evidentes como para volver el rostro a un lado y negarles la

carta de ciudadanía. Se trata de técnicas y procesos que ya existen, con los que se opera, que constituyen prácticas si se quiere ciegas, fragmentarias, carentes de autorreflexión y de todo proceso crítico, pero con las cuales se organiza la vida metropolitana actual. (p. 11)

Podría hablarse de actividades desarrolladas por otros profesionales ajenos a la arquitectura o por constructores que buscan tan solo beneficios propios, y no ven en la profesión la oportunidad de generar espacios que presten un bien a la comunidad; actividades que exponen de manera cruda la ruptura generada entre lo aprendido en la academia y lo aplicado en la práctica profesional.

Surge entonces la siguiente pregunta: ¿qué hacemos con el gran número de arquitectos que producen las universidades y que no encuentran trabajo en la ciudad? La universidad se adaptó a una cultura y sociedad en crecimiento, pero no al mismo ritmo con la que esta se desarrolló. Ahora tenemos un gran número de profesionales que no encuentran un lugar en la ciudad, y el entorno laboral cada día es más incierto.

Solo existen críticas al sistema. Se culpa la modernización, los sistemas educativos, la masificación, pero nadie se concentra en dar soluciones a los errores cometidos. Este estado actual debe dejar de ser una excusa, para convertirse en la razón que motive a toda la comunidad universitaria a buscar un cambio definitivo. Así se podrá enfocar la educación en general por el camino correcto, y la universidad y la sociedad cumplirán su

objetivo primario: formar de manera correcta al ciudadano que va a dar sentido y va a definir el curso de la sociedad, y de una vez por todas romper con el sometimiento a la población que ha marcado nuestra historia.

El valor de la herencia cultural tangible e intangible

Si se realiza un paralelo entre la transformación de las ciudades antiguas y la ciudad contemporánea, se puede observar que en épocas pasadas el curso de la historia presentaba un concatenado proceso de evolución, que en la actualidad es cada vez más difícil de leer. Un alto porcentaje de las nuevas construcciones se piensan y construyen sobre pensamientos egocentristas que responden a las necesidades del ritmo de vida actual y que no valoran nuestros rasgos históricos, ya sean tangible o intangibles.

Como lo plantea Auge, citado por Madia (2004), “la sobremodernidad es productora de no lugares, es decir, de espacios que no son en sí lugares antropológicos y que deslindan: no integran los lugares antiguos: éstos, catalogados, clasificados y promovidos a la categoría de ‘lugares de memoria’” (p. 185).

En la actualidad ya no es tan fácil leer tal encadenamiento o proceso de transformación en el desarrollo de la arquitectura y de la ciudad. La línea de evolución sufrió una ruptura. Cada vez son más los arquitectos que definen su propio camino, un recorrido individual y egoísta que no se rige por cánones generales, sino por pensamientos individuales en los que cada uno —de manera equivocada— desea dejar su marca

personal en el trazado urbano; cada uno crea sus propias reglas, las cuales incluso en ocasiones se rompen entre proyectos del mismo diseñador, para poder crear edificios que poseen conceptos de diseño vacíos y caprichosos.

Cada día es más común que se experimente con formas que no permiten realizar fácilmente una clasificación de estos nuevos proyectos en movimientos, estilos o tipologías definidas. Estas ayudarían a conocer y definir la arquitectura como un hecho histórico, esencial para el conocimiento y comprensión del funcionamiento de culturas pasadas. Las tipologías se desarrollaban de manera sincrónica, así como lo expone Zayas Fernández (2012), citando a Panerai: estas son “el medio de comprender la estructura de la ciudad como continuidad histórica de un proceso y como fenómeno parcial de tal continuidad” (p. 104).

Vale preguntarse en este punto: ¿De qué manera está influyendo la academia y qué responsabilidad tiene esta en la evolución de la ciudad actual? La respuesta es dura y precisa: las escuelas de arquitectura tienen un gran porcentaje de responsabilidad en esta transformación. La universidad es la encargada de inculcar en el estudiante y futuro arquitecto los valores y conocimientos básicos, de forma que pueda ejercer la profesión de manera correcta. Más que “enseñar” a diseñar, lo que deben aprender los jóvenes en la universidad son metodologías de trabajo que les permitan enfrentar cualquier tipo de proyecto de

manera responsable y con fuertes procesos reflexivos. Tanto la enseñanza de la profesión como su aplicación no se deben tomar como una expresión artística más que permite exponer el ego individual del arquitecto.

“Enseñamos al estudiante para que aprenda a aprender por sí mismo, que aprenda a resolver los problemas que le atañen” (Osorio, 2014, p.77). El estudiante debe comprender que, una vez iniciado en el proceso de aprendizaje de la arquitectura, está entrando en un camino interminable; se tiene claro el inicio, pero no el fin. Sánchez afirma que “la obtención del título es tan solo el primer paso de un gran recorrido que no termina... El arquitecto muere, pero su legado se conserva y continúa” (2014, p. 117).

En la arquitectura, a diferencia de otras disciplinas, no existen genios o superdotados que desarrollen grandes niveles de conocimiento a temprana edad. Los grandes maestros de la arquitectura son personajes mayores que han realizado un largo recorrido a través de la historia; que han analizado y entendido los procesos de cambio de la sociedad; que han dejado de ver la profesión como solo un arte, para comenzar a entenderla como un instrumento que permite dar soluciones físicas a necesidades humanas y sociales; que han puesto a la comunidad por encima de su ego y, como una de las principales diferencias con respecto a los otros arquitectos, que han tenido un acompañante, guía y maestro que ha dirigido y estudiado este proceso de aprendizaje.

En casi todas las profesiones y disciplinas que realiza el hombre, se hace necesario que alguien con más experiencia y conocimiento eduque y trasmita los conocimientos adquiridos a un alumno, que de igual manera trasladará este aprendizaje a un nuevo discípulo, y así sucesivamente de generación en generación. Pero en la arquitectura, estas instrucciones, cánones o parámetros aprendidos deben ir evolucionando de manera rápida pero precisa, ya que cada respuesta que se dé a una necesidad o solicitud de un cliente —ya sea individuo o sociedad— debe dar soluciones renovadas, inteligentes y concretas que sean funcionales, pero a la vez estéticamente agradables y respetuosas con el entorno.

Y esta es una responsabilidad que no se debe aceptar de forma individual, si ya en épocas pasadas otros profesionales realizaron el mismo trabajo: “¿Por qué razón se habría de romper la continuidad y, de forma caprichosa, querer iniciar de manera separada, egoísta y equivocada el proceso? Sería como querer volver a dar inicio a siglos de evolución” (Sánchez, 2014, p.117).

Pérez plantea (s. f.):

La educación constituye uno de los objetivos estratégicos de una sociedad. En los últimos años se ha producido una revalorización de su papel en el progreso social, lo que ha traído como consecuencia la consideración de las capacidades humanas como un objetivo del desarrollo social y como elemento sustancial de las estrategias para lograrlo.

Por lo tanto, uno de los objetivos esenciales de la academia debe ser hacer que el futuro profesional comprenda que los valores de la experiencia propia y de lo construido en el ámbito nacional están siendo desconocidos. Se deben inculcar en el estudiante los valores necesarios y los conocimientos básicos que le permitan entender la importancia de nuestra arquitectura, y así poder basar sus propuestas en nuestro proceso histórico. Cada proyecto en la ciudad debe poseer como ingrediente primordial el componente social. La arquitectura y cada espacio planeado debe estar pensado en pro de sus usuarios, el cliente y sus necesidades, no ideados con el objetivo de ser publicados en revistas de arquitectura.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Erazo, E. D. Y Sánchez, P. (2013). Incidencia de medios de expresión digital en formación de arquitectos y arquitectas. *Revista Latinoamericana de Ciencias Sociales, Niñez y Juventud*, 11(2), 769-781.
- Escobar Arango, R. (s. f.). *Arquitectura en Colombia*. Área. http://www.area-arquitecto.com/?page_id=107
- Madia, L. (2004). *Introducción a la arquitectura contemporánea*. Impresiones Nobuko.
- Osorio, J. J. (2014). Pedagogía del proyecto en Arquitectura. Proyecto, Análisis, Composición e Idea. *Arquetipo*, (9), 71-97.
- Pérez, M. (s. f.). Freire y Vygotsky en los procesos educativos latinoamericanos contemporáneos. <https://xdoc.mx/documents/freire-y-vigostky-en-los-procesos-educativos-latinoamericanos-5e3f18215e6c8>
- Saldarriaga Roa, A. (1999). Arquitectura colombiana en el siglo xx: Edificaciones en busca de ciudad. *Revista Credencial Historia*, 114.
- Sánchez, P. (2014). Vínculo docente-alumno: herramienta determinante en la caracterización de la ciudad actual. *Revista Escala*, 51(231), 117.
- Solá-Morales, I (1996). *Presente y futuros. La arquitectura en las ciudades*. http://www.urbanoperu.com/sites/urbanoperu.com/files/articulos/presente_y_futuros_sola.pdf
- Zayas Fernández, B. (2012). Evolución de la tipología arquitectónica y caracterización paisajística de los grandes equipamientos urbanos. *Baética: Estudios de Arte, Geografía e Historia*, (34), 103-126.

**CONSOLIDACIÓN HABITACIONAL BARRIO BALTAZAR
Y RESIGNIFICACIÓN DEL BORDE URBANO
RÍO COMBEIMA – IBAGUÉ, TOLIMA¹**

***Baltazar Neighborhood Housing Consolidation
and Resignification of the Combeima River
Urban Edge - Ibagué, Tolima.***

*Luis Miguel MonroyGutiérrez²
Álvaro Iván Giraldo Marín³
Universidad Católica de Pereira*

-
- 1 El presente artículo es producto del trabajo desarrollado para optar al título de Magister en Arquitectura y Urbanismo de la Universidad Católica de Pereira.
2 Magister de la Universidad Católica de Pereira. Contacto: luis.monroy@ucp.edu.co
3 Magister de la Universidad Católica de Pereira. Contacto: alvaro.giraldo@ucp.edu.co

RESUMEN

Debido a la crisis económica, desempleo y desplazamiento forzado en Colombia gran parte de la población se ve obligada asentarse de manera informal y vivir en condiciones precarias sobre los bordes urbanos, colocando en riesgo su integridad. El objetivo de esta investigación es presentar una propuesta modelo de ocupación del territorio que direcciona de manera ordenada en el tramo del centro de la ciudad de Ibagué, recuperando las rondas hídricas, resignificando el río Combeima para preservar los recursos ambientales, integrando la ciudad y el paisaje por medio de la cultura como principal herramienta de configuración del espacio urbano.

Palabras clave: Borde Urbano, Vulnerabilidad, Planeación Territorial, Ecosistema, Hábitat.

ABSTRACT

Due to the economic crisis, unemployment and forced displacement in Colombia, a large part of the population is forced to settle informally and live in precarious conditions on the urban fringes, putting their integrity at risk. The objective of this research is to present a model proposal for the occupation of the territory that directs in an orderly manner in the section of the center of the city of Ibagué, recovering the water rounds, resignifying the Combeima River to preserve environmental resources, integrating the city and the landscape through culture as the main configuration tool for urban space.

Keywords: Urban Edge, Vulnerability, Territorial Planning, Ecosystem, Habitat.

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

*Para citar este artículo: Monroy Gutiérrez, Luis Miguel;
Giraldo, Álvaro Ivan. “Consolidación habitacional barrio Baltazar y
resignificación del borde urbano Río Combeima – Ibagué, Tolima”.
En: Grafías Disciplinarias de la UCP, No. 46 (Enero - Junio 2021)., pp.30-46.*

INTRODUCCIÓN

Ibagué está ubicada en el piedemonte de la cordillera central, siendo importante para la conexión vial de las principales ciudades del país. Además de tener una ubicación privilegiada, goza de una gran riqueza en biodiversidad y recursos ambientales debido a que la zona rural occidental hace parte de los ecosistemas protegidos de Colombia, exactamente del Parque Nacional Natural de los Nevados en donde se ubica el nevado del Tolima, desde este punto nace el río Combeima principal fuente hídrica de la ciudad.

El río se convierte en protagonista del paisaje, porque recorre de extremo a extremo (occidente - oriente) toda la ciudad, debido a ello se realizó el trazado de la variante Ibagué-Armenia, pero a su vez la ciudad se desconecta de este importante afluente, Por lo cual se generan dinámicas diversas debido a la crisis económica que enfrenta el país y en especial la ciudad, donde el desempleo, la

falta de oportunidades, la dificultad de acceder a una vivienda digna y crisis migratoria, hace que las personas se vean obligadas a ubicarse en asentamientos informales en las rondas del río en condiciones muy precarias y en zonas de vulnerabilidad alta, poniendo en riesgo su integridad, pues el único sustento en su gran mayoría son las ventas ambulantes e informales en el centro histórico de la ciudad debido a su conexión inmediata como ocurre con el Barrio Baltazar.

Esta es una comunidad que se ubica sobre la ronda del río con un total de 226 viviendas donde 22 de ellas se encuentran en estado crítico de vulnerabilidad, en ellas se presentan zonas de riesgo como: remoción en masa e inundación, su configuración tiene una desconexión de la estructura urbana, del paisaje y de la cultura en el desarrollo territorial del centro de la ciudad de Ibagué, debido a su condición topográfica y la inmediatas del mismo, en la planeación del territorio no se ha tenido en cuenta.

Aerofotografía: ● Barrio Baltazar y Conexión con el Centro Histórico de Ibagué ●



(Fuente Propia)

Esta investigación propone de manera pertinente una configuración urbana desde una posturacultural (por medio del desarrollo de espacio público) para la transformación del territorio (borde urbano) mejorando las condiciones urbanas actuales, en donde se busca proponer un mejoramiento de vivienda en zonas del barrio Baltazar.

Otro aspecto importante es superar el déficit de espacio público de 7.8 m² faltante, estudio realizado por Findeter en 2019, por modelos de intervención que mejoren las dinámicas de desarrollo integral de la comunidad. Entendiendo que ellos hacen parte de la ciudad como habitantes y es importante dignificar la vida de cualquier ser humano. Recuperar la ronda del río Combeima como principal estructura ambiental del desarrollo urbano de la ciudad, es fundamental para establecer directrices en el ordenamiento territorial.

La importancia de este artículo radica en proponer elementos de configuración territorial como: espacio público, la recuperación de la ronda del río, equipamientos culturales y la vivienda en la ciudad de Ibagué resignificando la importancia del borde urbano y los asentamientos informales, Pues en el P.O.T y sus disposiciones no son contemplados de manera pertinente.

Componente Cultural

La ciudad, capital del departamento del Tolima, se caracteriza por desarrollar diferentes eventos de carácter cultural en los diferentes campos artísticos de nivel local, nacional e internacional, durante el transcurso del año. la música, la danza, el teatro, la pintura, la escultura y el cine engalanan la ciudad y la potencializan como atractivo turístico. De los eventos

más importantes y destacados son: el Festival Folclórico Colombiano declarado patrimonio cultural de la nación y el Festival Nacional de Música Colombiana resaltando la identidad cultural de la ciudad de Ibagué.

Para la realización de estos eventos se ha contado con el apoyo de los entes gubernamentales, de las empresas privadas, institucionales y de formación académica. Sin el apoyo de ellos la ciudad no tendría esa potencia en desarrollo cultural que ha llevado a ser catalogada como la capital americana de la cultura 2022 por hacer del desarrollo cultural una herramienta de integralidad social y un elemento para el desarrollo económico de la ciudad. Esta distinción ha sido otorgada por la institución Bureau Internacional de las

Capitales Culturales, debido a la alta calidad del proyecto cultural para su postulación para lograr este reconocimiento.

La conexión cultural y la resignificación del borde urbano Río Combeima-Barrio Baltazar es desarrollada desde una postura cultural, adoptando diferentes teorías, aportando a la construcción de una propuesta en donde se promueve un modelo de configuración territorial, actualizando las disposiciones del plan de ordenamiento territorial en el centro de la ciudad con el barrio y el borde urbano, mejorando las condiciones hábitat y desarrollo de manera sistémica, integrando los diferentes componentes que hacen parte del espacio urbano, entendiendo qué es la cultura, ese elemento articulador que tiene incidencia en la configuración del territorio que une los

elementos fragmentados como lo son: los paisajes, el espacio público, equipamientos culturales y los habitantes. Permitiendo una conexión integral, dignificando en el crecimiento humano y social en el centro de la ciudad de Ibagué.

Sincronía Territorial

Castiblanco, C.S. (2019), Conceptualiza la sincronía territorial como una herramienta de análisis espacio conceptual de los diferentes acontecimientos culturales y musicales que suceden en la conformación de territorios de gran carácter y valor metodológico, resaltando la importancia del gran componente inmaterial cultural en la ciudad de Ibagué, la sincronía territorial es esa relación de sistemas que se materializa en la conformación de una identidad cultural de gran valor para el desarrollo, de esta manera se da resignificación a la memoria dando el carácter y distinción de la ciudad musical de Colombia. La implementación de esta herramienta para el desarrollo de esta investigación permitió valorar la importancia que tiene el centro histórico de la ciudad de Ibagué y la relación inmediata que tiene con el borde urbano (Río Combeima) y el Barrio Baltazar.

Gran parte de esta población se beneficia del desarrollo de las actividades culturales, pues ellas permiten generar un emprendimiento y beneficio económico para llevar el sustento a sus hogares ante la ausencia de oportunidades de empleo que le permitan mejorar la calidad de vida, adicionalmente los equipamientos culturales brindan procesos de formación cultural y

artística de manera gratuita brindando una oportunidad en el crecimiento social de los habitantes.

URBANISMO SOCIAL

El concepto de Urbanismo social se implementa en el modelo de transformación del barrio Baltazar en la ciudad de Ibagué. Este modelo pretende establecer una intervención habitacional sobre el río Combeima donde se presentan situaciones

que afectan al medio ambiente y que ponen en riesgo a la comunidad afectando el desarrollo cotidiano. la importancia de este modelo es que los habitantes sean vinculados en la transformación del territorio de manera dinámica permitiendo con su trabajo participativo atender las necesidades de primer orden para la configuración del territorio y la transformación del hábitat mejorando la calidad de vida en el desarrollo integral del barrio Baltazar. (Urbam-Universidad EAFIT, 2007).

Fotografía: Barrio Baltazar- vía secundaria sin infraestructura y espacio público



(Fuente Propia)

Fotografía: Barrio Baltazar- viviendas parte alta ubicadas en zonas de remoción en masa



(Fuente Propia)

EL PAISAJE URBANO

El paisaje urbano se construye a través de la conexión cultural y resignificación del río Combeima y el barrio Baltazar con el centro histórico de Ibagué, este constructo mental se elabora a partir de establecer sensaciones y percepciones espaciales por medio de la cultura y la configuración del espacio público.

Entendiendo que el paisaje es la construcción de un fenómeno cultural que no siempre ha existido en el desarrollo urbano de la ciudad, por medio de esta propuesta construimos la imagen y preservamos la memoria de la ciudad musical de una interpretación de lo real de lo conceptual y lo cultural que une e integra los fragmentos urbanos. (MADERUELO, 2010)

ROGELIO SALMONA Y LA CONSTRUCCION DEL LIMITE

Mejía Vallejo y de la Maza en 2019 referencian al planteamiento que **Rogelio Salmons** hace sobre la construcción del límite y la importancia de la capacidad de dialogo de la arquitectura con el entorno, manifiesta que es un hecho del conocimiento, una relación insoluble entre la arquitectura y el paisaje en donde se anticipa a lo construido, espacios abiertos como elementos articuladores de la arquitectura, sus estrategias enmarcadas a una relación lejana a la concepción de la adaptación de la topografía interviniendo el espacio libre. (Maza, 2019).

Es importante direccionar la construcción del paisaje a través de la cultura como elemento esencial, potencializando

Fotografía: Barrio Baltazar



(Fuente Propia)

y mejorando las condiciones para la configuración del territorio en la búsqueda de conectar el centro histórico con el borde urbano en la ciudad de Ibagué.

RESULTADOS

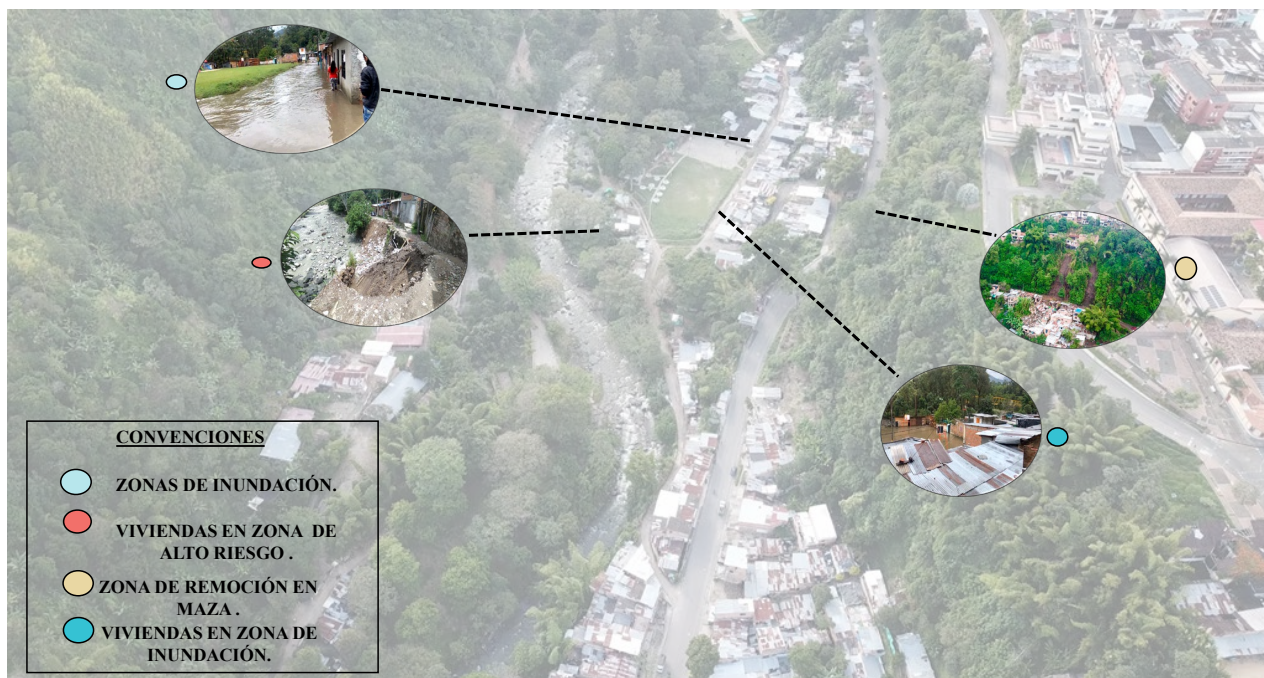
SITUACIÓN ACTUAL

Haciendo un análisis territorial del barrio Baltazar y las situaciones que suceden en este lugar permiten comprender que el barrio está ubicado en una zona de inundación en el río Combeima debido a sus condiciones

topográficas, las viviendas están en zona de riesgo por remoción en masa lo cual pone en riesgo la vida e integridad y salud de los habitantes por esta razón es importante establecer estrategias que configuren una intervención al mejoramiento habitacional del barrio.

En el plan de ordenamiento territorial la cartografía muestra que el barrio se encuentra en una zona de remoción en masa y riesgo por inundación. en el siguiente gráfico corroboramos esta información para hacer un análisis de la situación en este lugar.

Aerofotografía: Barrio Baltazar

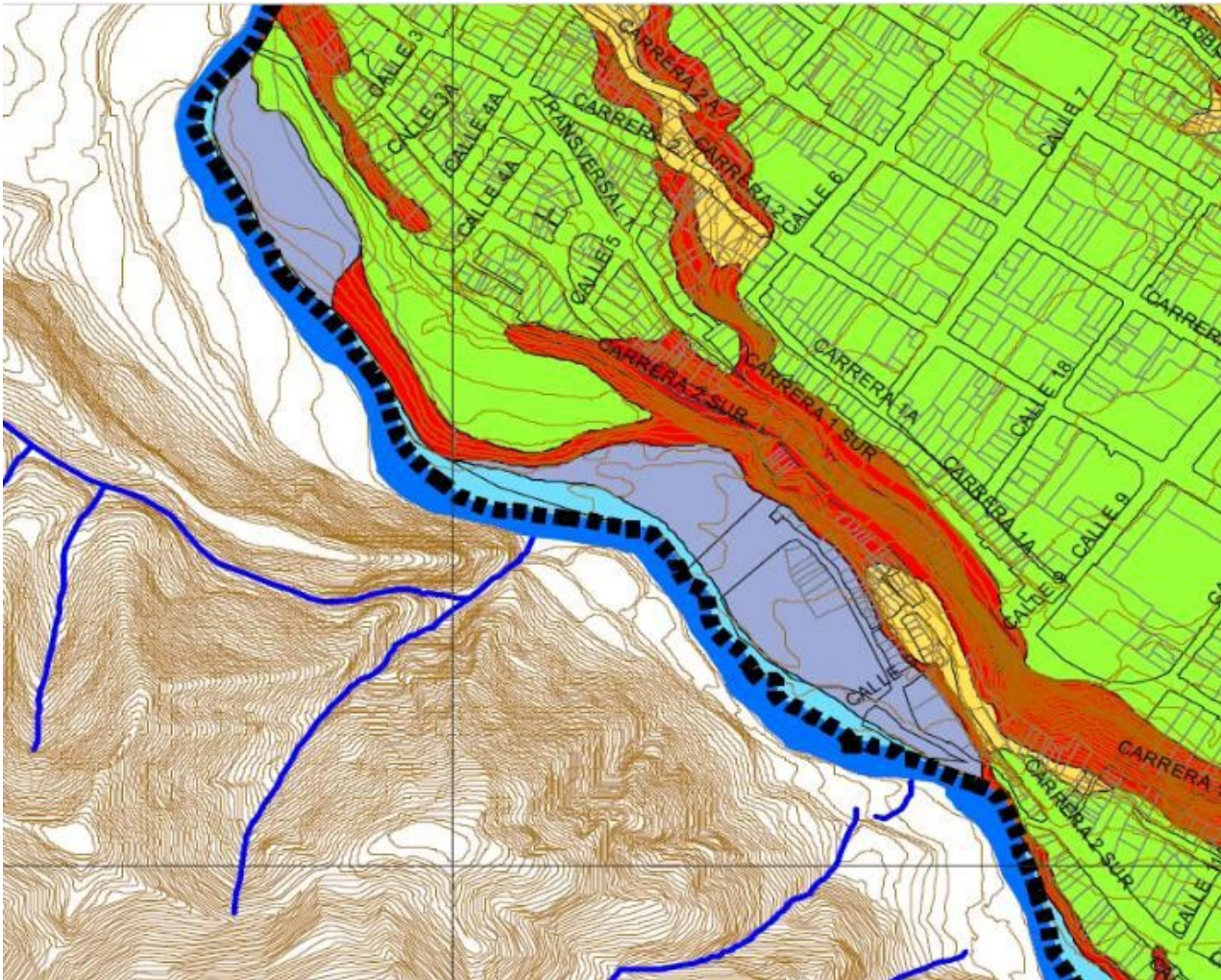


(Fuente Propia)

Debido a las problemáticas actuales que presenta el barrio Baltazar, es pertinente direccionar a un modelo que mejore las condiciones habitacionales, ambientales y paisajísticas del lugar mitigando los riesgos

naturales que se puedan presentar y actualizar las disposiciones del P.O.T (Decreto 0823 del 23 de diciembre de 2014) y a su vez sea insumo para las revisiones futuras en el ordenamiento territorial de la ciudad.

Cartografía POT Barrio Baltazar

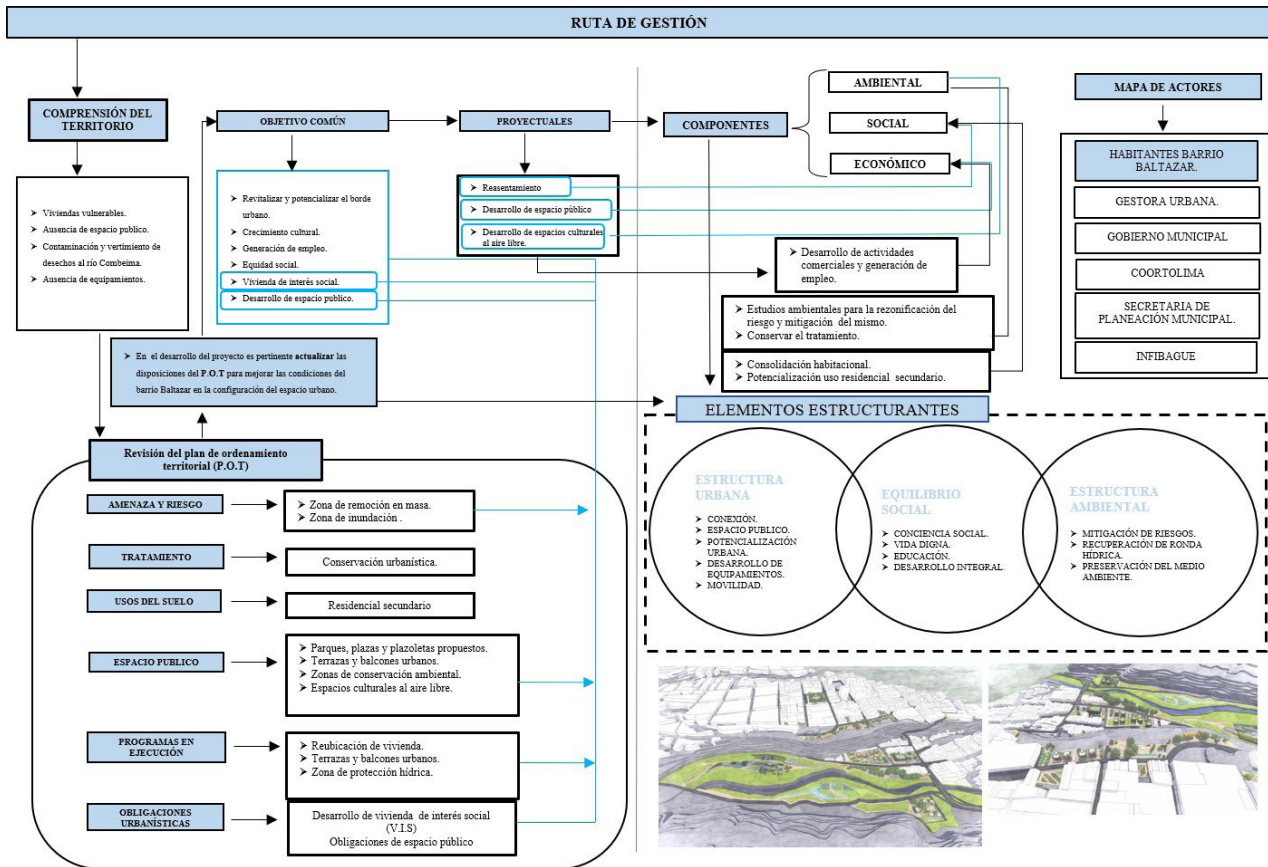


Para la realización del modelo se estructura conforme a las directrices normativas, acuerdos y decretos para el mejoramiento territorial, de esta manera se establece una ruta de gestión la cual nos permite direccionar un modelo de configuración territorial para el mejoramiento del barrio Baltazar.

GRADO Y CLASE DE AMENAZA	SÍMBOLO	CARACTERÍSTICAS
ALTA POR REMOCIÓN EN MASA	ARM	Laderas periféricas al casco urbano, conformadas por suelos finos y granulares finos derivados de roca ígnea del batolito de Ibagué, alta a moderadamente meteorizada, y taludes bordeando las principales corrientes fluviales integrados por materiales fluvio-volcánicos, del abanico de Ibagué, compuestos por depósitos de gravas arenosas y arenas gravosas, con matriz intersticial fina. Las laderas y taludes presentan pendientes mayores del 59% (> 30°), alturas entre 5 y 80 metros, en muchos sectores han sido objeto de cortes, rellenos y vertimientos, siendo las zonas de más alta susceptibilidad a procesos morfo dinámicos con el mayor número de procesos de inestabilidad asociados.
MEDIA POR REMOCIÓN EN MASA	MRM	Terreno con pendiente del 19 al 59% (11 - 30°) y alturas entre 5,0 y 25,0 m, conformado por suelos finos y granulares finos, derivados de roca ígnea del batolito de Ibagué, alta a completamente meteorizada, como también por depósitos fluvio-volcánicos de abanico de Ibagué, derrumbios de pendiente y suelos coluviales, compuestos, compuestos de gravas arenosas y arenas gravosas, con matriz intersticial fina, moderadamente meteorizados. Moderadamente susceptible a remoción en masa, con algunos problemas de inestabilidad asociados a pérdida de soporte en taludes de corte.
BAJA POR REMOCIÓN EN MASA	BRM	Área plana a suavemente ondulada, con pendiente hasta del 18% (10°), constituida en superficie por suelos finos y arenas limosas arcillosas de 1,0 a 15,0 m de profundidad, en donde se asienta la mayor parte de la población urbana, estable por procesos de remoción en masa.
CAUCE MAYOR (ALTA POR INUNDACIÓN)	Ai	Zona localizada a alturas entre 0,8 y 1,5 m respecto a niveles medios de las principales corrientes fluviales, corresponde al cauce mayor, expuesta a inundación por crecientes ordinarias
MEDIA POR INUNDACIÓN (BAJA REMOCIÓN EN MASA)	MI-BRM	Área plana a suavemente ondulada, con pendiente hasta del 18% (10°), con baja amenaza por remoción en masa, localizada a alturas entre 1,5 y 3,5 m respecto a niveles medios de las principales corrientes fluviales, expuesta a inundación por flujos torrenciales con periodo de retorno de 50 años

(Fuente alcaldía de Ibagué)

Gráfico de Ruta de Gestión-Barrio Baltazar (Borde urbano-Río Combeima)



ESTRUCTURA URBANA

El barrio Baltazar está fragmentado de la estructura urbana del centro histórico de la ciudad de Ibagué, es evidente la no planificación y desarrollo urbano en el barrio, este se asienta sobre el borde urbano generando un impacto a la estructura ambiental del río Combeima. Es evidente como el borde urbano hace parte de la ciudad y el paisaje, teniendo en cuenta que la ciudad no lo involucra en su configuración. Esta situación se presenta desde los años 50 cuando el Club Baltazar desapareció y el lugar quedó en total abandono, allí se ubicaron familias en busca de un espacio donde vivir.

Recorriendo sus calles se puede observar la ausencia del espacio público afectando el desarrollo de la comunidad, en la investigación encontramos que para el año 2019 FINDETER realizó un estudio para la Alcaldía de Ibagué, de demanda de espacio público por habitante en cada comuna de la ciudad, en este estudio se encontró que en la comuna # 1 de donde hace parte el barrio, hay un déficit de demanda de espacio público por habitante de 7.2 m² por habitante situación que es muy evidente.

La falta de infraestructura y desarrollo para el bienestar de la comunidad, el gobierno municipal lo reconoce como barrio, pero no hay obras ni intervenciones que mejoren la calidad de vida de los habitantes que están inmediatos al centro de la ciudad de Ibagué.

No hay una configuración urbana clara, pues no hay un perfil vial y estructura de espacio público definidas, el desarrollo del

barrio Baltazar se ha dado por asentamientos informales y no hay unaplanificación evidente por parte del gobierno municipal.

Fotografía: Barrio Baltazar



(Fuente Propia)

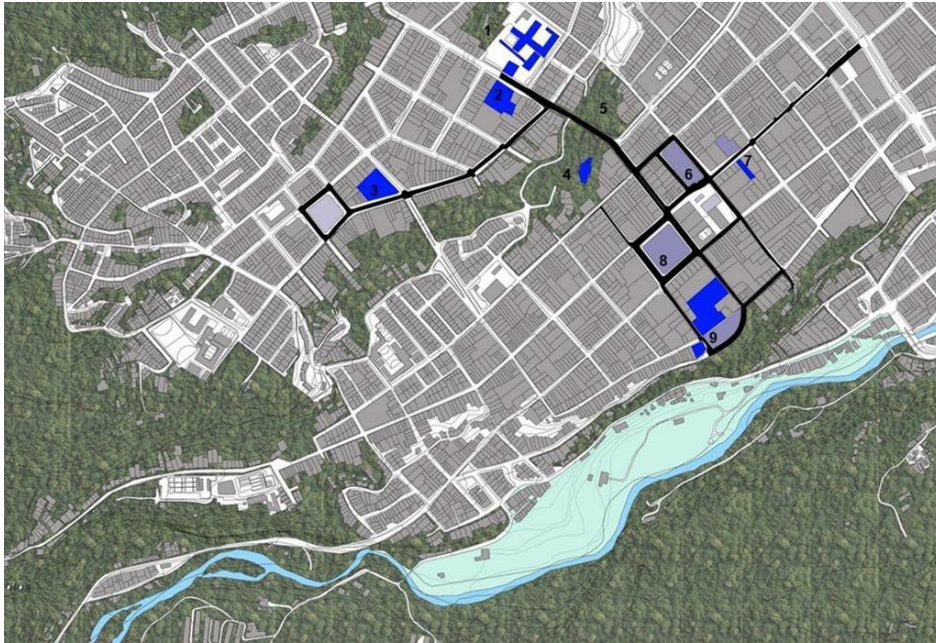
Aerofotografía: Barrio Baltazar



CARTOGRAFÍA DE LA CULTURA

Para entender la cultura es pertinente hacer una caracterización de los equipamientos culturales en el centro histórico de la ciudad de Ibagué, en ellos se realizan la mayoría de los eventos que se realizan durante el año, estos eventos generan la oportunidad para el emprendimiento de los habitantes del barrio teniendo un beneficio económico.

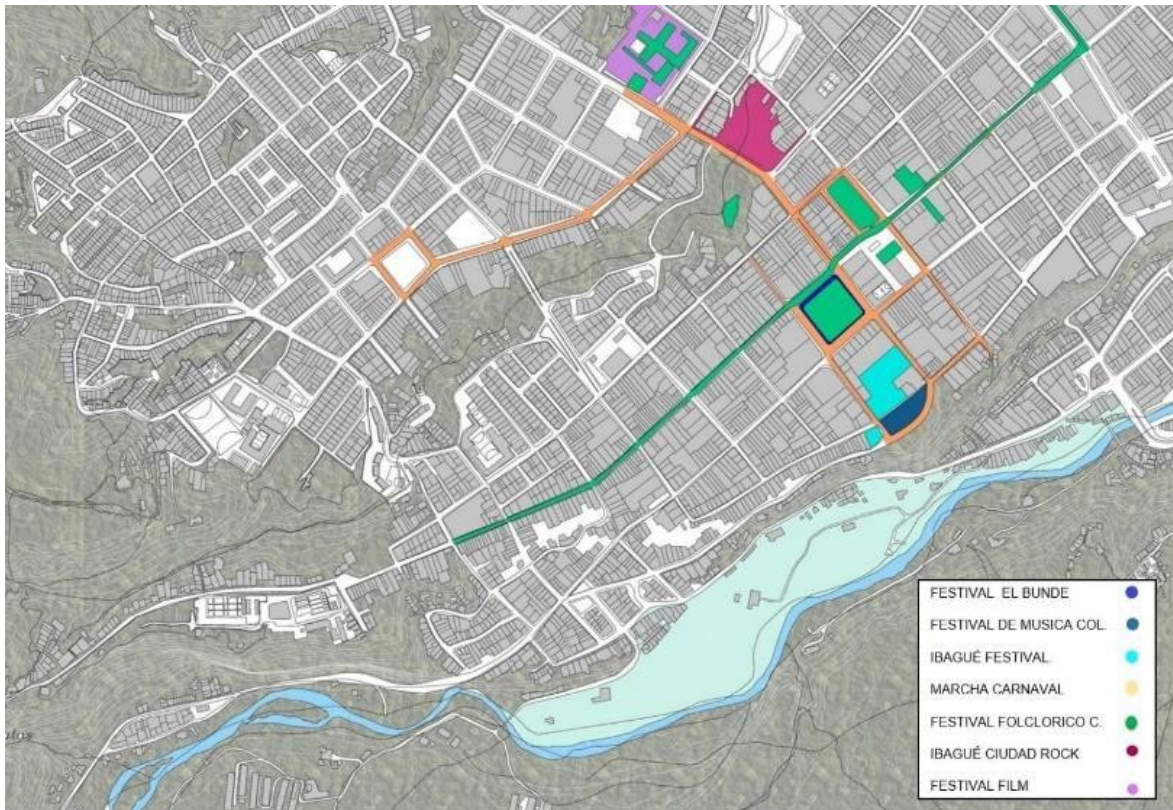
Cartografía: equipamientos culturales



- 1. Museo Panóptico de Ibagué.
- 2. Escuela de Formación Artística Cultural (E.F.A.C).
- 3. Museo de Arte del Tolima.
- 4. Concha Acústica Garzón & Collazos. Parque Centenario.
- 5. Plazoleta de Eventos Parque Centenario.
- 6. Parque Murillo Toro-Gobernación del Tolima.
- 7. Teatro Tolima-Plazoleta Dario Echandia.
- 8. Plaza de Bolívar.
- 9. Conservatorio del Tolima.

(Fuente Propia)

Cartografía: eventos culturales



- FESTIVAL EL BUNDE
- FESTIVAL DE MUSICA COL.
- IBAGUÉ FESTIVAL
- MARCHA CARNAVAL
- FESTIVAL FOLCLORICO C.
- IBAGUÉ CIUDAD ROCK
- FESTIVAL FILM

(Fuente Propia)

EVENTO	MES	LUGAL
Festival el Bunde	Febrero	Plaza de Bolívar
Festival de Música Colombiana	Marzo	Concha acústica, Teatro Tolima, Parque Murillo Toro
Ibagué Festival	Abril	Teatro Tolima, Gobernación del Tolima, Parque Murillo Toro, Conservatorio del Tolima, EFAC
Marcha Carnaval	Junio	Parque Murillo Toro
Festival Folclórico Colombiano	Junio	Teatro Tolima, Parque Murillo Toro, Concha Acústica, Desfile Carrera 3a.
Ibagué Ciudad Rock	Octubre	Plazoleta Parque Centenario
Ibagué Festival Film	Noviembre	Museo Panóptico Ibague, Museo de Arte del Tolima

Render-fuente propia

PROPUESTA URBANA

La propuesta urbana está enmarcada en los sistemas estructurantes de ciudad que propone el plan de ordenamiento de territorial de la ciudad de Ibagué en si visión territorial 2034.

La configuración espacial de la zona es determinante para la conexión por medio de balcones urbanos como espacio público sobre la cuenca media del rio Combeima. En la perspectiva de ciudad musical, se resalta la memoria colectiva de este elemento como eje nuevo estructurante de ciudad, tratando de espacializar el compontecultural como medio de conexión urbana.

Conexión paisajística del centro de Ibagué con el borde urbano por medio del desarrollo de espacio público recuperando la ronda hídrica del río Combeima.

Mejoramiento integral de 22 viviendas en estado crítico y desarrollo de equipamientos culturales mejorando las condiciones del territorio e integrándolas a la estructura urbana de la ciudad.



Render-fuente propia

Conexión físico-espacial de manera vertical del centro de la ciudad con el barrio Baltazar integrándolo a la estructura urbana.



Render-fuente propia

Desarrollo de espacios culturales y nuevos equipamientos que mejoran la calidad de vida de los habitantes y brindan una oportunidad de emprendimiento y beneficio económico.



Render-fuente propia.

CONCLUSIONES

Es importante analizar las problemáticas de configuración territorial en una ciudad, en las diferentes escalas. De esta manera se puede establecer las directrices para el ordenamiento del territorio de manera pertinente y eficiente desde los diferentes componentes ambiental, social, económico, cultural, educativo, recreativo. Sin dejar de lado la fundamentación teórica concerniente al desarrollo de la investigación para el mejoramiento de la configuración territorial, mejorando y transformando la calidad de vida de las personas.

Para poder generar estos cambios que transforman las condiciones de mejoramiento urbano es necesario conocer las necesidades que requiere la comunidad,

debilidades y fortalezas que alimenten la propuesta de intervención, es pertinente vincularlos a la formulación y desarrollo de los proyectos. Siendo estos acordes a la realidad de la situación y problemáticas que se presentan en el sector, de esto depende la funcionalidad de la propuesta planteada.

La comprensión del territorio desde diferentes perspectivas permite encontrar las herramientas adecuadas para la intervención del borde urbano con la ciudad.

Entender la cultura como una herramienta de configuración territorial, permite conectar especialmente el borde urbano con el centro histórico de la ciudad. La importancia de conectar lo tangible con lo intangible estableciendo una identidad cultural que permita configurar el ordenamiento

territorial y actualizarlo de una mejor manera, brindando alternativas para la planeación de la ciudad. Preservando la biodiversidad y el medioambiente con las intervenciones urbano-arquitectónicas que mejoren las condiciones habitacionales del barrio Baltazar como: espacio público y zonas de recuperación ambiental.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Aguilera-Martínez, F. A. (2017). Intervención social en el borde urbano desde el proceso de la significación cultural. Bogotá: Revista de arquitectura, Vol. 19, no. 1 ; p. 78-93.

Barnada, J. (2012). Los sistemas de espacios públicos contemporáneos de la movilidad clásica al espacio urbano difuso. . Arquitectura y Urbanismo vol. XXXIII, no 1,,123-131.

BAUMAN, Z. (2013). La cultura en el mundo de la modernidad líquida. Ciudad de México: Fondo de Cultura Económica.

Cristian Santiago Castiblanco, P. D. (2019). Sincronías territoriales- Teoría y método para el estudio del territorio producido en la significación del hecho cultural Ibagué Ciudad Musical. Revista KEPES, Año 16 No. 20, 743-774.

Fabián Adolfo Aguilera-Martínez, M. M.-R. (2017). Intervención social en el borde urbano desde el proceso de la significación cultural. Revista de Arquitectura, 19(2), 1-108. Doi: 10.14718- UNIVERSIDAD CATOLICA DE COLOMBIA., 78-93.

Grupo de Investigación “Procesos Urbanos en Hábitat, Vivienda e Informalidad ”. (2007). Ciudad Informal COLOMBIANA. BITACORA URBANO TERRITORIAL, 53-90.

Isabel Basombrío, V. F. (2015). Bases para una política Pública de productividad en el borde urbano-rural de Medellín. Universidad Eafit Medellín, 16-110.

Jaramillo, J. P. (2019). Medellín. Urbanismo y sociedad. Medellín-Colombia: TURNER NOEMA.

MADERUELO, J. (2010). EL PAISAJE URBANO. MADRID: ESTUDIOS GEOGRAFICOS

Maza, C. M. (2019). ROGELIO SALMONA Y LA CONSTRUCCIÓN DEL LÍMITE. Sevilla: Proyecto, Progreso, Arquitectura. N21 Paisaje de bancales.

Schávelzon, D. (2017). EL BAJO BELGRANO COMO BORDE URBANO:UNA HISTORIA DE RELLENOS Y BASURALES. Anales del Instituto de ArteAmericano e Investigaciones Estéticas “Mario J. Buschiazso”, 83-98.

Torres-Tovar, P. A. (2019). Movilidad, espacio público y diseño participativo. BITACORA URBANO TERRITORIAL.

Urbam- Universidad EAFIT. (2007). Modelo de transformación urbana- Proyecto Urbano Integral (PUI) en la zona nororiental Consolidación Habitacional en la Quebrada Juan Bobo. Medellín, Antioquia: Alcaldía de Medellín.

Zapata., M. C. (2019). Participación Social en la Urbanización de Asentamientos de Emergencia. Una Práctica que Facilita El Derecho a la Ciudad. BITACORA URBANO TERRITORIAL, 91-102.

Vasconcellos, E., & Corporación Andina de Fomento. (2011). Análisis de la movilidad urbana : espacio, medio ambiente y equidad. Corporacion Andina de Fomento.

**CONFLICTO TERRITORIAL POR USOS DEL
SUELO EN EL DISTRITO DE BUENAVENTURA:
TERRITORIO EN MUTACIÓN¹**

***Territorial conflict over land use in the
district of Buenaventura: a mutating territory***

Arley Sinisterra Micolta²

1 El presente artículo es producto de cumplimiento para la obtención del título de Magíster en Arquitectura y Urbanismo en la Universidad Católica de Pereira.

2 Arquitecto de la Universidad del Pacífico. Aspirante a Magíster en Arquitectura y Urbanismo, de la Universidad Católica de Pereira. Trabajador independiente y asesor de la Secretaría de Infraestructura Vial del Distrito de Buenaventura. Correo: arleysin_84@hotmail.com.

RESUMEN

El presente artículo muestra el conflicto territorial generado por el uso portuario y el uso urbano en el distrito de Buenaventura, fenómeno que evidencia mutación urbana y que ha producido procesos de transformación no planificados en el territorio. Para tratarlo, se hace un recuento de las condiciones portuarias de la ciudad y su comportamiento en la económica nacional; luego, un breve repaso de la evolución urbana en el tiempo, seguido de las tendencias actuales que motivan las transformaciones del territorio; por último, se describen algunas consideraciones como conclusión a las situaciones planteadas.

Palabras clave: Mutación; conflicto territorial; uso residencial; uso portuario; puerto.

ABSTRACT

This article shows the territorial conflict generated by port use and urban use in the District of Buenaventura. This phenomenon shows an urban mutation that has produced unplanned transformation processes in the territory. To deal with it, a recount of the port conditions of the city and its behavior in the national economy is made, then a brief review of urban evolution over time is presented, followed by the current trends that motivate the transformations of the territory. Finally, some considerations are raised as a conclusion to the situations discussed.

Keywords: Mutation; territorial conflict; residential use; port use; port.

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

Para citar este artículo: Sinisterra, A. (2022). “Conflicto territorial por usos del suelo en el Distrito de Buenaventura, territorio en mutación”. En: Grafías Disciplinarias de la UCP, No. 46 (Enero - Junio 2021)., pp.47-58.

INTRODUCCIÓN

El presente escrito procura dar a conocer algunas situaciones que reflejan procesos de transformación en la ciudad de Buenaventura, condiciones ligadas al modelo urbano y a la planificación en la ocupación del territorio.

El distrito de Buenaventura se encuentra localizado en el departamento del Valle del Cauca; es oficialmente, y como lo emana la Ley 1617 de 2013, un Distrito Especial, Industrial, Portuario, Biodiverso y Ecoturístico. Es el principal puerto marítimo de Colombia y uno de los 10 puertos más importantes de América Latina; mueve más del 53 % del comercio internacional del país. Posee una población de 311.827 habitantes, de acuerdo con el censo realizado en 2018 por el DANE. Así pues, es la segunda ciudad más poblada del departamento del Valle, después de Cali, y dista de esta a 114 km por carretera y a 528 km de Bogotá.

Para abordar la temática de conflicto territorial, se adopta el concepto de mutación definido como una alteración genética de un ser vivo, a partir de la cual sus características originales presentan cambios. Esta definición

es retomada en el campo del urbanismo, dentro del cual se define a la *ciudad* como un ente vivo que, a partir de una serie de eventos tanto externos como internos, generan procesos de transformación urbana.

Las mutaciones urbanas son cambios o transformaciones que se dan de una manera espontánea o planificada que generalmente son provocados por algún acontecimiento o algún factor que tiene como resultado una modificación estructural parcial o total de la ciudad, ya sea en términos morfo-tipológicos o de funcionalidad. (Muños, 2017, p. 24)

Las condiciones de mutación de una ciudad como Buenaventura recogen una sumatoria de variables, lo que hace complejo el desarrollo del tema. Por ello, el objetivo de este artículo es precisar dos de los agentes que han promovido la mutación de una parte de este territorio, los usos portuarios y logísticos característicos de una ciudad marítima, y los usos residenciales y mixtos. De este modo, se pretende hacer un recuento del desarrollo de los puertos, cómo se han localizado en el territorio y el conflicto que han generado con los usos urbanos residenciales.

El método consistió en hacer diagnóstico y análisis al distrito de Buenaventura, con el propósito de evidenciar sus principales dificultades y oportunidades. Este proceso permitió entender la ciudad desde su composición ambiental, urbano-funcional, social, económica y cultural. Se revisó la cartografía y documentos del POT del distrito y se comparó con la realidad de crecimiento urbano y descontextualizado por el cual atraviesa el municipio. Además, por la particularidad de ser una ciudad puerto, tomé referencia de algunos autores que han estudiado este tipo de ciudades; específicamente, en lo que tiene que ver con la ruptura que la ciudad y el puerto presentan cuando la actividad portuaria se expande.

DISERTACIÓN

Sobre los bordes hídricos y de manglar el territorio urbano del distrito de Buenaventura se ha conformado por los usos portuario, residencial y el comercial generado por la venta de madera en aserríos; la comercialización del marisco en las pesqueras; el traslado de pasajeros y cargas a partir de los muelles de cabotaje, y las bodegas como centros de acopio. Para el caso de este artículo, se tendrá en cuenta el uso portuario y el residencial, dado que son los que actualmente se confrontan.

El uso portuario: En 1540 Buenaventura fue declarado puerto fluvial a la orilla del río Anchicayá, en 1827, y por decreto del presidente Francisco de Paula Santander se declara puerto marítimo en la isla Cascajal. El primer terminal marítimo conocido como el muelle Rengifo entra en funcionamiento

en 1921, con servicio de almacenamiento en bodegas que no dieron abasto por el incremento de las importaciones. En 1929 se amplió el terminal portuario, y entre 1953 y 1961 el puerto se incluye en la sección de navegación del entonces Ministerio de Obras Públicas. En 1958 el puerto de Buenaventura fue reconocido como el principal puerto del país.

El 21 de diciembre de 1993, a partir de la Ley 1ª de enero 10 de 1991, o ley de privatización, se constituyó la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura S. A., que antes era una entidad del Estado denominada Puertos de Colombia. Desde aquí nace una nueva etapa de la actividad portuaria en el distrito y para el país, ya que la actividad pasó de ser pública a ser privada. Esto generó cambios no positivos en la forma de generación de empleo que brindaba la actividad portuaria a la población bonaverense. Hoy la “SPRBun” tiene una extensión construida de aproximadamente 65 ha, que ocupa la mayor parte del espacio de la isla Cascajal, sector insular del municipio. Dentro de esta área también se encuentra la empresa Compas y el muelle 13 que desempeñan actividades de almacenamiento a granel.

En el año 2011 entra en funcionamiento el Terminal de Contenedores de Buenaventura (TCBuen), el cual se encuentra localizado dentro del perímetro urbano entre los barrios la Inmaculada y Santa Fe, cuenta con una extensión aproximada de 7,2 ha y se especializa en el almacenamiento de contenedores.

Con el Conpes 3342 del 2005 (Plan de expansión portuaria 2005-2006), el Gobierno Nacional contempló dentro de los proyectos prioritarios el desarrollo de la Zona de Actividad Logística (ZAL). Su objetivo era planificar parte del área de expansión nororiental de la ciudad, en función de afirmar las potencialidades de la ciudad, mejorando la oferta competitiva a niveles local, nacional e internacional. En el distrito este antepuerto se localiza en dirección suroriental sobre la vía alterna interna y con una extensión aproximada de 843 ha.

En el año 2017 se inauguró la Sociedad Puerto Industrial Aguadulce, primer puerto cuya infraestructura no se encuentra dentro del perímetro urbano del distrito. Su forma de almacenamiento es de tipo contenedor, posee un área de funcionamiento de 148 ha, y hasta la fecha cuenta con las mejores tecnologías frente a funcionamiento portuario y seguridad en sus instalaciones. A este puerto se llega por vía marítima o por una carretera particular para su instalación, lo que ha convenido, dado que los vehículos que llevan y sacan la carga no atraviesan las vías internas del municipio, como sucede con el resto de las empresas portuarias.

La Superintendencia General de Puertos y la Dirección General Marítima (DIMAR), que es la competencia para la regulación, dirección, coordinación y control de las actividades portuarias y marítimas, ya expidió licencias ambientales para la construcción de la Sociedad Portuaria Delta del Río Dagua localizado en el suroccidente de la ciudad a las afuera del perímetro

urbano y la Sociedad Portuaria Energética Multipropósito y Contenedores Puerto Solo Buenaventura S. A., especializado en hidrocarburos, que estará ubicado en la bahía de Buenaventura, próximo al barrio la Inmaculada; es decir, dentro del perímetro urbano. Estos proyectos son las próximas infraestructuras portuarias por construirse en el distrito, cada una con una actividad específica diferente; pero en la generalidad se piensa mover carga que va a atravesar el territorio.

La actividad portuaria generada por las infraestructuras construidas ha originado que por la ciudad se mueva más del 50 % de carga internacional, principalmente de importación. Esto genera una estructura y dinámica en este sector como actividad económica principal.

De manera general, las zonas portuarias y logísticas describen unas condiciones de planificación y orden en su ocupación interna, con características positivas en su infraestructura, incluida una red expresa de acueducto que permita el abastecimiento de agua las 24 horas día. Es una situación muy disímil a las áreas de uso residencial que se encuentran en los entornos o perímetros de las instalaciones portuarias, reflejo de pobreza, vulnerabilidad y con características no formales en su implantación y configuración espacial, carentes de atributos urbanísticos y, sobre todo, de un Gobierno que haga inversión social a sus comunidades.

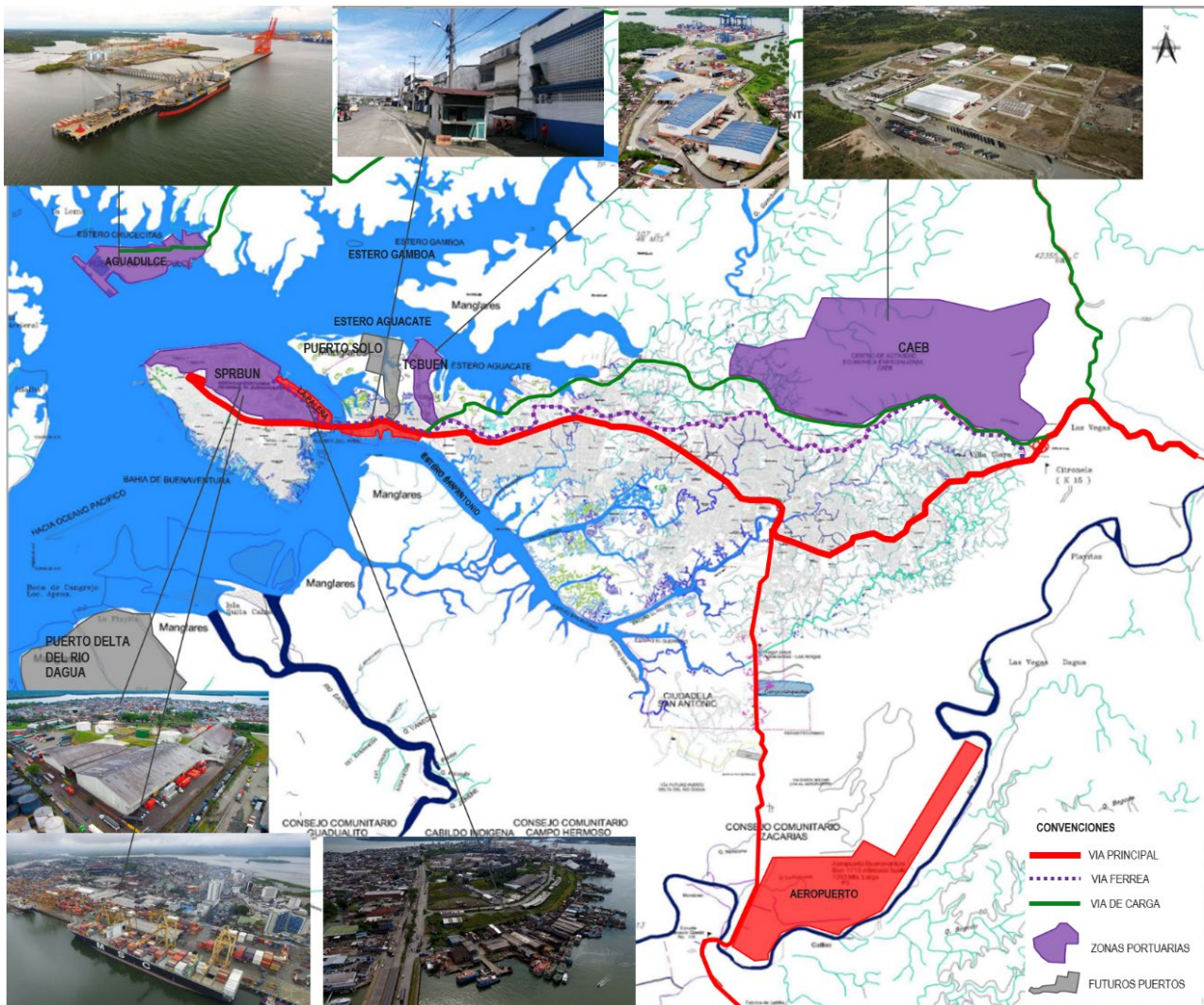
El crecimiento de los puertos obedece al auge del comercio, ya que este ha impuesto nuevos estándares y requerimientos a los

métodos de carga y transporte; por eso se requiere más capacidad de almacenamiento, mayor tecnología en el despacho de la mercancía, lo que genera mayor extensión de las instalaciones. (Brutomesso, 2019)

La Ley 388 de 97, específicamente el numeral 1 del artículo 7.º, estipula que al Estado colombiano le compete la política general de ordenamiento del territorio en los asuntos de interés nacional. Esta capacidad

jurídica de orden nacional le quita autoridad al municipio que, aun siendo distrito, no tenga decisión para escoger las áreas donde se implantaran los proyectos portuarios. Pese a los procesos de concertación y consultas con las comunidades, es el Estado quien termina definiendo estos lugares “idóneos”, sin importar las afectaciones negativas sociales y ambientales que generan las implantaciones de estas infraestructuras dentro del territorio de Buenaventura.

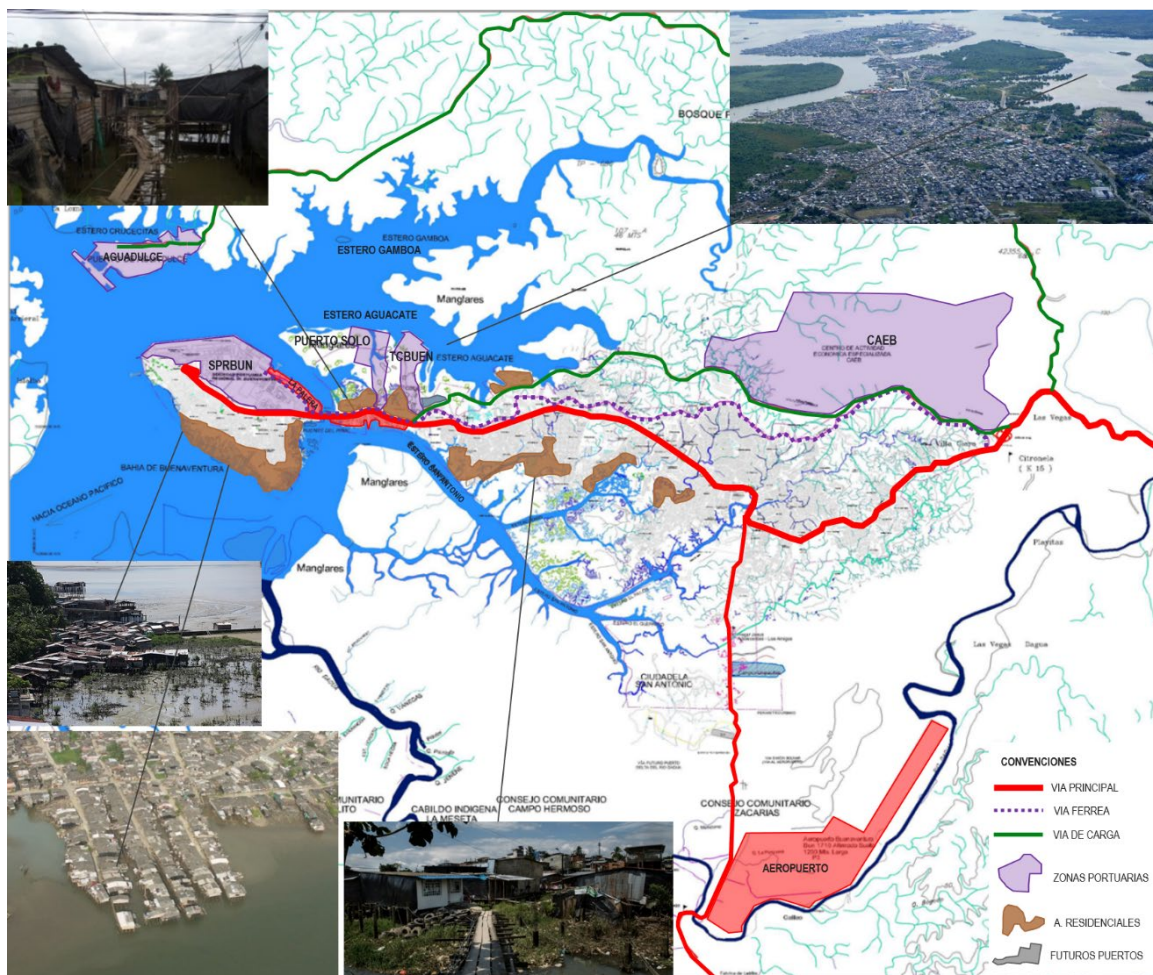
Figura 1. Mapa de localización de la infraestructura portuaria del distrito de Buenaventura.



Usos residenciales y mixtos: las áreas destinadas a la vivienda y actividades complementarias necesarias en la cotidianidad del habitar. Ellas ocupan la mayor parte del territorio bajo pobres características en su desarrollo urbano; casi en su totalidad describe una morfología irregular propia de crecimientos espontáneos no planificados, con carencia de atributos urbanos tales como equipamientos, espacio público y servicios de acueducto y alcantarillado, además de las condiciones de pobreza que viven más del 80 % de sus habitantes.

La configuración espacial de la ciudad, a través del tiempo, se ha dado a partir de un solo eje principal (avenida Simón Bolívar), conectando espacios altamente productivos (sectores portuarios y logísticos) con las áreas residenciales, conformando una ciudad lineal que en principio ocupó el área insular con una clara particularidad del sector norte para el uso portuario y logístico, y hacia el sur, las áreas residenciales y de uso mixto.

Figura 2. Mapa de localización de áreas residenciales sobre bordes hídricos y linderos de infraestructura portuaria.



De acuerdo con el censo realizado por la oficina de atención y prevención al desastre del distrito, en el año 2020 existía un aproximado de 5.000 viviendas localizadas sobre cuerpos hídricos con problemas de riesgo por inundación, cantidad que ha aumentado debido a la necesidad de hábitat, y por los desplazamientos que ocurren desde

la zona rural a las zonas urbanas a causa del conflicto armado. En este sentido, los bordes de estero y de manglar han sido afectados por el crecimiento espontáneo de viviendas que sin ninguna condición de sostenibilidad se han asentado sobre estos elementos ambientales, lo que les ha generado pérdidas en su ecosistema.

Tabla 1. Barrios colindantes con infraestructura portuaria.

NOMBRE	AREA (Ha)	PRINCIPALES PROBLEMAS
Barrio Santa Fe	23,9	82 viviendas precarias asentadas sobre estero, entorno con actividad portuaria, carencia de servicios públicos. Barrio sujeto a desplazamiento por la ampliación de la actividad portuaria, dado que ya se compraron varias viviendas.
Barrio la Inmaculada	45,0	126 viviendas precarias asentadas sobre estero, entorno con actividad portuaria, carencia de servicios públicos y equipamiento y afectación por la implantación del nuevo terminal portuario Puerto Solo.
Barrio Santa Cruz y Punta del Este	21,86	57 Viviendas precarias asentadas sobre estero, entorno con actividad portuaria, carencia de servicios públicos. Barrio sujeto a desplazamiento por la implantación del nuevo terminal portuario Puerto Solo.

Fuente: Elaboración propia, con base en información tomada de mapa satelital.

LA MUTACIÓN URBANA, PUERTO Y CIUDAD RESIDENCIAL

El problema de relación de puerto y la ciudad fue profundamente estudiado a partir de los años ochenta del siglo pasado, con base en el desarrollo de las ciudades a

partir de la recuperación de instalaciones portuarias abandonadas; es decir, convertir estas infraestructuras sin uso en espacios urbanos. Fue Hoyle (1989, pp. 429-436) quien resumió un modelo de evolución en el tiempo de la relación espacial entre el puerto y la ciudad (Hoyle como se cita en Domínguez y Fedele, 2015).

Figura 3. Contraste entre el entorno residencial y el borde portuario.



Las zonas tanto aledañas al puerto como en los bordes de los ejes viales estructurantes del municipio (avenida Simón Bolívar y vía Alternativa Interna) han venido generando un cambio en el uso y ocupación del suelo, la localización de actividades ligadas al manejo de carga general, graneles, hidrocarburos y carbón, como también áreas para el parqueo de camiones han desplazado la actividad residencial, e incluso áreas ocupadas por el sector pesquero, que a la fecha presenta indicadores negativos de crecimiento, de acuerdo a la Asociación de Pescadores Artesanales del Pacífico, que ratificó la caída de la actividad, debido a las afectaciones generadas por los dragados que realizan las infraestructuras portuarias para el acceso de sus embarcaciones. Estas intervenciones urbanas están siendo procesos de intervención descontextualizada, desconociendo que las áreas urbanizadas hacen parte de un escenario mucho más integral, lo que ha generado un

fraccionamiento espacial, ambiental, social y económico entre la ciudad y el puerto.

La evolución del desarrollo de suelo para uso portuario o complementario se ha dado en todo el territorio de forma descontrolada. En el sector insular el conflicto se presentó cuando se amplió la primera zona portuaria del municipio, lo que antes eran antiguos puertos de Colombia. Con la expansión de esta infraestructura en el año 1939 desaparecieron los barrios Cristo Rey, Sacapeñas y Balboa, localizados a orilla del estero el Pailón y la vía Simón Bolívar.

Con la construcción y el funcionamiento del terminal portuario TCBuen, que afectó los barrios la Inmaculada y Santa Fe, ambos de la comuna 5, la infraestructura del puerto desplazó alrededor de 25 viviendas del barrio, y lo cercó con grandes muros que solo brindan seguridad a sus instalaciones.

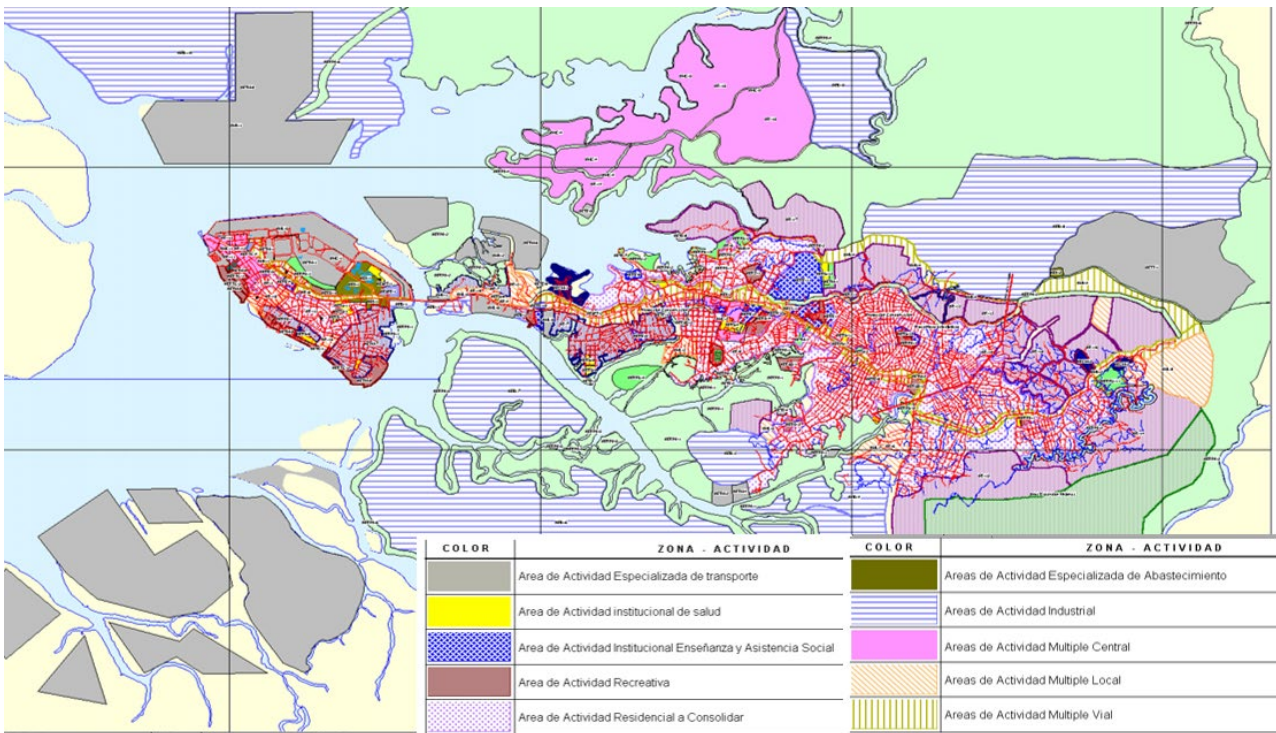
Figura 4. Reflejos del conflicto entre usos en el barrio Nayita, la Inmaculada y la Esperanza con bordes de instalaciones portuarias y logística.



Según Brutomesso (2004, p. 25), “los puertos hay que tenerlos cerca de las zonas urbanas, ya que estos son polos de atracción del desarrollo, lo que se vuelve una excusa para el fortalecimiento o potencialidad de los entornos inmediatos”. Para el distrito de Buenaventura, que tiene fallas y debilidades

en su gobernabilidad, y además por la falta de inversión social desde el Estado, no se hace recomendable que se sigan asentando infraestructuras portuarias en zonas residenciales, dado que internamente no hay referentes que reflejen la armonía entre estos dos usos.

Figura 5. Mapa de usos, PU – 07 POT del Distrito de Buenaventura.



Fuente. POT Distrito de Buenaventura.

En la figura 5 se evidencia cómo se proyecta el suelo urbano y de expansión a partir de la actividad portuaria, logística e industrial. Dentro de la normativa territorial no hay otra opción, la ciudad fue pensada para que su crecimiento fuera a partir de estas actividades. Un modelo urbano que no tuvo en cuenta el crecimiento del otro territorio que no es portuario, y que debido a las debilidades y la falta de control en la gobernanza local, se ha expandido de manera descontextualizada, lo que ha impedido una consolidación en el territorio urbano.

La ciudad no tiene otra opción más que adaptarse en su desarrollo a las pautas de los procesos económicos al margen de cualquier evento de planificación, provocando crecimientos con constantes desequilibrios que afectan en el mediano y largo plazo su capacidad competitiva.

Las ciudades puerto no solo son espacios de intercambio económico, sino también cultural y social. Por su naturaleza, estas ciudades son ricas en cultura y gastronomía y, por su continuo flujo de mercancías, son espacios que se encuentran en eterna transformación. (Calderón, 2016, p. 1)

Quizás el planteamiento urbano de la ciudad obedeció a políticas nacionales, pero también es el resultado de la ubicación geográfica y estratégica de Buenaventura que posee comunicación directa con el mar Pacífico y con otras partes del mundo.

En conclusión, en el distrito de Buenaventura el conflicto entre usos ocurre

cuando la infraestructura portuaria se implanta en áreas que tienen usos residenciales, bien sea en zonas consolidadas desde el asentamiento informal, y no desde una condición planificada. La transformación y el crecimiento de la ciudad no dependen solo de un buen planteamiento urbanístico, sino que se requiere de una verdadera voluntad política especialmente de orden nacional, además de las voluntades del privado dueño de las instalaciones.

De lo anterior Brutomesso (2004, p. 27) establece tres recomendaciones para potencializar y fortalecer los entornos inmediatos a los puertos: “Entablar un diálogo entre las autoridades portuarias y municipales; identificar oportunidades de reconciliación y acercamiento; lograr un conocimiento mutuo de los retos”.

Los estudios de algunas ciudades puerto en el mundo evidencian que ya aprendieron la lección y han reconstruido el camino en función de entender la necesidad de consolidar ciudad. En tales ciudades la actividad portuaria se ha transformado en uno de los escenarios más insinuantes del urbanismo contemporáneo. Los bordes portuarios se convierten en el espacio ideal para la localización de centros de empresas, comercio, hotelería, zonas culturales y áreas recreativas. Asimismo, se reconoce la importancia que esto trae consigo para las economías locales, derivado de los intercambios comerciales que genera toda actividad portuaria.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Bruttomesso, R. (2004). Complejidad en la relación puerto-ciudad. *Revista It*, 1(67), 22-31.
- Buenaventura, A. D. (2001). POT buenaventura, Acuerdo N.º 03 del 2001.
<https://www.buenaventura.gov.co/articulos/plan-de-ordenamiento-territorial>
- Calderón, C. (2016). Ciudades Puerto: tres reflexiones sobre cómo potenciar ciudades de cara al agua. BID.
<https://blogs.iadb.org/ciudades-sostenibles/es/7984/#comments>
- Díaz, A. (2015) Buenaventura: ciudad-puerto o puerto sin ciudad [tesis de maestría, Universidad Nacional de Colombia]. Repositorio UNAL.
<https://repositorio.unal.edu.co/bitstream/handle/unal/57062/alvarohernandezvargas.2015.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Domínguez Roca, L. J. y Fedele, J. (2015). Puerto y ciudad. *Revista Transporte y Territorio*, (12), 1-15. <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=333039205001>
- Muños, J. (2017). Mutaciones Urbanas. Estrategias de diseño para ciudades intermedias en proceso de metropolización [tesis de maestría, Universidad Nacional de Colombia]. Repositorio UNAL. <https://repositorio.unal.edu.co/handle/unal/59713>

**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 habs.), 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.

NUESTROS REPOSITARIOS INSTITUCIONALES

1. RIBUC: Repositorio Institucional Biblioteca Universidad Católica de Pereira
2. OJS: Open Journal System (Sistema de Publicaciones Periódicas de la UCP)

Los repositorios institucionales (RIBUC/OJS) son un conjunto de servicios que pretenden proporcionar el almacenamiento y hacer accesible en formato digital, el material producto del quehacer académico de la UCP y su comunidad.

La Universidad Católica de Pereira, por medio de su biblioteca, viene trabajando en su construcción desde el año 2009 y desde el año 2011 fueron puestos a disposición de los usuarios.

¿Qué es el Repositorio RIBUC y/o OJS?

Es la plataforma orientada a la web, que permite almacenar, gestionar, buscar y recuperar la producción académica y científica de la Universidad Católica de Pereira.

La importancia de los repositorios RIBUC y/o OJS:

- Aumentan la visibilidad de la producción académica y científica de la Universidad
- Reúnen en un solo sitio el conocimiento producido en la Universidad
- Permiten el acceso abierto
- Preservan la producción institucional

En nuestros repositorios se podrán encontrar productos como:

- Informes de investigación
- Objetos de aprendizaje
- Las revistas institucionales UCP en texto completo
- Ponencias
- Tesis de maestría
- Artículos de investigación y otros
- RIBUC y/o OJS: Una estrategia para la visibilidad y gestión del conocimiento
<http://ribuc.ucp.edu.co:8080/jspui/>

<http://biblioteca.ucp.edu.co/OJS/>

Videos educativos

- Poster
- Producción bibliográfica de la Universidad
- Monografías de grado
- Informes de prácticas académica

Buenaventura una ciudad que oculta el mar <i>Buenaventura a city that hide the sea</i> Jhon Nicolas Solis Murillo	6
Academia y arquitectura sus procesos de desarrollo y su relación con la sociedad <i>Academy and architecture its development processes and its relationship with society</i> Pavel Sánchez Rincón.....	22
Consolidación habitacional barrio Baltazar y resignificación del borde urbano Río Combeima – Ibagué, Tolima <i>Baltazar neighborhood housing consolidation and resignification of the Combeima River urban edge - Ibagué, Tolima</i> Luis Miguel Monroy Gutiérrez, Álvaro Ivan Giraldo Marín	30
Conflicto territorial por usos del suelo en el distrito de buenaventura: territorio en mutación <i>Territorial conflict over land use in the district of Buenaventura: a mutating territory</i> Arley Sinisterra Micolta	47
Tejiendo la ciudad de Calarcá – Quindío a partir de la revitalización de vía nacional a paso vial urbano <i>Weaving the city of Calarcá – Quindío from the revitalization of a national road to an urban road crossing</i> Diego Fernando Acevedo Cardona	59

Grafías
Disciplinarias de la UCP



Universidad
CATÓLICA
de Pereira

VIGILADO MINEDUCACIÓN

Avenida de Las Américas
Cra. 21 No. 49-95
PBX 606 312 4000
FAX 606 312 7613
A.A. 2435

e-mail: ucp@ucp.edu.co

<http://biblioteca.ucp.edu.co/OJOS/index.php/grafia>
Pereira - Risaralda

Somos apoyo para llegar a ser gente, gente de bien y profesionalmente capaz