

MANUAL DE CRITERIOS DE INTERVENCIÓN SOSTENIBLE PARA LA ARTICULACIÓN URBANA DEL CENTRO HISTÓRICO Y LA CIUDAD CONTEMPORÁNEA



Byron Campaz Sinisterra
Ced. 20611522862
Juan Carlos Montealegre Sánchez
Ced. 20611514993



Ilustración Cabecera municipal de Buga, en donde se aprecia el desarrollo urbano a partir de la senda del rio Guadalajara costado derecho de la imagen, rio que nace de la cordillera central en el paramo pan de azúcar donde se observa en las lejanías de la ciudad lado oriental; eje vial carrera 19 donde se desarrollaba el sistema ferrocarril en la ciudad, siendo este un elemento de borde artificial que limitaba el crecimiento urbano hacia el occidente, consolidando el centro histórico y las áreas habitacionales que surgieron a partir del siglo XX.

“La naturaleza no necesita a las personas.
Las personas necesitan a la naturaleza”

“Hay que recuperar, mantener y transmitir la memoria histórica, porque se empieza por el olvido y se termina en la indiferencia”

José Saramago





Guadalajara de Buga es la ciudad patrimonio que presenta mayor influencia poblacional al año de Colombia, esto permitió que el ministerio de cultura nombrara el centro histórico como pieza urbana para la conservación en 1959. Este centro fundacional presentan características arquitectónicas que manifiestan riquezas historiográficas.

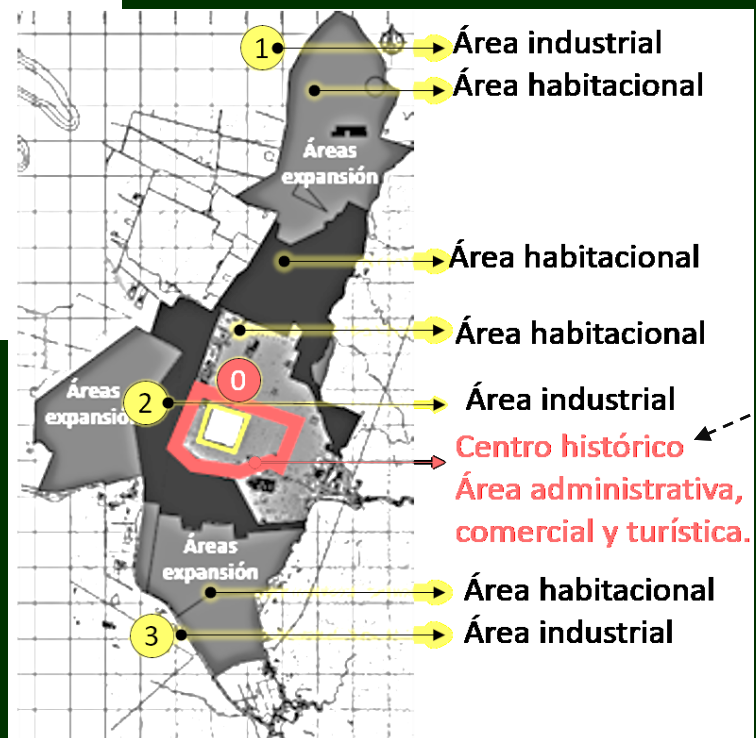
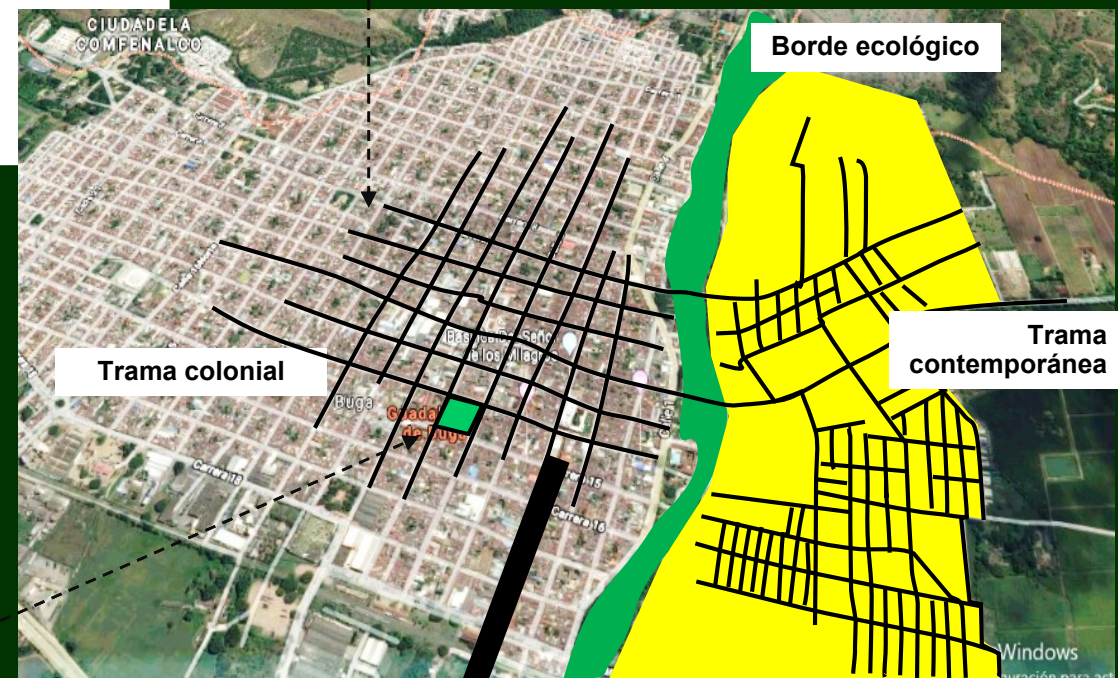
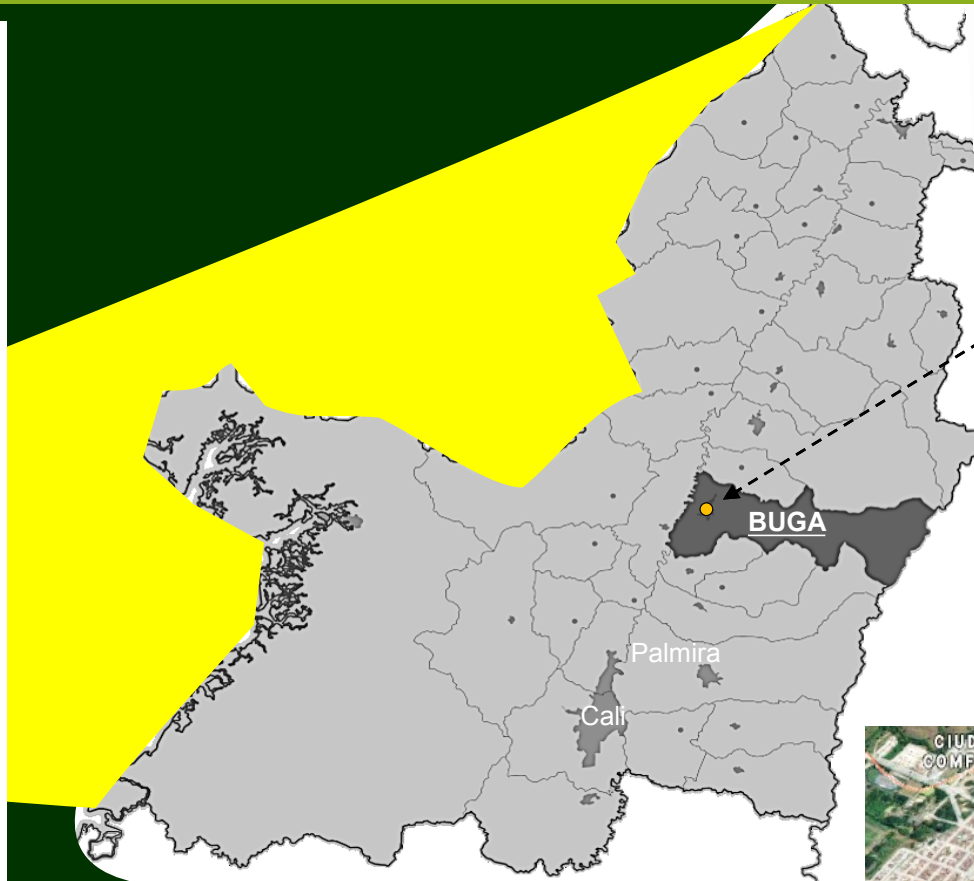
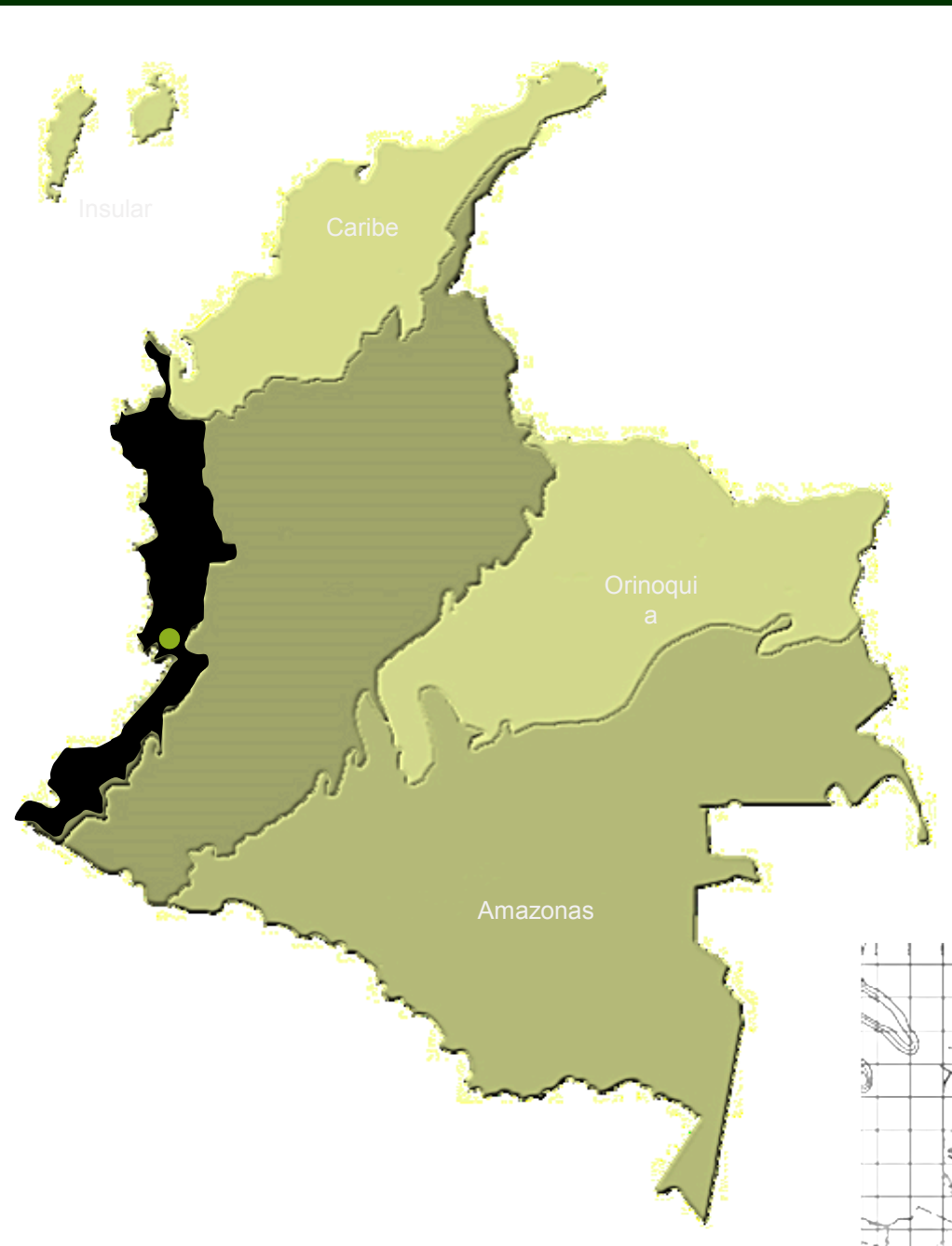
La presente investigación al igual resalta las virtudes ecosistémicas del territorio como elementos potenciales para la planificación del tejido urbano. En la actualidad el flujo poblacional en el centro histórico causa unas deficiencias en las dinámicas urbanas del centro histórico y las áreas de recorrido turístico que incluyen la franja del río Guadalajara caracterizado por ser de protección ambiental, en la actualidad este genera en la ronda espacios públicos para la conservación de las características ecosistémicas del eje hídrico.

Básicamente las problemáticas se dan como una manifestación de la baja capacidad del suelo para el albergue de la población flotante y de la inconciencia para el uso adecuado de los espacios urbanos tanto patrimoniales como naturales. En donde las dinámicas afectan negativamente el entorno, mediante la contaminación ambiental causada por el ruido, polución, basuras, parqueo de vehículos, etc.

La presente investigación crea una serie de criterios de sostenibilidad para la planificación de la articulación del centro histórico y las áreas nuevas cercanas a el, en sus diferentes puntos cardinales hasta incluir la ronda del río Guadalajara, elemento natural generador de mecanismos para el fortalecimiento de la estructura ecosistémica como base para el funcionamiento socioeconómico local.

El trabajo que a continuación se muestra ha buscado desarrollar una metodología formativa y esquemática, un manual para conocer, planificar e incluso proponer consejos de otras formas de priorizar objetivos en las determinaciones sobre las acciones urbanística en este nuevo contexto de preocupación por la sostenibilidad. Se ha proyectado así conceder a la alcaldía de Buga y a planeación municipal de Buga de un instrumento práctico, dispuesto a los equipos municipales de urbanismo que indaguen la elaboración del concepto de desarrollo sostenible en la proyección o en la ordenación espacial del municipio.

Se espera que este trabajo sea de utilidad para la toma de decisiones he ideas en materia urbanística, siendo prudentes de que la sostenibilidad en la planificación urbanística es un proceso prolongado, y que el paso del tiempo será un aliado para dar perspectiva y ayudar a escoger los mejores modelos de actuación que recoge este trabajo, generalizando así, un comportamiento más sostenible en las organizaciones locales en contacto con el territorio y las necesidades susceptibles de ordenación.



La ciudad está asentada en la estribaciones de la Cordillera Central, sobre el margen derecho del Río Guadalajara que en su recorrido atraviesa la ciudad de oriente a occidente; se encuentra a 74Km de Santiago de Cali, la capital del departamento y a 126Km del Puerto de Buenaventura, el más importante del occidente colombiano. Su ubicación geográfica es privilegiada y estratégica, pues la coloca en un verdadero cruce de caminos, en el lugar de convergencia de las principales vías terrestres que cruzan el occidente del país.

- Temperatura: 23°
- Superficie: 873 Km²
- Visitante: 300,000M x Año 3,700.000
- 969 m.s.n.m
- 114,798 Hab.
- D.P: 131,23 Hab/Km²



Escases de espacio publico efectivo en el centro histórico por la gran afluencia de la población



Áreas destinadas al parqueo responsable.



Reducción de flujo vehicular



Carencia de una estrategia para el manejo de los residuos solidos.



Guadalajara de Buga es una ciudad que requiere de mejorar la carga poblacional atreves del fortalecimiento de los espacios colectivos.



Falta de elementos visuales que guén e inviten al peatón a conocer otros sectores del centro histórico.

NECESIDADES



Hallazgo de necesidades mediante los análisis urbanos de distintas escalas, de las encuestas hechas a la población y de las entrevistas a los expertos.





- El centro histórico se adapta a las formas de vida tradicionales de la época de la colonia y a sus condiciones tecnológicas, las cuales implementan un espacio público de bajo impacto y unos ejes viales destinados para los coches y el peatón.
- Las problemáticas del área de estudio se desarrollan a partir de la alta densidad poblacional y la baja capacidad de carga que tiene el radio turístico para el albergue del flujo de turistas.
- Las áreas colindantes a la basílica, son áreas de caos vehicular, impidiendo la apreciación estética de las casonas del lugar.
- La polución y el alto flujo de vehículos causan problemas en el mantenimiento de las fachadas patrimoniales.
- Las basuras son un problema fundamental en el centro histórico debido a la carencia de una estrategia para el manejo de los residuos.
- La franja de protección ambiental que se encuentra sobre la parte superior del río presenta la consolidación de la ronda de los parques, como una estrategia para la conservación de los espacios y des densificar la población acumulada en el centro histórico.
- La franja sur del río Guadalajara carece de consolidación de espacios públicos.



0

Análisis de los sistemas estructurante.

ANÁLISIS DE LA PERCEPCIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO

SISTEMA ESTRUCTURANTE DE ESPACIO PÚBLICO

Se consulta en la **pagina (8)** del → **Documento Técnico De Soporte**

PLAN ESPECIAL DE MANEJO Y PROTECCIÓN CENTRO HISTÓRICO DE GUADALAJARA DE BUGA Y SU ÁREA DE INFLUENCIA



Pagina (8)

Teniendo en cuenta que los centros históricos son espacios públicos por excelencia, el **presenta una serie de problemas que afectan su uso y disfrute, siendo limitado en su función social por agentes externos.**

La percepción que tienen los habitantes de la ciudad, en su mayoría, es que estos espacios son **insuficientes** y están **siendo invadidos** (ver Gráfico 3), dándoles un uso diferente para el que han sido concebidos.

8 DOCUMENTO TÉCNICO DE SOPORTE | D T S



Gráfico 3. Encuesta Socio Económica del PEMP 2006

En la calles hay Presencia de:

Avisos
Muebles
ambulantes

Autoridades municipales
Hacen intervenciones permanente

- para mejorar su **Imagen**
- Y la percepción de **Seguridad**

LOGRANDO QUE

Residentes y **visitantes** tengan una mayor presencia en el (Espacio publico)

consiguiendo con esto la **revitalización y rescate**

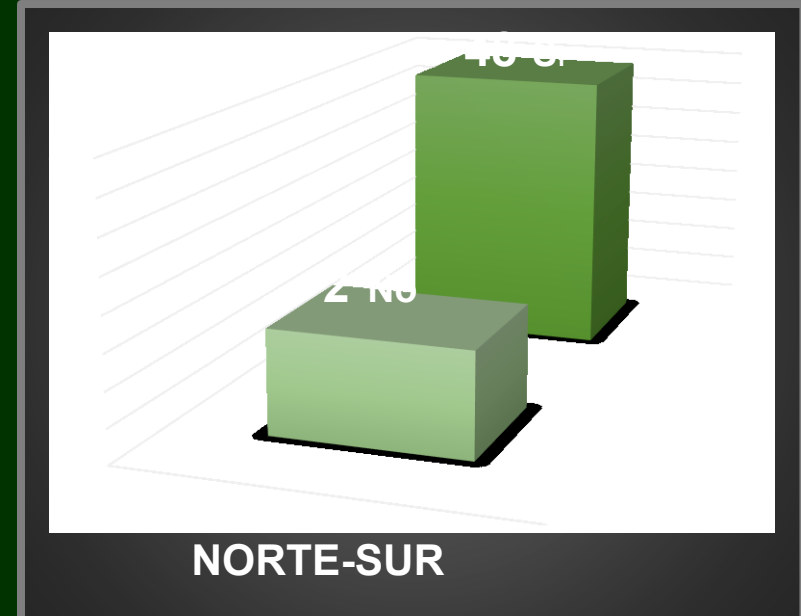
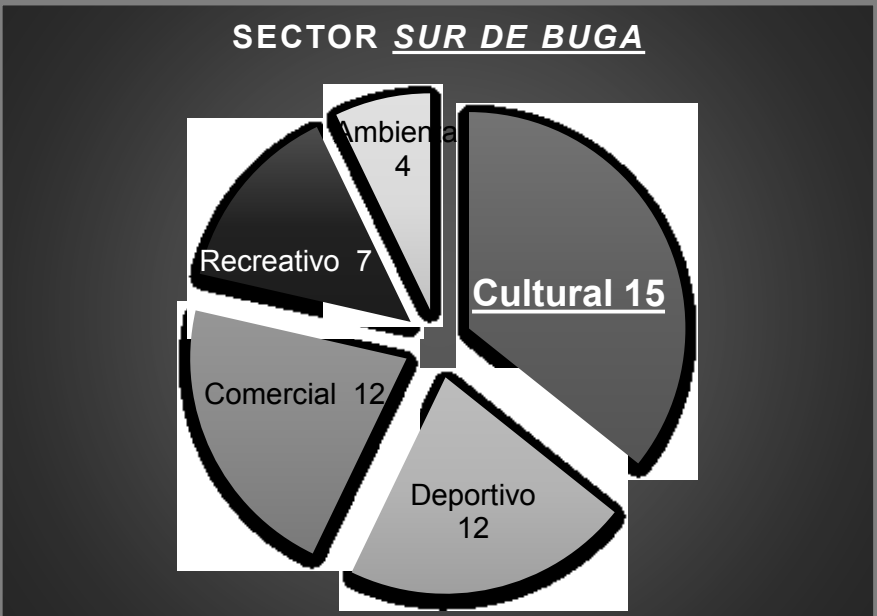
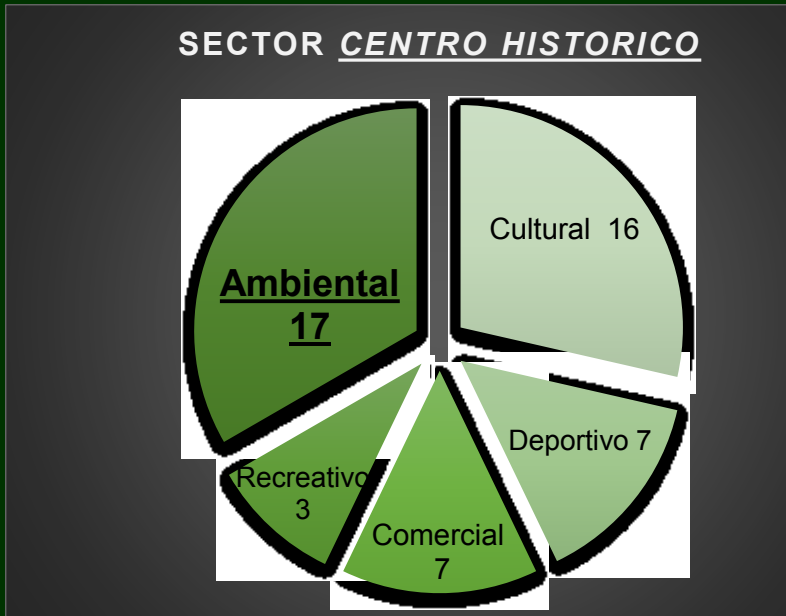
CH y de la Ciudad

Por lo anterior, se requiere minimizar todas estas afectaciones mediante una clara normatividad y proyectos de adecuación de los espacios de circulación (andenes) y los espacios de permanencia (parques, plazoletas, atrios).

1) ¿Identifica que actividades le hace falta al espacio público del centro histórico de Buga y sector sur de la ciudad, teniendo en cuenta estas categorías?

2) ¿Crees que hay buena relación sociocultural entre el sector norte y sud de la ciudad?

Si o No



Encuesta a la Población

Fuente propia de la investigación

ANÁLISIS DE LA PERCEPCIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO

PERSONAS ENCUESTADAS EN TEMA DE ESPACIO PÚBLICO



ANÁLISIS DE LA PERCEPCIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO

SISTEMA ESTRUCTURANTE DE ESPACIO PÚBLICO



Entrevista a expertos
Fuente propia de la investigación

NOMBRE: Juan Carlos Mejía Giménez
PROFESION: Arquitecto planeación municipal

PROPUESTA DE ARTICULACIÓN URBANO PAISAJÍSTICA DEL CENTRO HISTÓRICO DE BUGA CON EL BORDE DEL RÍO GUADALAJARA.

UNIVERSIDAD ANTONIO NARIÑO

PREGUNTAS FORMULADAS A LOS EXPERTOS EXTERNOS E INTERNOS SOBRE EL TEMA DE LA ARTICULACIÓN PAISAJÍSTICA DEL CENTRO HISTÓRICO, BORDE HIDROGRÁFICO DEL GUADALAJARA Y LA ESTRUCTURA FORMAL CONTEMPORÁNEA DE LA CIUDAD DE BUGA.

NOMBRE: JUAN CARLOS MEJÍA GIMÉNEZ EDAD: PROFESIÓN:
FIRMA: CC:

Preguntas Objetivo 1

- ¿Podría usted identificar que necesidades del espacio público que tiene el centro fundacional de Buga, y la zona contemporánea sur de la ciudad?
- Mejoramiento en la movilidad, dotación de nuevos espacios públicos y adecuación y equipamiento de los existentes, mejoramiento paisajístico y ambiental de la cuenca urbana del río Guadalajara.
- ¿Cómo ve usted el desempeño de la comunidad en el espacio público del centro fundacional de Buga y la zona contemporánea sur de la ciudad?
ES UNA COMUNIDAD BASTANTE ACTIVA PERO CON MUCHA DESORGANIZACIÓN Y FALTA DE CULTURA CIUDADANA EN EL USO Y DISPOSICIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO EN LAS DOS ZONAS CONTEMPORÁNEAS.
- ¿Qué aspectos mejoraría usted del estado actual del espacio público básico y efectivo de la zona histórica y zona contemporánea?
- PRIORIZARÍA EL TRÁNSITO PERSONAL O SEMIVERTICAL POR LA ZONA HISTÓRICA Y EN LA ZONA CONTEMPORÁNEA ACTUALIDAD CON ELLOS LOS USOS NO COMPATIBLES DEL SUELO QUE PRODUCEN DETRIMENTO EN LA CONSERVACIÓN PATRIMONIAL DEL SECTOR ANTIGUO Y ZONA DE INFLUENCIA.
- ¿Qué planes, programas y proyectos se han formulado para la articulación de la ciudad de Buga entre el centro fundacional, el borde hidrográfico río Guadalajara y la estructura formal contemporánea sur de la ciudad?
- EL P.O.T Y EL P.E.M.P SON INSTRUMENTOS DE GESTIÓN FORMULADOS PARA LA CIUDAD Y EL SECTOR ANTIGUO RESPECTIVAMENTE Y EN ELLOS CLARAMENTE SE HAN FORMULADO VARIOS PROGRAMAS Y PROYECTOS ENCAMINADOS A LA ARTICULACIÓN DE ESTOS 3 ELEMENTOS CONFORMANTES DE CIUDAD, TALES COMO LA RONDA DEL RÍO GUADALAJARA ENTRE OTROS.
- ¿De qué manera se podría beneficiar el centro fundacional y la zona contemporánea sur de Buga con el borde río Guadalajara?
CONVIERTIENDO ESTE BORDE EN EL EJE ESTRUCTURANTE DE LA ARTICULACIÓN DE ACTIVIDADES COMPLEMENTARIAS DE UN LADO Y DE OTRO, MANTENIENDO SU CALIDAD COMO ESPACIO AMBIENTAL Y PAISAJÍSTICO QUE PERMITE UNA INTERSECCIÓN SANA DE ACTIVIDADES COMERCIALES, INSTITUCIONALES, RESIDENCIALES Y RECREATIVAS.

Preguntas Objetivo 3

- ¿Bajo qué criterios sostenibles piensa usted, que el borde hidrográfico río Guadalajara, haga parte del paisaje del centro fundacional y zona contemporánea de Buga?
SUSTITUIR TUDO BAJO EL CRITERIO DE LA RACIONALIZACIÓN DEL USO DEL AGUA COMO PRINCIPAL ELEMENTO DE ESTE ENTORNO, MINIMIZANDO LOS IMPACTOS AMBIENTALES QUE SU HABITO AHORA MAL MANEJO HA LOGRADO IMPROVEER NEGATIVAMENTE EN ESTOS SECTORES ESPECÍFICOS DE CIUDAD.
- ¿Qué método o estrategia usted implementaría para realizar una intervención urbanística sostenible?
IMPLEMENTARÍA ESTRATEGIAS ENCAMINADAS A PODER REALIZAR INTERVENCIONES URBANÍSTICAS QUE ESTÉN AJUSTADAS O EN SINERGIAS CON EL USO DE LA ENERGÍA, EL AGUA Y MATERIALES DE PAVIMENTO EFICIENTE SIN DEJAR DE PROPVEER CONFORT Y SALUD A LA CIUDADANÍA.
- ¿Qué herramientas aconsejaría, para tener en cuenta en una evaluación de criterios de propuesta urbana arquitectónica; así como es el caso de la ciudad de Buga en sus tres sectores?
- LOS PLANES DE MOVILIDAD Y DE PROTECCIÓN DE LOS CENTROS HISTÓRICOS EN CONSONANCIA CON EL P.O.T SON A MI PARECER LAS MEJORES HERRAMIENTAS A TENER EN CUENTA EN UNA EVENTUAL EVALUACIÓN DE CRITERIOS PARA UNA PROPUESTA URBANA ARQUITECTÓNICA EN ESTOS 3 SECTORES, DADO QUE ÉSTOS SE HAN CONSTRUÍDO CONFORME A LAS NECESIDADES SENTIDAS DEL TERRITORIO Y SU POTENCIAL.
- ¿Cómo crees que se deba hacer la participación de la comunidad bugueña teniendo en cuenta sus necesidades para la propuesta urbanística en el borde hidrográfico río Guadalajara?
A TRAVÉS DE UNA SOCIALIZACIÓN ACTIVA QUE PERMITA CONOCER LAS INQUIETUDES COMUNICATIVAS Y SOCIALES DE LA PUBLIACIÓN PARA GENERAR LOS APORTE QUE ESTA PUEDA DENTRO DE SU CONOCIMIENTO DEL TERRITORIO BRINDAR EN PRO DE LA MÁS ACERTADA DECISIÓN DE INTERVENCIÓN.
- ¿Qué ventajas y desventajas, proveería la participación de la comunidad bugueña, en la aportación de sus necesidades, en la propuesta del diseño de articulación urbano arquitectónica de los 3 sectores de Buga?
- VENTAJAS: EL CONOCIMIENTO HISTÓRICO Y CULTURAL DEL TERRITORIO, SUS ARRAYS Y TRADICIONES.
- DESVENTAJAS: LA Poca VISIÓN CONTEMPORÁNEA DE DESARROLLO URBANÍSTICO ARTICULANDO CON LOS CENTROS PATRIMONIALES Y SU DEFENSA ACERTADA EN CONTRARIO DE SU DINAMISMO.



NOMBRE: Camilo José Rodríguez González
PROFESION: Arquitecto de obras públicas de Buga

SISTEMA ESTRUCTURANTE DE ESPACIO PÚBLICO

Entrevista a expertos

Fuente propia de la investigación

1)

¿Podría usted identificar que necesidades del espacio público que tiene el centro fundacional de Buga, y la zona contemporánea sur de la ciudad?

Juan Carlos Mejía Giménez:

- Mejoramiento de movilidad
- Mejoramiento paisajístico ambiental
- Dotación nuevos espacios públicos y de los existentes.

Camilo Rodríguez:

- El centro histórico esta consolidado, no cuenta con espacios públicos efectivos que puedan atender las necesidades de los habitantes.
- Espacio que articulen con el patrimonio y con la dinámica de los turistas

2)

¿De qué manera se podría beneficiar el centro fundacional y la zona contemporánea sur de Buga con el borde rio Guadalajara?

Juan Carlos Mejía Giménez:

- Convirtiendo este Borde estructurante de la articulación de actividades de un lado y de otro.
- Espacio ambiental y paisajística que permiten una interacción sana de actividades, comerciales, institucionales, residenciales y recreativas .

Camilo Rodríguez:

- El borde del rio Guadalajara hace parte del centro histórico, que articula la zona nueva de expansión con el norte
- Área donde los peregrinos y habitantes locales pasan el tiempo durante sus visitas

3)

¿Qué principios de diseño urbano arquitectónico sostenible, aplicaría usted para una articulación de los 3 sectores de la ciudad de Buga?

Juan Carlos Mejía Giménez:

- Racionalización de recursos naturales.
- Sustitución con sistemas o recursos alternativos.
- Manejo de impactos ambientales apropiados o minimización de impactos negativos.

Camilo Rodríguez:

- Renovación urbana

4)

¿El municipio de Buga ha contemplado la generación de alguna política pública o alguna variable de diseño urbano que genere una articulación de los 3 sectores (centro fundacional, borde hidrográfico rio Guadalajara, zona contemporánea sur de la ciudad)?

Juan Carlos Mejía Giménez:

- Si, se a considerado la articulación de la movilidad peatonal por el sector histórico y su articulación con las actividades propias de la ronda del rio y la zona de expansión zona sur.

Camilo Rodríguez:

- El POT contempla por medio de zonificación y de tratamientos urbanísticos como deben de ser intervenidas.

5)

¿Bajo qué criterios sostenibles piensa usted que el borde hidrográfico rio Guadalajara, haga parte del paisajismo del centro fundacional y zona contemporáneo de Buga?

Juan Carlos Mejía Giménez:

- Bajo el criterio de la racionalización del uso del agua
- Reduciendo el impacto ambiental y el mal uso del rio desde la parte alta

Camilo Rodríguez:

- Proyección de un urbanismo consiente, logrando que la población participe en el con sentido de pertenencia

6)

¿ Cómo crees que se deba hacer la participación de la comunidad bugueña, teniendo en cuenta sus necesidades para una propuesta urbanística en el borde hidrográfico rio Guadalajara?

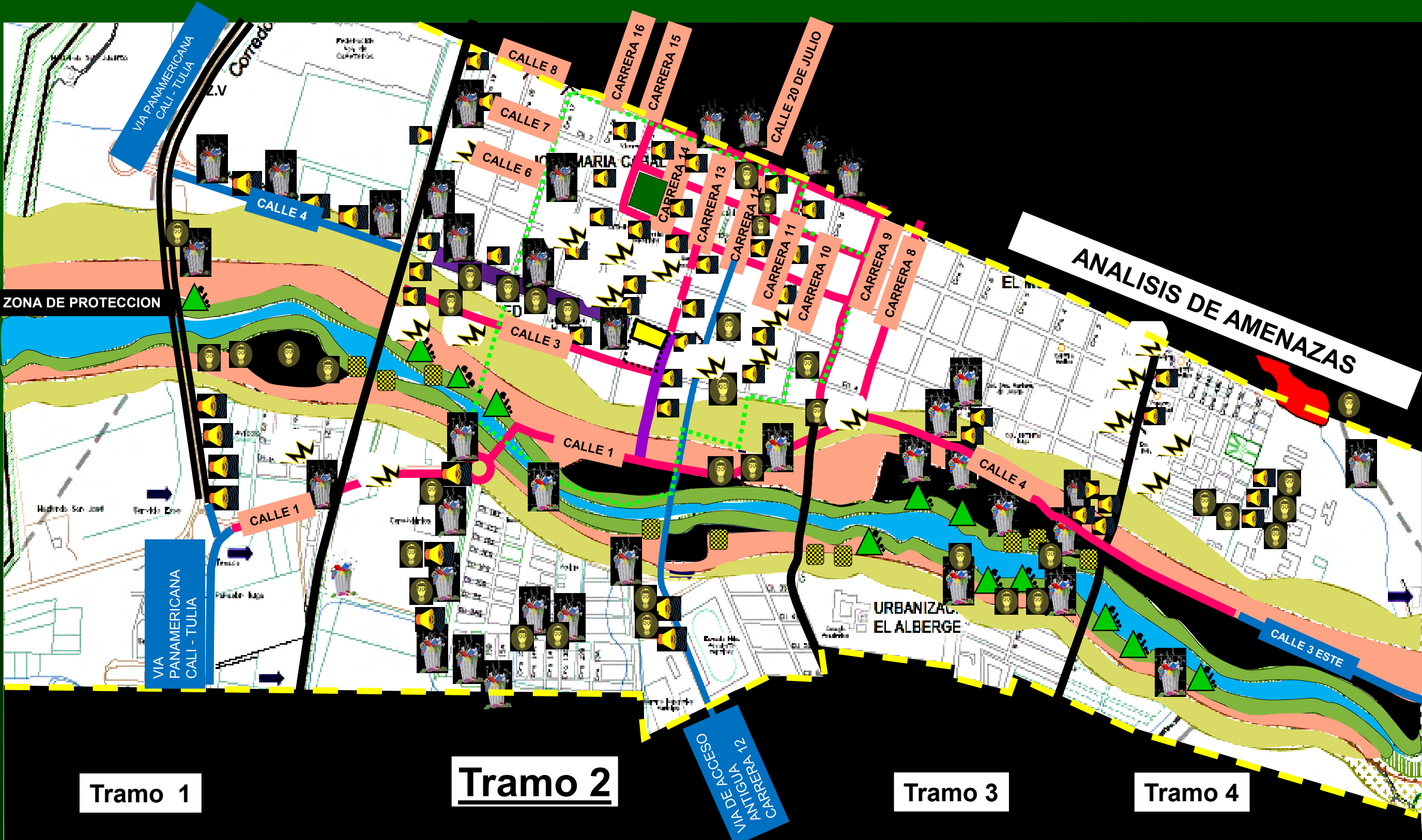
Juan Carlos Mejía Giménez:

- Socialización activa que permite conocer inquietudes comunitarias y sociales de la población.
- Aportes y conocimiento del territorio por medio de la población, para una mejor decisión en la intervención.

Camilo Rodríguez:

- Entrevistas previas
- Socialización de proyectos previamente formulados con criterios técnicos, sociales y económicos que beneficien un sector o sectores de la ciudad.

SISTEMA ESTRUCTURANTE DE MOVILIDAD Y AMBIENTAL




Tramo 2


ACCIDENTES
70 %



RESIDUOS SOLIDOS
80 %


POLUCION
85 %


CONTAMINACION AUDITIVA 90 %


CONGESTION
60 %


VIA DE CONEXION


ZONA PREDICTIVA DE INUNDACION

Tramo 1

Tramo 2

Tramo 3

Tramo 4

SISTEMA ESTRUCTURANTE PATRIMONIAL



CONVENCIONES

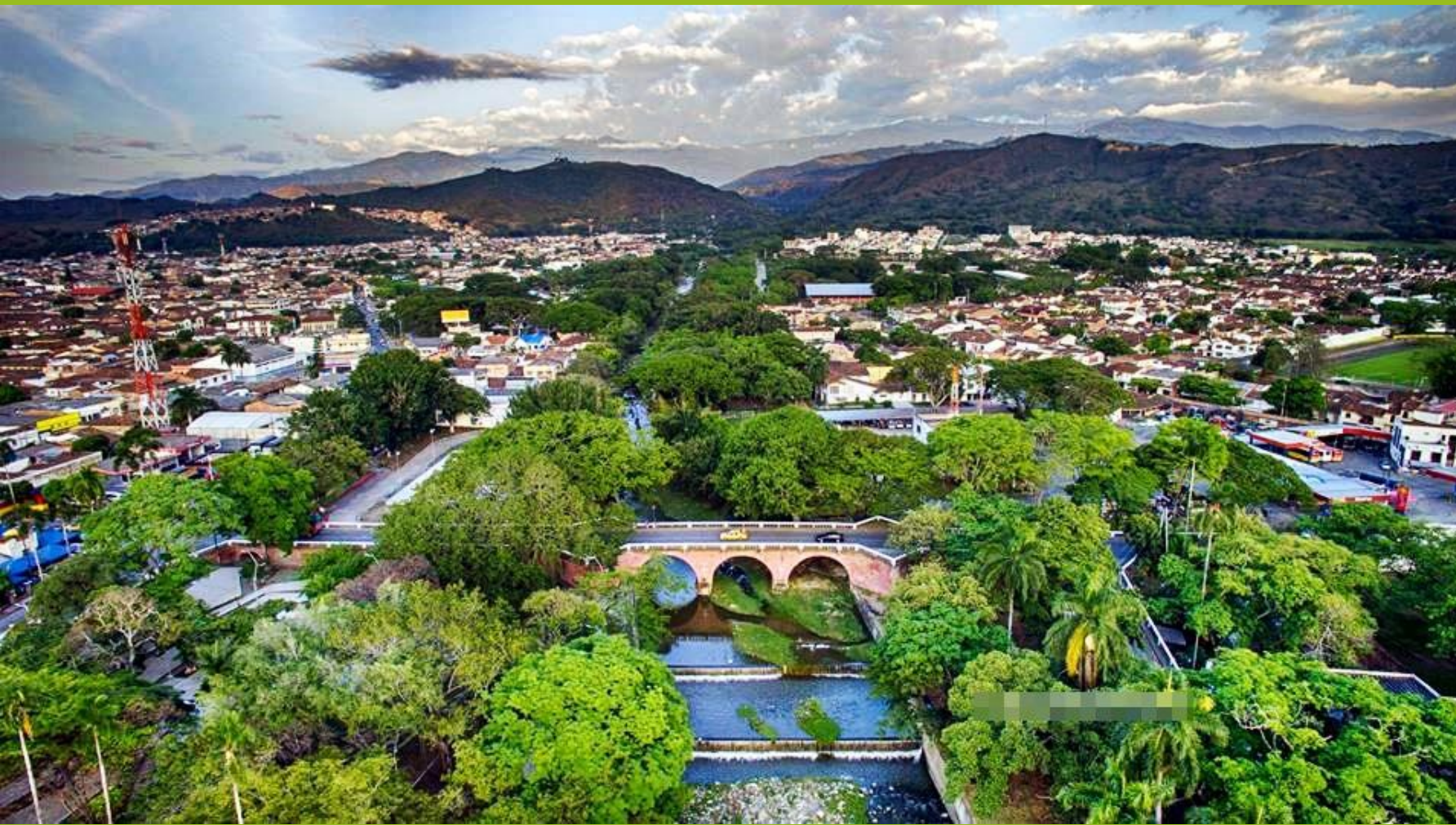
CH — AI —

- NIVEL I - CONSERVACIÓN INTEGRAL
- NIVEL II - CONSERVACIÓN DEL TIPO ARQUITECTÓNICO
- NIVEL III - CONSERVACIÓN CONTEXTUAL

Planteamiento (células urbanas) que protege los inmuebles patrimoniales

Articulación de los inmuebles por calles internas (ampliación y adecuación de aceras)

Conexión CH + AREAS NUEVAS + RIO GUADALAJARA (Calle compartida)



1

Planteamiento de solución mediante el concepto de células urbanas aplicadas a las problemáticas encontradas en los sistemas estructurante.

0. NECESIDADES



Escases de espacio publico efectivo en el centro histórico por la gran afluencia de la población



Áreas destinadas al parqueo responsable.



Reducción de flujo vehicular



Carencia de una estrategia para el manejo de los residuos solidos.



Guadalajara de Buga es una ciudad que requiere de mejorar la carga poblacional a través del fortalecimiento de los espacios colectivos.

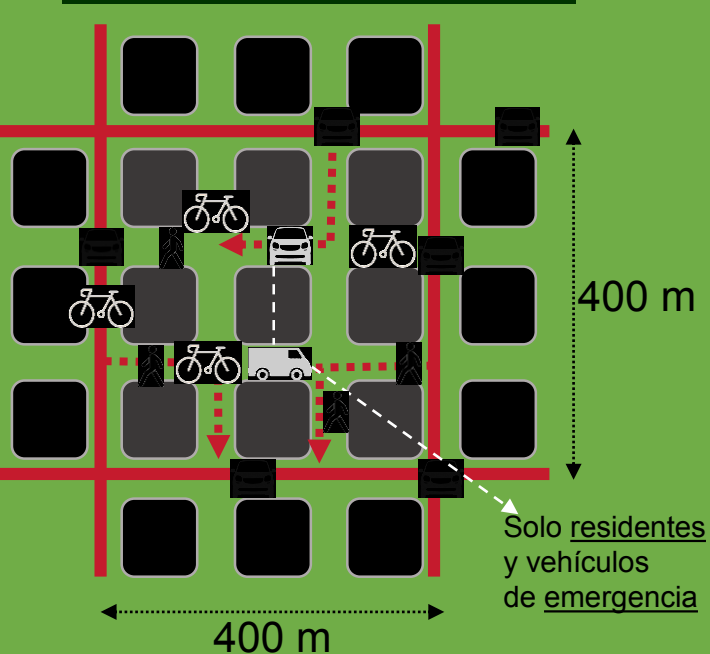


Falta de elementos visuales que guíen e inviten al peatón a conocer otros sectores del centro histórico.

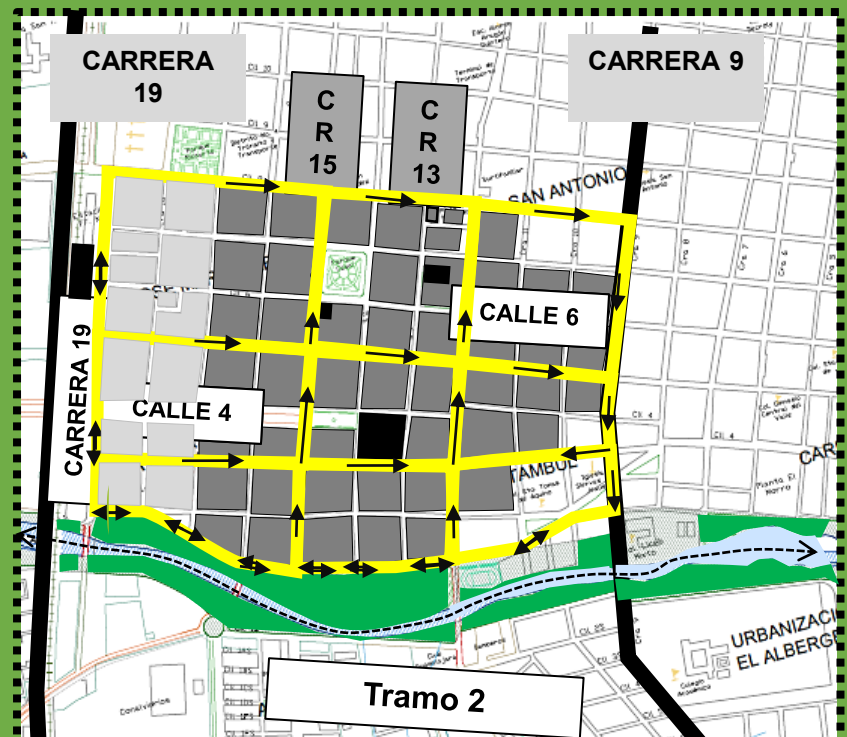
1. PLANTEAMIENTO DE CELULAS URBANAS

1. Se plantea células urbanas de 400 mt x 200 mt y otras de 300 mt x 200 mt; su función es reducir el flujo vehicular (30km) en el interior de la célula urbana, por medio una ampliación de las aceras, donde el vehículo tendría un solo carril, por consiguiente se daría una liberación de espacio publico en su interior, con el fin de recuperar/reforzar otras funciones ajenas a la movilidad (estar, pasear, relacionarse); en el perímetro del célula urbana, el transito quedaría de doble carril.

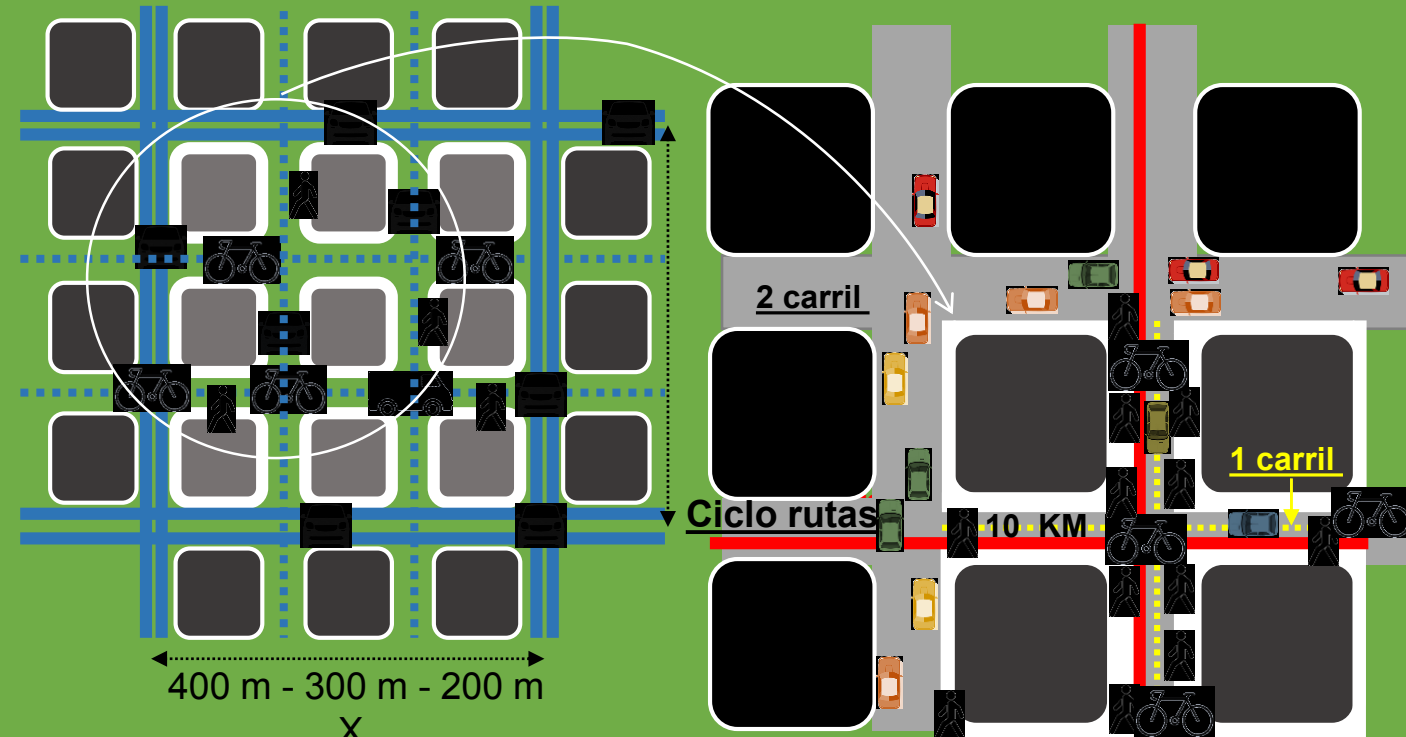
SUPERMANZANA



VITORIA GASTEIZ



CELULAS URBANAS BUGA



Ampliación Andenes

Mediante el planteamiento de las células urbanas en el centro histórico y algunas manzanas del área de influencia que las conforma “base”, este concepto nos da, unas series de bondades anteriormente dichas (*reducción del flujo vehicular, ampliación de aceras, recuperación y reforzamiento de la movilidad peatonal tales como, estar, pasear, relacionarse; y su perímetro tendría un flujo vehicular de doble carril*); haciendo que algunos de los sistemas estructurante tomados, sean la “vertebra” de la categorización de los criterios, así luego desarrollara su planificación en diseño, en sus esquema, en su modelado, en su redacción técnica, etc.

A continuación veremos como los criterios se categorizan por medio de algunos sistemas estructurante.

2. SISTEMAS ESTRUCTURANTES

A)
ESPACIO PÚBLICO

B)
MOVILIDAD

C)
AMBIENTAL

D)
PATRIMONIAL

CRITERIOS DE INTERVENCIÓN URBANA PARA LA ARTICULACIÓN SOSTENIBLE DEL CENTRO HISTORICO Y EL RIO GUADALAJARA

CRITERIO

1- Adecuación de espacio publico básico (ampliación de andenes) dentro de las células urbanas.

CRITERIOS

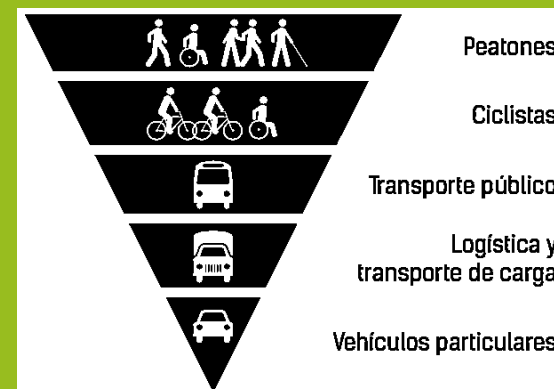
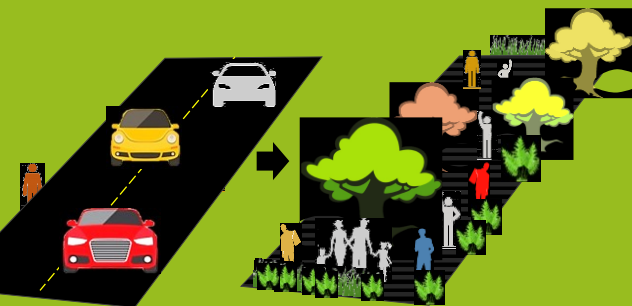
2,0- Parqueo responsable
2,1- Movilidad sostenible o movilidad limpia
2,2- Reducción del flujo vehicular

CRITERIO

3,0- Nichos verdes (implementación de zonas verdes)
3,1- Gestión responsable de residuos solidos

CRITERIO

4,0- Protección de los inmuebles patrimoniales
4,1- Ruta historiográfica patrimonial.



SISTEMA ESTRUCTURANTE DE ESPACIO PÚBLICO (CRITERIO: ADECUACIÓN DE ESPACIO PÚBLICO BÁSICO)

CRITERIO

1,0 - ADECUACIÓN DE ESPACIO PÚBLICO BÁSICO (AMPLIACIÓN DE ANDENES) DENTRO DE LAS CÉLULAS URBANAS.

Teniendo en cuenta que el modo de desplazamiento preferido en el municipio de Buga sigue siendo el peatonal, es determinante que debe proyectarse estrategias de consolidación y expansión de la estructura de espacio público básico en espacio público colectivo con mejores prestaciones para el desempeño del ciudadano; con el fin de crear espacios amigables, tolerantes, sociables y naturales donde el paisaje urbano se respete y se conserve de manera responsable mediante la reducción de los factores contaminantes que atentan a la salud del ciudadano y al deterioro de la ciudad.

Este criterio como tal generara un mejor confort espacial y climático ya que en su centro histórico es impactado por olas de calor y, también es impactado por grandes masas de personas en fechas especiales, en solución a esto, se propone un mejor confort espacial donde articulen otros sitios de la ciudad, con fácil circulación y accesibilidad.



PROYECCION DE VIAS INTERNAS DE LA
SUPERMANZANA CARRERA 14

SISTEMA ESTRUCTURANTE DE ESPACIO PÚBLICO (CRITERIO: ADECUACIÓN DE ESPACIO PÚBLICO BÁSICO)

PROYECCION DE VIAS INTERNAS DE LA SUPERMANZANA CARRERA 14



SISTEMA ESTRUCTURANTE DE ESPACIO PÚBLICO (*CRITERIO: ADECUACIÓN DE ESPACIO PÚBLICO BÁSICO*)

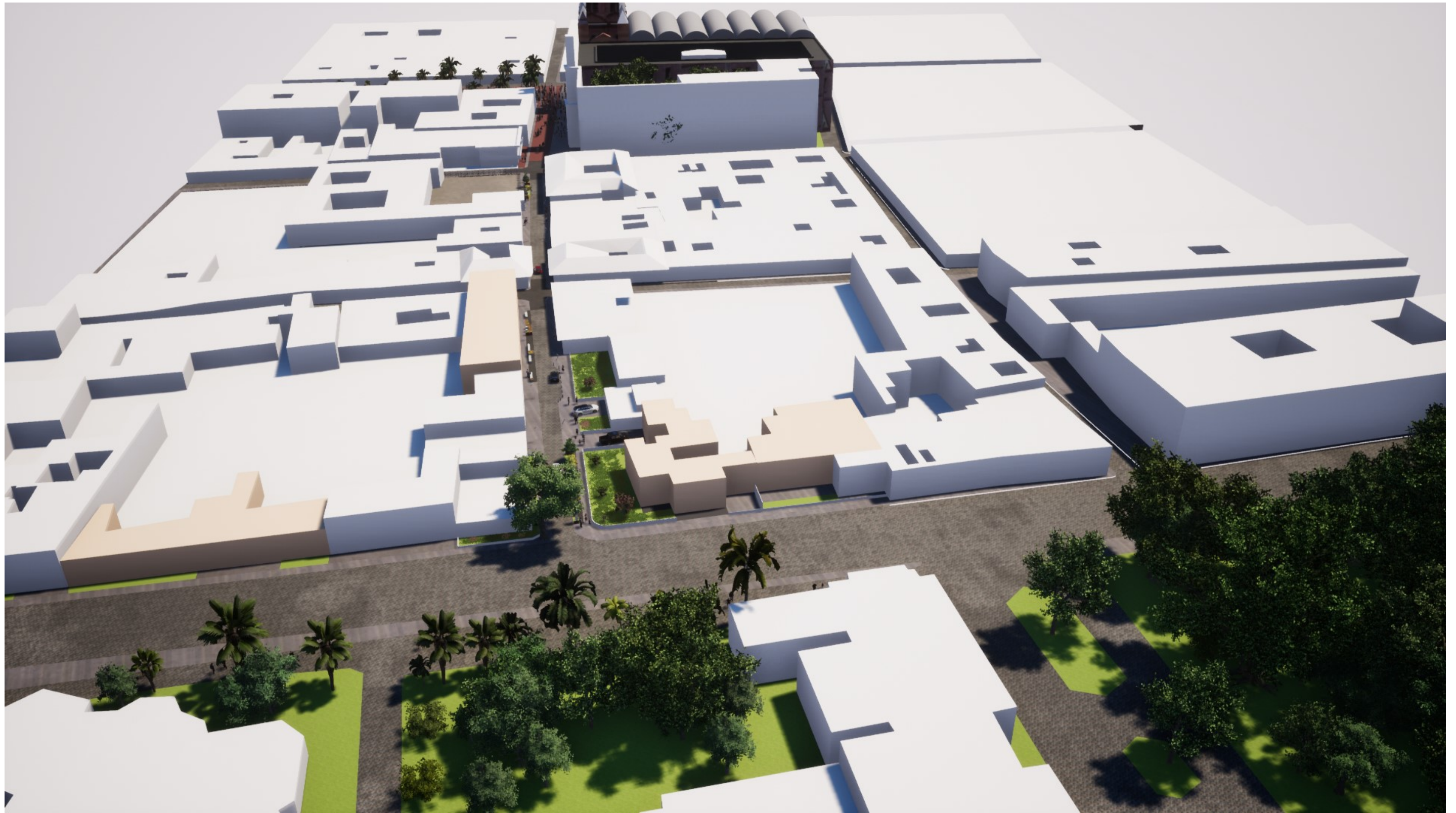


SISTEMA ESTRUCTURANTE DE ESPACIO PUBLICO (CRITERIO: ADECUACIÓN DE ESPACIO PUBLICO BÁSICO)



SISTEMA ESTRUCTURANTE DE ESPACIO PÚBLICO (CRITERIO: ADECUACIÓN DE ESPACIO PÚBLICO BÁSICO)

PROYECCION DE VIAS INTERNAS DE LA SUPERMANZANA CARRERA 14



SISTEMA ESTRUCTURANTE DE MOVILIDAD (CRITERIO: PARQUEO RESPONSABLE)

CRITERIOS

2.0- PARQUEO RESPONSABLE.

Planificación de parqueo ecológico cerca en la vía férrea; lugar estratégico con características de ser extenso, abierto y fácil accesibilidad; este criterio tiene como finalidad solucionar el mal uso que se le esta dando a la vías del centro histórico, las cuales son tomadas como parqueaderos públicos, provocando embotellamientos, accidentes, contaminación, daño a la contemplación del paisaje urbano, daño a las edificaciones patrimoniales y lo mas importante tentando a la salud de los habitantes.



PARQUEO INFORMAL EN EL CENTRO HSITORICO DE BUGA



SISTEMA ESTRUCTURANTE DE MOVILIDAD (CRITERIO: PARQUEO RESPONSABLE)

PLANIFICACION PARA LUGAR DE PARQUEO RESPONSABLE.



SISTEMA ESTRUCTURANTE DE MOVILIDAD (CRITERIO: PARQUEO RESPONSABLE)

PROYECCION DEL ACCESO PARA UN PARQUEO RESPONSABLE



SISTEMA ESTRUCTURANTE DE MOVILIDAD (CRITERIO: PARQUEO RESPONSABLE)

PROYECCION DEL ACCESO PARA UN PARQUEO RESPONSABLE



SISTEMA ESTRUCTURANTE DE MOVILIDAD (CRITERIO: PARQUEO RESPONSABLE)

PROYECCIÓN DEL ACCESO PARA UN PARQUEO RESPONSABLE, (LOTE VACÍO AL LADO DERECHO DEL LA ESTACIÓN FERROVIAL)



SISTEMA ESTRUCTURANTE DE MOVILIDAD (CRITERIO: PARQUEO RESPONSABLE)

PROYECCIÓN DEL INTERIOR DEL PARQUEO RESPONSABLE



SISTEMA ESTRUCTURANTE DE MOVILIDAD (CRITERIO: PARQUEO RESPONSABLE)

PROYECCIÓN DEL INTERIOR DEL PARQUEO RESPONSABLE



SISTEMA ESTRUCTURANTE DE MOVILIDAD (CRITERIO: MOVILIDAD LIMPIA)

CRITERIOS

2,1- MOVILIDAD SOSTENIBLE O MOVILIDAD LIMPIA.

Priorizando el transporte alternativo; este criterio tiene como visión de una ciudad limpia con acceso a peatones, personas con movilidad reducida, bicicletas, y transporte publico.

Se propone este criterio con base a que el centro histórico le a dado mayor relevancia al vehículo, esto ha hecho que los ciudadanos se relacionen en menor medida en los espacios públicos del centro histórico, por consiguiente genera un desarraigó y pérdida de la memoria urbana.

Esta estrategia permitirá reducir el dominio del vehículo en el centro histórico, por ende se mitigara la congestión, la contaminación, el parqueo informal, caos y desorden.



COGESTIÓN EN ALGUNAS ZONAS DEL CENTRO HISTÓRICO

SISTEMA ESTRUCTURANTE DE MOVILIDAD (CRITERIO: MOVILIDAD LIMPIA)

PLANIFICACIÓN DE MODULOS DE BICICLETAS, CON EL PROPÓSITO DE DEPOSITAR BASURAS RECICLABLES POR EL CANJEO DE BICICLETAS, PARA UNA MOVILIDAD LIMPIA.



SISTEMA ESTRUCTURANTE DE MOVILIDAD (CRITERIO: MOVILIDAD LIMPIA)

PLANIFICACIÓN DE MODULOS DE BICICLETAS, CON EL PROPÓSITO DE DEPOSITAR BASURAS RECICLABLES POR EL CANJEO DE BICICLETAS, PARA UNA MOVILIDAD LIMPIA.



SISTEMA ESTRUCTURANTE DE MOVILIDAD (CRITERIO: MOVILIDAD LIMPIA)

PLANIFICACIÓN DE MODULOS DE BICICLETAS, CON EL PROPÓSITO DE DEPOSITAR BASURAS RECICLABLES POR EL CANJEO DE BICICLETAS, PARA UNA MOVILIDAD LIMPIA.



SISTEMA ESTRUCTURANTE DE MOVILIDAD (CRITERIO: MOVILIDAD LIMPIA)

ADECUACIÓN Y REDUCCIÓN DE LAS VÍAS CON MANEJO DE TEXTURA DE ESPACIO PÚBLICO Y EL MANEJO DE UN SOLO NIVEL



SISTEMA ESTRUCTURANTE DE MOVILIDAD (CRITERIO: MOVILIDAD LIMPIA)

ADECUACIÓN Y REDUCCIÓN DE LAS VÍAS CON MANEJO DE TEXTURA DE ESPACIO PÚBLICO Y EL MANEJO DE UN SOLO NIVEL



SISTEMA ESTRUCTURANTE DE MOVILIDAD (CRITERIO: REDUCCIÓN DEL FLUJO VEHICULAR)

CRITERIOS

2,2- REDUCCIÓN DEL FLUJO VEHICULAR.

Es un criterio que va encadenado con el criterio 1 y 3; ya que se complementan en el tema de mitigar el flujo del vehículo particular, en la importancia al peatón, a la conservación patrimonial y ecológica en el centro histórico; este criterio consiste, en la implementación de conceptos que ayuden en la reducción al uso del vehículo, por medio de la ampliación de andenes y el concepto de la calle compartida, dando como resultado una reducción de las calzadas en el interior del planteamiento de las CÉLULAS URBANAS propuestas.

Criterio que ayudara para la articulación del centro histórico con las nuevas áreas de la ciudad (ciudad contemporánea), sirviendo como referencia para que estas nuevas áreas implementen la configuración propuesta, haciendo que la ciudad se viva de manera mas amigable.



SISTEMA ESTRUCTURANTE DE MOVILIDAD (CRITERIO: REDUCCIÓN DEL FLUJO VEHICULAR)

REDUCCIÓN DEL FLUJO VEHICULAR, ADECUACIÓN Y AMPLIACIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO BÁSICO PARA LA INCENTIVACIÓN Y MEJORAMIENTO DEL DESPLAZAMIENTO DEL PEATÓN (CARRERA 19 CON CALLE 3)



SISTEMA ESTRUCTURANTE DE MOVILIDAD (CRITERIO: REDUCCIÓN DEL FLUJO VEHICULAR)

REDUCCIÓN DEL FLUJO VEHICULAR, ADECUACIÓN Y AMPLIACIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO BÁSICO PARA LA INCENTIVACIÓN Y MEJORAMIENTO DEL DESPLAZAMIENTO DEL PEATÓN (CALLE 1)



SISTEMA ESTRUCTURANTE DE MOVILIDAD (CRITERIO: REDUCCIÓN DEL FLUJO VEHICULAR)

REDUCCIÓN DEL FLUJO VEHICULAR, ADECUACIÓN Y AMPLIACIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO BÁSICO PARA LA INCENTIVACIÓN Y MEJORAMIENTO DEL DESPLAZAMIENTO DEL PEATÓN (CALLE 1)



SISTEMA ESTRUCTURANTE DE MOVILIDAD (CRITERIO: REDUCCIÓN DEL FLUJO VEHICULAR)

REDUCCIÓN DEL FLUJO VEHICULAR, ADECUACIÓN Y AMPLIACIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO BÁSICO PARA LA INCENTIVACIÓN Y MEJORAMIENTO DEL DESPLAZAMIENTO DEL PEATÓN (CARRERA 14)



SISTEMA ESTRUCTURANTE DE MOVILIDAD

REDUCCIÓN DEL FLUJO VEHICULAR, ADECUACIÓN Y AMPLIACIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO BÁSICO PARA LA INCENTIVACIÓN Y MEJORAMIENTO DEL DESPLAZAMIENTO DEL PEATÓN (CARRERA 14)



SISTEMA ESTRUCTURANTE DE AMBIENTAL (CRITERIO: NICHOS VERDES)

CRITERIOS

3,0- NICHOS VERDES (IMPLEMENTACIÓN DE ZONAS VERDES).

Ubicar en puntos críticos o contaminantes del centro histórico, espacios de islas verdes o mini parques, que maneje escenarios de contemplación, incrementando la masa arbórea, ayudando a incentivar la cultura del cuidado y la limpieza urbana.



SISTEMA ESTRUCTURANTE DE AMBIENTAL (CRITERIO: NICHOS VERDES)



SISTEMA ESTRUCTURANTE DE AMBIENTAL (CRITERIO: NICHOS VERDES)



SISTEMA ESTRUCTURANTE DE AMBIENTAL (CRITERIO: GESTIÓN RESPONSABLE DE RESIDUOS SOLIDOS)

CRITERIOS

3,1- GESTIÓN RESPONSABLE DE RESIDUOS SOLIDOS

Es un criterio que tiene como finalidad mitigar la mala disposición de los residuos solidos en el área de estudio; para ello se dividen en dos puntos:

a) En el espacio publico se planifica la implementación de **botes de basuras** con una aproximación de diseño peculiar, donde en su superficie posee una maceta, dándole al elemento urbano un aspecto de imagen desapercibido y tolerante ante los ojos del peatón y del paisaje urbano; este mobiliario urbano es conocido por ser un elemento aborrecible, sucio, etc., por consiguiente se le debe dar tratamiento de imagen y funcionalidad, para un mejor uso, y respeto a estos elementos urbanos, evitando el vandalismo.



SISTEMA ESTRUCTURANTE DE AMBIENTAL

CRITERIOS

3,11- GESTIÓN RESPONSABLE DE RESIDUOS SOLIDOS

Es un criterio que tiene como finalidad mitigar la mala disposición de los residuos solidos en el área de estudio; para ello se dividen en dos puntos:

b) Implementación de **módulos recolectores** de basuras reciclables, en estaciones de alquiler de bicicletas, incentivando a las personas en la recolección de estas basuras reciclables para luego canjear el alquiler de una bicicleta como uso razonable de transporte limpio o alternativo; llamado “*Reciclaje And Bike*”.



SISTEMA ESTRUCTURANTE DE PATRIMONIAL (CRITERIO: PROTECCIÓN DE INMUEBLES PATRIMONIALES Y NATURALES)

CRITERIOS

4,0- Protección de los inmuebles patrimoniales y naturales.

Este criterio se desarrolla mediante la aplicación de los anteriores criterios, donde su estructura forma un engranaje de estrategias para el mejoramiento y fortalecimiento de la pieza histórica, conexión de las áreas nuevas y del borde ecológico río Guadalajara; por lo tanto se proyecta a tal punto de lograr un cambio positivo en la vivencia, en la habitabilidad y en la articulación urbana de estas áreas mencionadas, protegiendo así a los inmuebles patrimoniales, naturales y urbanos; de manera que se controlen los impactos como la movilidad vehicular, el comercio y el turismo negativo; por consiguiente es importante aclarar que la conservación de la identidad ciudadana de Buga (historia, cultura) y la ecología, debe de ser inteligente, sostenible y resiliente en el tiempo.



EJEMPLO DE PROYECCIÓN DE ARTICULACIÓN URBANA MEDIANTE EL CONCEPTO DE CALLE COMPARTIDA, PROTEGIENDO LA INTEGRIDAD DE LOS PEATONES, MITIGANDO EL USO DEL VEHÍCULO, MEJORANDO LA CALIDAD AMBIENTAL, MEJORANDO EL PAISAJE URBANO, POTENCIALIZANDO LA CULTURA CIUDADANA, LA INTERACCIÓN SOCIAL, Y EVITANDO EL DESGASTE DE LOS INMUEBLES PATRIMONIALES DEL CENTRO HISTÓRICO (CARRERA 19)

SISTEMA ESTRUCTURANTE DE PATRIMONIAL (CRITERIO: PROTECCIÓN DE INMUEBLES PATRIMONIALES Y NATURALES)



SISTEMA ESTRUCTURANTE DE PATRIMONIAL (CRITERIO: PROTECCIÓN DE INMUEBLES PATRIMONIALES Y NATURALES)



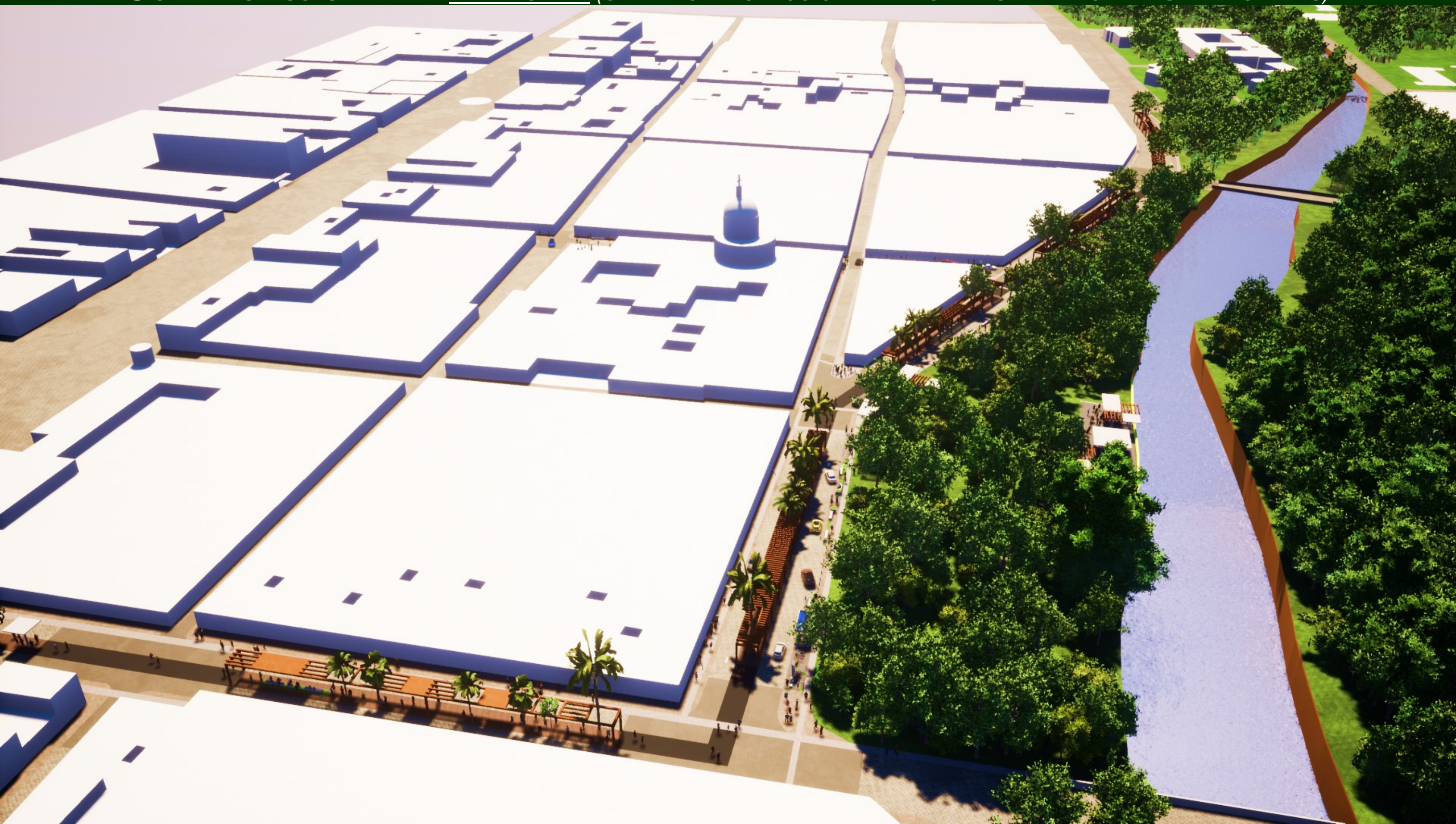
SISTEMA ESTRUCTURANTE DE PATRIMONIAL (CRITERIO: PROTECCIÓN DE INMUEBLES PATRIMONIALES Y NATURALES)



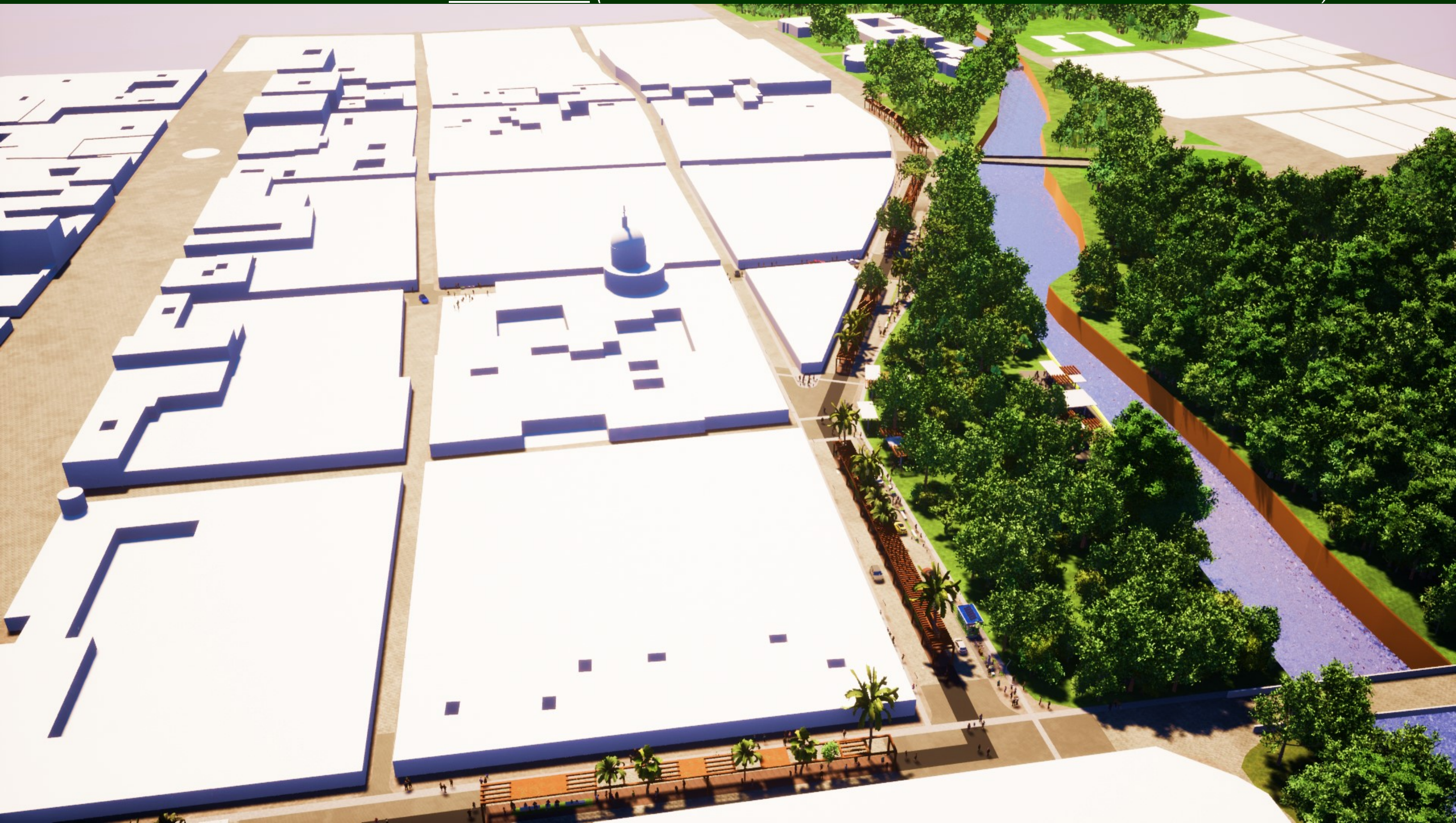
SISTEMA ESTRUCTURANTE DE PATRIMONIAL (CRITERIO: PROTECCIÓN DE INMUEBLES PATRIMONIALES Y NATURALES)



SISTEMA ESTRUCTURANTE DE PATRIMONIAL (CRITERIO: PROTECCIÓN DE INMUEBLES PATRIMONIALES Y NATURALES)



SISTEMA ESTRUCTURANTE DE PATRIMONIAL (CRITERIO: PROTECCIÓN DE INMUEBLES PATRIMONIALES Y NATURALES)



SISTEMA ESTRUCTURANTE PATRIMONIAL (RUTA HISTORIOGRÁFICA PATRIMONIAL)

CRITERIOS

4,1- Ruta historiográfica patrimonial.

Se plantea elementos visuales que ayuden y guíen al peatón, brindándoles información histórica, de ubicación, datos relevantes, sucesos y anécdotas de Buga.

La información que se emitirá al transeúnte, se tiene pensado en un acercamiento del concepto de Tótem, que sería un elemento urbano de características, notorias, visible, llamativo, sutil, esbelto y formal; este elemento urbano sería de tal forma que no afecte negativamente el protagonismo de los bienes patrimoniales del centro histórico y tampoco se vuelva una barrera urbana para las visuales de los transeúntes. Sería ubicado en zonas estratégicamente culturales, representativas, en espacios colectivos y efectivos.



SISTEMA ESTRUCTURANTE PATRIMONIAL (*RUTA HISTORIOGRÁFICA PATRIMONIAL*)





2

Concepto Calle Compartida para la aplicación del amarre urbano

¿ CUANDO LA CALLE SE COMPARTE ?

1) Si las calles sirven a más modos de desplazamiento (motorizados y no motorizados) más allá del vehículo privado; y si las calles cumplen propósitos más allá del desplazamiento, nos vemos en la necesidad de configurar un aspecto clave: la velocidad.

Modificar las conductas de la velocidad en la calle, nos permite cambiar gradualmente el comportamiento del tránsito veloz e individualmente aceptable por un comportamiento social. Significa poder cruzar de un punto a otro, pero ahora atendiendo el exterior.

Cuando el usuario de la calle transite a una velocidad más tranquila, llegará a ser un elemento fijo de la calle en un momento específico.

Diversificar los usos de suelo aledaños a las calles, potencializa la oportunidad de agregar el concepto *público* a dicho lugar. Resultando lugares públicos con capacidad de atender necesidades personales de todo miembro de la sociedad, más allá del simple desplazamiento.

2) La aparición de múltiples oportunidades y nuevos/otros movimientos en la calle implica la conciencia de que la calle se comparte.

Cuando los vehículos motorizados visualizan directamente la presencia de otros modos al propio sobre la misma plataforma, caen en la obligación de pensar en *el otro*.

Conducir un vehículo a motor genera un sentimiento, erróneo, de posesión sobre la calle, de tal forma que el vehículo hace inferior a los demás usuarios y ejerce el *poder* que supone maniobrar una máquina.

Al situar a los vehículos a la par de los demás modos (al mismo nivel de superficie, con el mismo espacio y bajo la misma dinámica para desplazarse) dicho poder se minimiza y aparece la necesidad de negociación.

Una calle compartida nace cuando no existen prioridades específicas ni explícitas hacia ningún tipo de usuario.

El método de diseño para lograr dicha filosofía, es omitir la segregación de la calle para cada modo de desplazamiento, nivelando la rasante de la calle a una sola plataforma.

Este método se refiere a cancelar los desniveles entre la calzada y las banquetas, principalmente. Al construir una única superficie ,continua e ininterrumpida, que no prioriza el tránsito vehicular, tanto los vehículos motorizados como los demás modos, tendrán que interactuar de manera personal y negociarán su paso por el espacio.

(Reducir las velocidades significa crear momentos, y crear momentos significa crear lugares.)



3) Otro método de diseño que se suma al concepto de calle compartida es la eliminación de los dispositivos de control de tránsito (señalamiento horizontal y vertical).

Dispositivos que se han implementado para la regulación y segregación del tránsito de los modos motorizados y no motorizados con el objeto de optimizar los tiempos de los desplazamientos de los modos motorizados, tales como los semáforos, o el señalamiento preventivo.

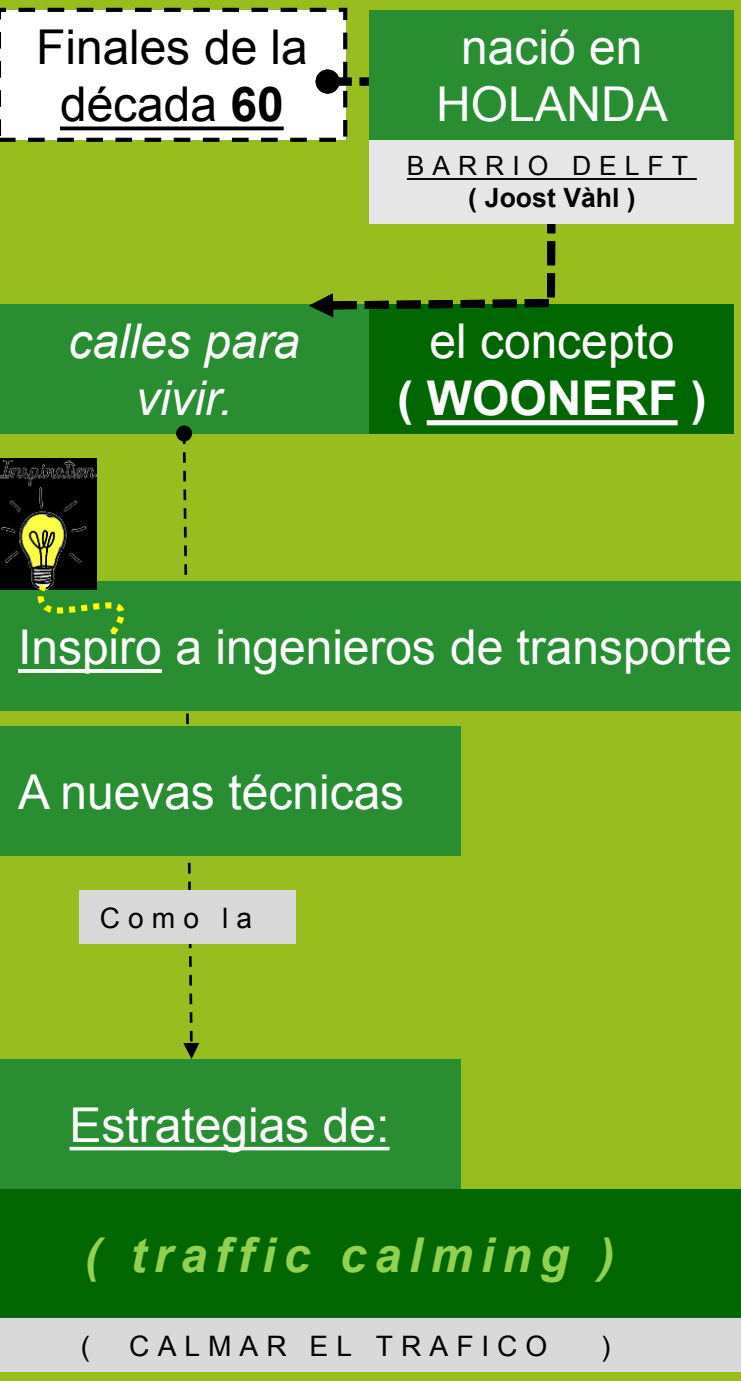
Dispositivos que tienen su origen, precisamente, al momento de conceptualizar la calle como una vía de desplazamiento y no como espacio público.



HISTORIA Y ANTECEDENTES SOBRE LA CALLE COMPARTIDA

ANTECEDENTES DEL CONCEPTO DE CALLES COMPARTIDAS

Antecedentes del concepto de Calles Compartidas



vecinos
1960-1970
Woonerf
Joost Vahl

Menor velocidad

Conductores de vehículos motorizados ligeros

Peatones

calle para vivir

Peatón protagonista



ingeniero
1970-2000
Principios de Shared Space
Hans Monderman

Menor velocidad

Conductores de vehículos motorizados ligeros

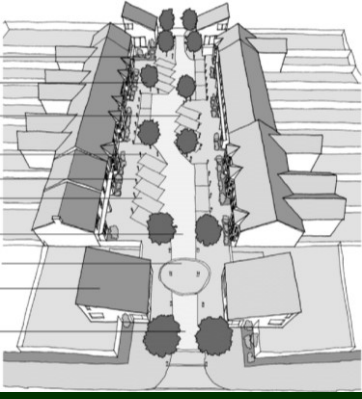
Peatones

Ciclistas

Espacio compartido

Peatón protagonista

Bici segundo Protagonista



arquitecto
2000-a la fecha
Shared Space desarrollado
B. Hamilton-Baillie

Menor velocidad

Conductores de vehículos motorizados ligeros y pesados

Peatones

Ciclistas

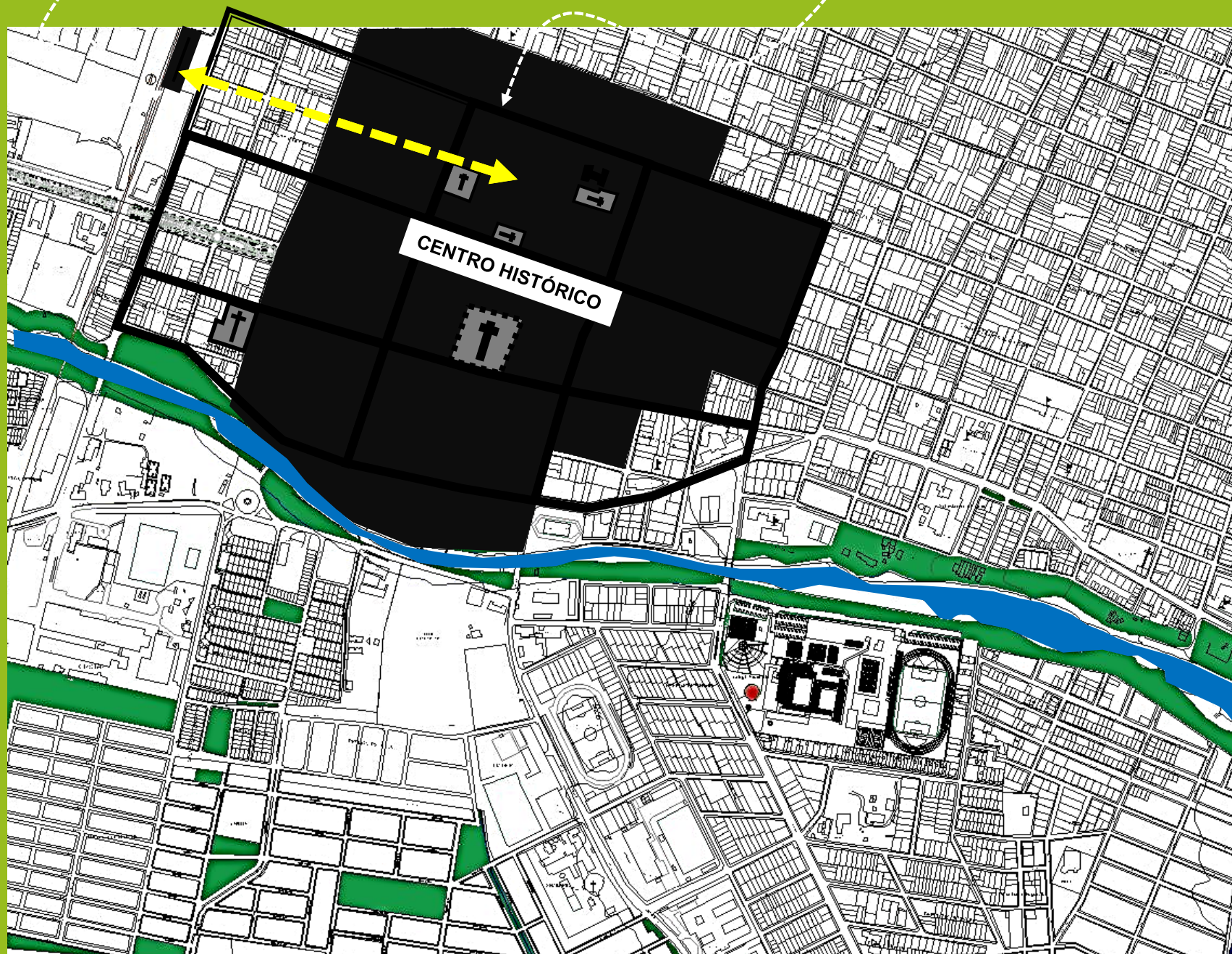
Espacio compartido mejorado

Peatón protagonista

Bici segundo Protagonista



CALLE 6



- PEMP: → POT → artículo 121: buscan la

- Optimización funcional y el
- Mejoramiento urbanístico del sector, (calle6).

- Uso: Comercio, oficinas, industria y vivienda = MIXTO
- % Masa arbórea: 0%

CALLE 6



ADECUACIÓN Y RECUALIFICACIÓN DEL ESPACIO PUBLICO CALLE 6.



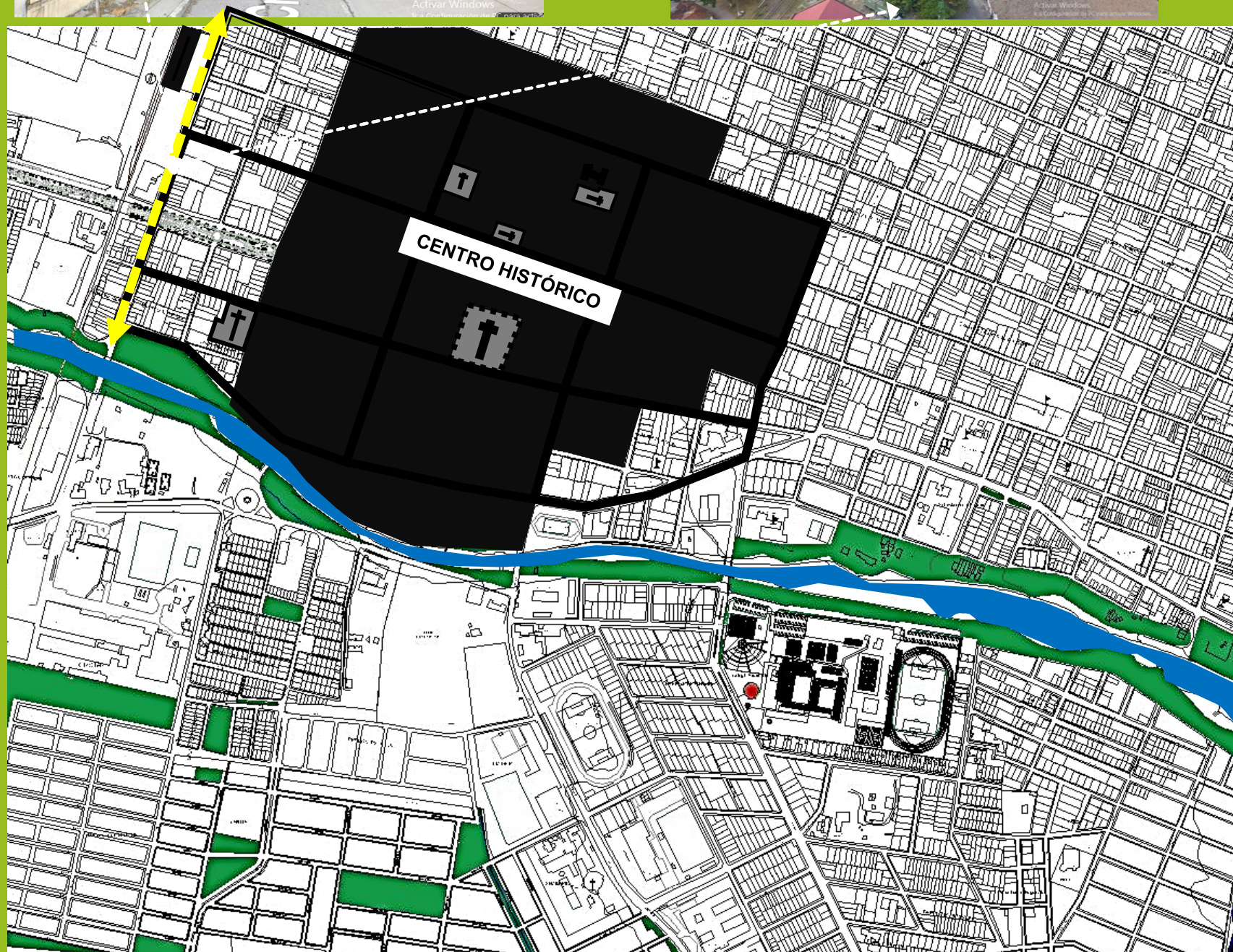
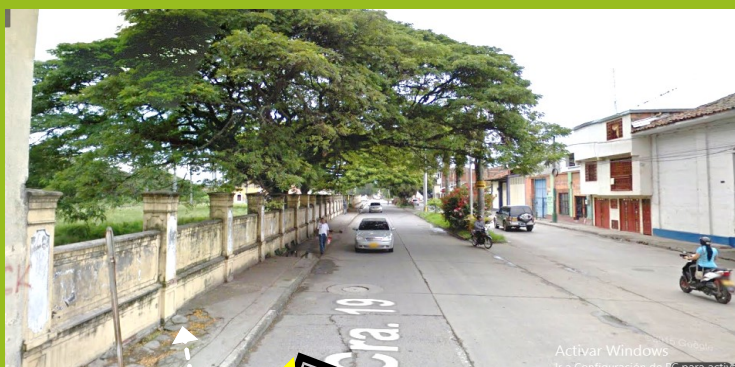
CALLE 6



ADECUACIÓN Y RECUALIFICACIÓN DEL ESPACIO PUBLICO CALLE 6.



CARRERA 19



-PEMP: → POT → artículo 121: buscan la

- Optimización funcional y el
- Mejoramiento urbanístico del sector, (carrera19).

- Uso: Industrial
- % Masa arbórea: 30%



PEMP: →

- 1) Deterioro urbanístico y arquitectónico en el sector
- 2) Mal funcionamiento de las oficinas de transporte
- 3) Problemáticas sociales



- 1) Estación ferroviaria → nuevo uso



- 1) Se requiere un espacio publico → conexión estación ferroviaria, cementerio
- 2) Parqueo contiguo a la estación
- 3) Definición de nuevos usos
- 4) Reducción de calzadas, y nuevo flujo vial
- 5) Ampliación de andenes, paisajismo y mobiliario urbano

PUNTOS FALTANTES



SISTEMA ESTRUCTURANTE DE ESPACIO PUBLICO, (CONCEPTO DE CALLE COMPARTIDA)

ACTUAL CALLE 4 CON CARRERA 19



SISTEMA ESTRUCTURANTE DE ESPACIO PÚBLICO, (CONCEPTO DE CALLE COMPARTIDA)

CALLE 4 CON CARRERA 19, ADECUACIÓN Y RECUALIFICACIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO.





SISTEMA ESTRUCTURANTE DE ESPACIO PÚBLICO, (CONCEPTO DE CALLE COMPARTIDA)

ACTUAL CARRERA 19



SISTEMA ESTRUCTURANTE DE ESPACIO PÚBLICO, (CONCEPTO DE CALLE COMPARTIDA)

AMPLIACIÓN Y ADECUACIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO PARA EL PEATÓN Y REDUCCIÓN DE LA CALZADA.



SISTEMA ESTRUCTURANTE DE ESPACIO PÚBLICO, (CONCEPTO DE CALLE COMPARTIDA)

ACTUAL CARRERA 19, COSTADO IZQUIERDO ESTACIÓN FERROCARRIL



SISTEMA ESTRUCTURANTE DE ESPACIO PÚBLICO, (CONCEPTO DE CALLE COMPARTIDA)

CARRERA 19, COSTADO IZQUIERDO ESTACIÓN FERROCARRIL, ADECUACION DEL ESPACIO PÚBLICO.



SISTEMA ESTRUCTURANTE DE ESPACIO PÚBLICO, (CONCEPTO DE CALLE COMPARTIDA)

CARRERA 19, COSTADO IZQUIERDO ESTACIÓN FERROCARRIL, ADECUACION DEL ESPACIO PÚBLICO.



SISTEMA ESTRUCTURANTE DE ESPACIO PÚBLICO, (CONCEPTO DE CALLE COMPARTIDA)

CARRERA 19, COSTADO IZQUIERDO ESTACIÓN FERROCARRIL, ADECUACION DEL ESPACIO PÚBLICO.



SISTEMA ESTRUCTURANTE DE ESPACIO PUBLICO, (CONCEPTO DE CALLE COMPARTIDA)

CARRERA 19, COSTADO IZQUIERDO ESTACIÓN FERROCARRIL, ADECUACION DEL ESPACIO PUBLICO.



SISTEMA ESTRUCTURANTE DE ESPACIO PÚBLICO, (CONCEPTO DE CALLE COMPARTIDA)

ACTUAL CARRERA 19 A SU FRENTE CALLE 6.

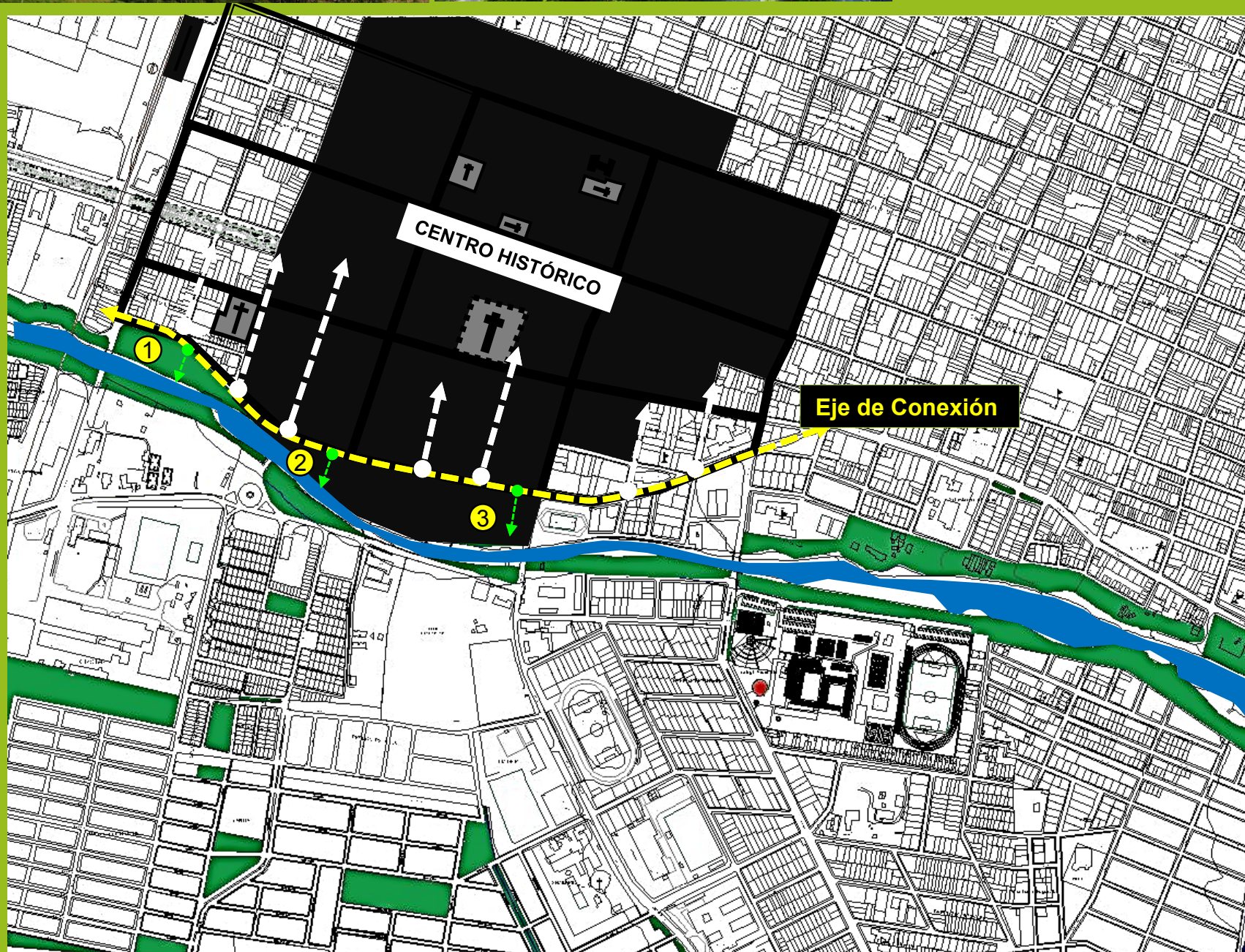


SISTEMA ESTRUCTURANTE DE ESPACIO PÚBLICO, (CONCEPTO DE CALLE COMPARTIDA)

CARRERA 19 CON CALLE 6, CONEXIÓN, ARTICULACION Y ADECUACION DEL ESPACIO PÚBLICO PARA EL PEATÓN.



CALLE 1



Movilidad y Espacio Público

PARQUE LINEAL "RONDA DEL RÍO"

Estrategia

A

El POT, plantea como estrategia general de ordenamiento, que se debe **...la cantidad y calidad del espacio público, en particular el recreativo pasivo y activo, con el fin de elevar los estándares de calidad de vida de los habitantes, a partir de la conformación del sistema verde ambiental urbano, estructurado principalmente a partir de la recuperación y conformación del Parque lineal del río Guadalajara ...** (Art. 17 Numeral 4 POT de Buga).

recreación pasiva de sus habitantes. En cuanto al impacto ambiental, estas zonas se convierten en amortiguadores de fenómenos naturales por lo que la conformación del parque debe propiciar la eliminación de invasiones físicas en las márgenes del río, que puedan ser susceptibles de riesgo por inundaciones.

Descripción

El proyecto de adecuación, consiste en varias actuaciones en el transcurso del eje del río, priorizando el sector comprendido entre la carrera 1 y la carrera 19 por la calle 1 (margen norte) y entre la carrera 12 y la carrera 19 por la calle 1 sur (margen sur).

Ubicación

Margenes contiguas al Río Guadalajara.



En cuanto a los proyectos que buscan la conformación de este parque, se encuentran en diseño la reestructuración del «Parque de El Faro», y la zona comprendida entre la carrera 16 y el puente de La Merced; adicionalmente este mejoramiento incluiría nuevas intervenciones como el Centro de Artes y Exposiciones en la margen sur del río (Ver ficha respectiva). Estos proyectos deben garantizar:

Objetivo

B

Conformar el corredor paisajístico del Río en su trayecto por la zona urbana y en las áreas de expansión, **permitiendo actividades lúdicas, de estancia y optimizando su valor ambiental para el municipio.**

*...la dotación del corredor verde para permitir su adecuado uso y disfrute público, a través de amoblamiento, señalización, iluminación articulación con el Sector Histórico y otras áreas de especiales características urbanísticas y construcciones de especial significado...
...el tratamiento de la ronda como parque*

1 Parque la Merced

2 Parque el Faro

3 Parque Bolívar

4) Parque El Vergel

●---> Amarre con supermanzanas

←---● Amarre con parques del Río G.

←---> Calle compartida

Justificación

C

Para las dinámicas de conservación del Centro Histórico, se requiere mejorar las condiciones físicas ambientales del entorno y propiciar espacios para la estancia y

SISTEMA ESTRUCTURANTE DE ESPACIO PÚBLICO, (CONCEPTO DE CALLE COMPARTIDA)



SISTEMA ESTRUCTURANTE DE ESPACIO PUBLICO, (CONCEPTO DE CALLE COMPARTIDA)



SISTEMA ESTRUCTURANTE DE ESPACIO PÚBLICO, (CONCEPTO DE CALLE COMPARTIDA)



SISTEMA ESTRUCTURANTE DE ESPACIO PÚBLICO, (CONCEPTO DE CALLE COMPARTIDA)

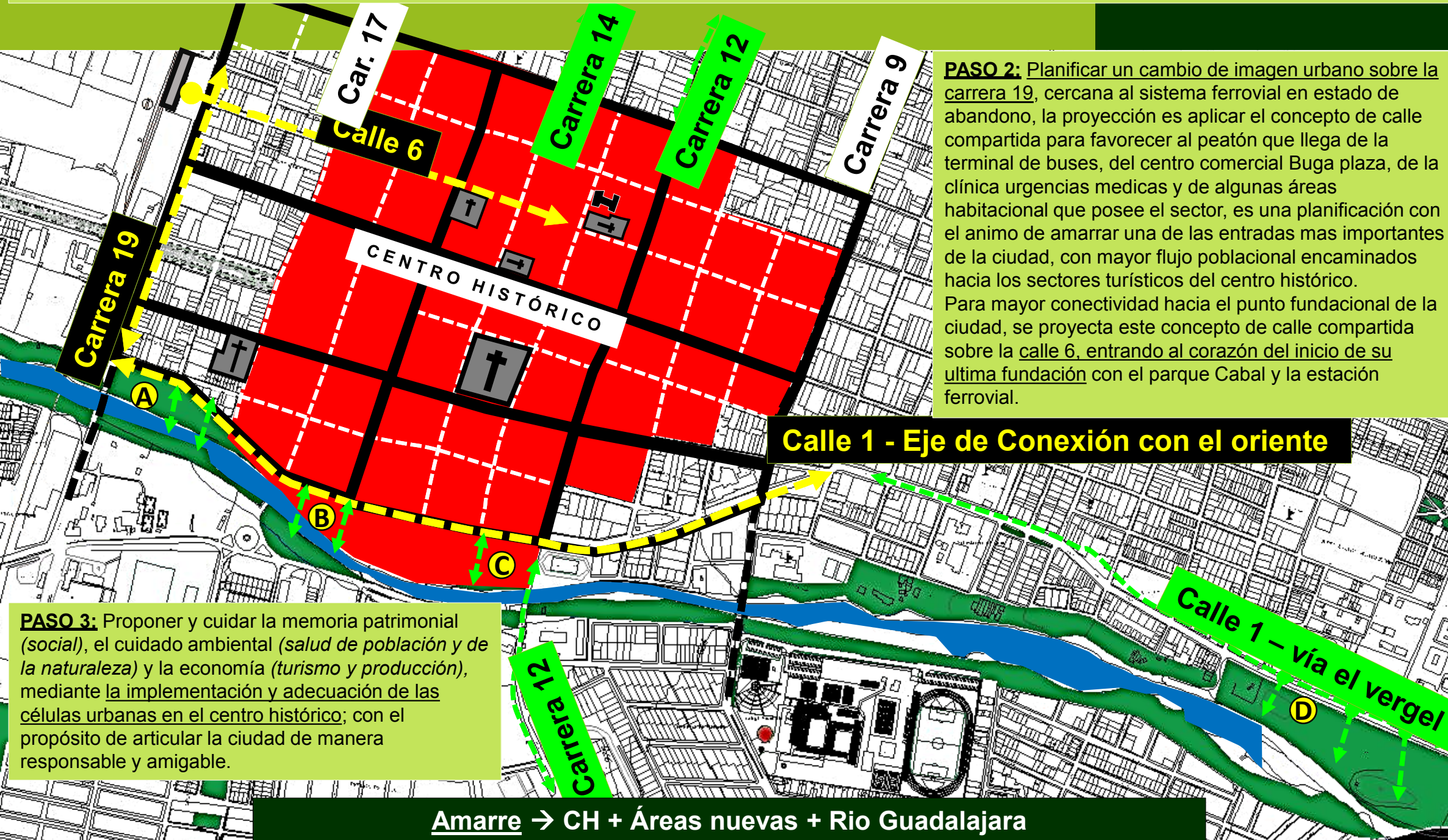




4 pasos para la articulación sostenible en la ciudad de Buga

AMARRE URBANO POR MEDIO DEL CONCEPTO DE CELULAS URBANAS, CALLE COMPARTIDA Y CALLES INTERNAS.

PASO 1: Se planea con el concepto calle compartida amarre la pieza del Centro Histórico, con el borde del rio Guadalajara, por medio de la red de parques que posee la ronda del rio (*parque la merced, parque monumento al faro, parque Bolívar y a su vez con la semi peatonalización*), proyectando una continuidad en el espacio publico hacia las células urbanas, mitigando las interrupciones del flujo vehicular, previniendo barreras físicas, mitigando el peligro del peatón por la velocidad de los vehículos, reduciendo al uso del vehículo y reduciendo la contaminación



PASO 2: Planificar un cambio de imagen urbano sobre la carrera 19, cercana al sistema ferroviario en estado de abandono, la proyección es aplicar el concepto de calle compartida para favorecer al peatón que llega de la terminal de buses, del centro comercial Buga plaza, de la clínica urgencias medicas y de algunas áreas habitacional que posee el sector, es una planificación con el animo de amarrar una de las entradas mas importantes de la ciudad, con mayor flujo poblacional encaminados hacia los sectores turísticos del centro histórico. Para mayor conectividad hacia el punto fundacional de la ciudad, se proyecta este concepto de calle compartida sobre la calle 6, entrando al corazón del inicio de su ultima fundación con el parque Cabal y la estación ferroviaria.

PASO 3: Proponer y cuidar la memoria patrimonial (*social*), el cuidado ambiental (*salud de población y de la naturaleza*) y la economía (*turismo y producción*), mediante la implementación y adecuación de las células urbanas en el centro histórico; con el propósito de articular la ciudad de manera responsable y amigable.

Amarre → CH + Áreas nuevas + Rio Guadalajara

PASO 4: Proyectar a futuro la extensión del concepto Calle Compartida hacia el parque el Vergel, (*logrando un amarre con el perímetro urbano y centro histórico*) lo cual viene siendo zona oriental de la ciudad, que posee serie de aspectos ecológicos, recreativos y deportivos; siguiendo a su paso se encuentran áreas habitacionales, hasta llegar a la pieza del Centro Histórico, caracterizado por aspectos patrimoniales, culturales, históricos, religiosos, administrativos, comerciantes y gubernamentales.

- 1  Centro histórico
- 2  Planteamiento de Células urbanas
- 3  Vías internas de la super manzanas
- 4  Calle compartida
- 6  Conexión a futuro
- 5
 -  Parque la Merced
 -  Parque el Faro
 -  Parque Bolívar
 -  Parque El Vergel



FOTOMOSAICO
CIUDAD DE BUGA
Escala: 1:5.000
Julio 24 de 1968

El manual pretende ser útil al municipio y a la comunidad bugueña, en la proyección de estrategias sostenibles para mitigar el impacto de la actividad turística negativa, mediante la articulación de las áreas habitacionales colindantes al centro histórico; igualmente se busca mejorar las áreas de la franja sur del río Guadalupe para generar una integralidad en los espacios urbanos por medio de una planificación en extensión de la red de parques que posee el borde del río costado norte generando articulación de las dos áreas de la ciudad.

Guadalupe de Buga es una ciudad que requiere mejorar su carga poblacional a través del fortalecimiento de los espacios colectivos y en la adecuación de los espacios públicos básicos, de tal modo que apoyen en la articulación sostenible de distintas áreas de la ciudad, reflejando así una ciudad con una sensibilidad colectiva amigable, accesible y responsable, que plantee un cuestionamiento de las prioridades del modelo tradicional de desarrollo, incorporando consideraciones sobre la equidad, la pluralidad, la integración económica y la protección ambiental y patrimonial.

FRASES

1. Comprendemos la naturaleza resistiéndola. (Gastón Bachelard).
Cuanto más la cuidamos, más la entendemos.
2. Mantén tu amor hacia la naturaleza, porque es la verdadera forma de entender el arte más y más. (Vincent Van Gogh).
Una gran visión del pintor holandés.
3. Hay un libro abierto siempre para todos los ojos: la naturaleza. (Jean-Jacques Rousseau).
Ella nos enseña todo lo que queremos aprender.



Renders del proyecto



Renders del proyecto



Renders del proyecto



Renders del proyecto



Río Guadalajara, Guadalajara de Buga



Río Guadalajara, Guadalajara de Buga