

Alternativas para el mejoramiento de la calidad del espacio público en la peatonalización de la calle 30

ALTERNATIVAS COMPLEMENTARIAS PARA EL MEJORAMIENTO DE LA CALIDAD
DEL ESPACIO PÚBLICO EN LA PEATONALIZACIÓN DE LA CALLE 30
PALMIRA – VALLE

Trabajo De Grado Para Otorgar El Título De Arquitecto

KELLY JOHANA JORDAN SALAMANCA.

UNIVERSIDAD ANTONIO NARIÑO

FACULTAD DE ARTES

PROGRAMA ARQUITECTURA

2020

ALTERNATIVAS COMPLEMENTARIAS PARA EL MEJORAMIENTO DE LA CALIDAD
DEL ESPACIO PÚBLICO EN LA PEATONALIZACIÓN DE LA CALLE 30
PALMIRA – VALLE

Directores Investigativos

ARQ. JULIAN ANDRES VILLA.

ARQ. DANILO HERNAN BEJARANO

UNIVERSIDAD ANTONIO NARIÑO

FACULTAD DE ARTES

PROGRAMA ARQUITECTURA

PALMIRA - VALLE DEL CAUCA

2020

Palmira- Valle del cauca, Noviembre de 2020

Arquitecto Juan Carlos Floyd Llanos

Coordinador de la Facultad de Artes – Programa Arquitectura

Universidad Antonio Nariño

Respetuosamente me permito presentar la propuesta de investigación requerida para obtener el título profesional en Arquitectura, esperando de manera positiva la aprobación con el trabajo de grado titulado:

ALTERNATIVAS COMPLEMENTARIAS PARA EL MEJORAMIENTO DE LA CALIDAD DEL ESPACIO PÚBLICO EN LA PEATONALIZACIÓN DE LA CALLE 30/ PALMIRA – VALLE

Atentamente:

Kelly Johana Jordán Salamanca

C.C

NOTA DE ACEPTACIÓN

**El trabajo de grado titulado ALTERNATIVAS COMPLEMENTARIAS PARA EL
MEJORAMIENTO DE LA CALIDAD DEL ESPACIO PÚBLICO EN LA
PEATONALIZACIÓN DE LA CALLE 30/ PALMIRA – VALLE**

De Kelly Johana Jordán Salamanca,

Cumple con los requisitos para optar

Al título de Arquitecto

Nota: _____

Firma del tutor

Firma del Jurado

Firma del Jurado

PALMIRA, NOVIEMBRE DE 2020

TABLA DE CONTENIDO

TABLA DE ILUSTRACIONES	9
INDICE DE TABLAS	14
INDICE DE GRAFICOS	16
INDICE DE PLANOS	17
Resumen	19
Abstrac	20
1. PRELIMINARES	21
1.1 Definición del Tema de Investigación – Espacio Público de calidad	21
1.4 Descripción del Problema	23
1.5 Línea de investigación	38
1.6 Justificación	39
1.7 Hipótesis	42
1.8 Objetivos	43
1.8.1 Objetivo General	43
1.8.2 Objetivos específicos	43
1.9 Metodología	44
1.9.1 Tabla estratégica Metodológica	46
1.9 Alcances y Limites	48
1.9.1 Alcances	48
1.9.2 Limites	48
2. ESTADO DEL ARTE	49

2.1	La Ciudad Es un Ecosistema / Nueva célula / Salvador Rueda	49
2.2	Del Movimiento Moderno al Urbanismo Ecosistémico para la producción de ciudad y la regeneración de los tejidos existentes	50
2.3	<i>Principios del Urbanismo Ecosistemico</i>	52
2.4	Concepto de peatonal en el desplazamiento y en el espacio público.	56
3.	MARCO TEÓRICO	60
3.1	Espacio público de calidad	65
3.2	La Peatonalización En Zonas Comerciales Y Sus Consecuencias	68
3.3	Aspectos de diseño para el espacio público de calidad	72
4.	MARCO CONCEPTUAL	75
5.	MARCO CONTEXTUAL	76
6.1	Límites y bordes reconocidos por el POT	76
6.2	La Calle 30	77
6.	CAPITULO I: CRONOLOGÍA DE LAS TRANSFORMACIONES Y	
	DINÁMICAS ESPACIALES DE LA CALLE 30 Y SU ÁREA DE INFLUENCIA	81
6.1	Centro Histórico de Palmira	81
6.2	Área de Influencia al Centro Histórico	84
6.2.1	Zonas de Tratamientos	88
6.3	El “Pueblo de Llanogrande” hacia 1798-1805	91
6.3.1	El Centro Histórico y su expansión a finales del Siglo XIX	92
6.3.2	El Centro Histórico de Palmira en 1945	94
6.3.3	El Centro Histórico de Palmira en 1964	97
6.3.4	El Centro Histórico de Palmira entre 1974 y la década de los 80’s	98
6.4	Los Espacios Abiertos	99

6.4.1	Plazas y Parques de Manzana Completa	101
6.4.2	Plazoletas y Atrios	110
6.4.3	Zonas Verdes Lineales	119
6.4.4	Callejones y callejuelas	123
6.4.5	Espacios Abiertos con usos específicos	128
6.5	Recorridos relevantes	129
6.5.1	La Carrera 28	130
6.5.2	La Calle 30	131
6.5.3	La Calle 31	135
7.	CAPITULO II REFERENTES DE ESPACIOS PÚBLICOS DE CALIDAD COMO INSTRUMENTOS DE DISEÑO	136
7.1	El espacio público en función de la Peatonalización	136
7.1.1	<i>Mejora de la seguridad vial</i>	138
7.1.2	<i>Mejora de la movilidad peatonal</i>	139
7.1.3	<i>Reducción de la contaminación</i>	140
7.1.4	<i>Mejora de la calidad de vida</i>	140
7.1.5	<i>Impacto sobre el comercio</i>	141
7.2	Transformaciones urbanas de las áreas Centrales	141
7.2.1	La Peatonalización como elemento Clave en la Regeneración Urbana, Plan Maestro para el centro de San José – Costa Rica	142
7.2.2	Peatonalización de la calle real (Armenia, Quindío)	146
7.2.3	Bulevar del rio	149
8.	CAPITULO III ALTERNATIVAS PARA EL MEJORAMIENTO DE LA CALIDAD DEL ESPACIO PÚBLICO EN LA PEATONALIZACIÓN DE LA CALLE 30	151

8.1	Diagnostico urbano para la selección del área de estudio	151
8.1.1	Zona de estudio y su área de influencia	151
8.1.2	Conexiones urbanas	152
8.1.3	Usos del suelo	153
8.1.4	Equipamientos	155
8.1.5	Cultural	157
8.1.6	Actividades	158
8.1.7	Aspecto físico	168
8.1.8	Análisis climático	178
8.2	Participación comunitaria, relación entre el espacio público peatonal y la gente que ocupa la calle 30	187
8.2.1	Proyección De Las Necesidades Para El Mejoramiento Del Espacio Público	207
8.3	El Mejoramiento del Espacio Público de Calidad en la Peatonal de la calle 30	209
8.3.1	Requerimientos espaciales prioritarios obtenidos	211
8.4	Alternativas complementarias para el mejoramiento del espacio público de calidad.	211
8.5	Descripción De La Propuesta De Investigación	216
9.	CRONOGRAMA DE ACTIVIDADES	218
10.	PRESUPUESTO	218
11.	CONCLUSIONES GENERALES	219
12.	BIBLIOGRAFIA	222
13.	Tabla de Anexos	225

TABLA DE ILUSTRACIONES

ilustración 1 Peatonalización De La Calle 30 Sobre El Parque De Bolívar Y El Edificio De La Alcaldía	23
Ilustración 2 Calle 30 En Articulación Con El Parque De Bolívar En Donde Se Evidencian Problemas De Movilidad	24
Ilustración 3 Evidencia De Las Problemáticas Que Afectaban La Calle 30 Antes De La Peatonalización.....	26
Ilustración 4 Desarrollo De Las Conexiones Urbanas, Articulado Sobre La Peatonalización De La Calle 30	28
Ilustración 5 Peatonalización De La Calle 30.....	29
Ilustración 6 Visual De La Peatonalización En Los Diferentes Contrastes Arquitectonicos Del Paisaje Local.....	30
Ilustración 7 Invasión De Los Espacios Para La Circulación Por Vendedores Informales.....	31
Ilustración 8 Invasión Del Espacio Público De Circulación Por Los Locales Comerciales Y El Cerramiento Del Área De Influencia A Los Mismos	31
Ilustración 9 Aparición De Culatas Y Diferencias Tipológicas En Las Transformaciones Edilicias De La Calle 30.....	32
Ilustración 10 Aparición De Transformaciones Edificatorias Que Presentan Cambios Esteticos Significativos Para El Sector.....	33
Ilustración 11 Distanciamiento De Las Zonas Para El Manejo De Los Residuos Sólidos En La Peatonalización De La Calle 30	34
Ilustración 12 Evidencia De Problemáticas De Movilidad.....	35

Ilustración 13 Daños En Los Mobiliarios Implantados En La Propuesta De La Peatonalización De La Calle 30	36
Ilustración 14 Mobiliario Arbóreo	36
Ilustración 15 Desarticulación De Los Vestigios Patrimoniales En El Sector De La Calle 30	37
Ilustración 16 Rampas De La Catedral, Las Cuales Se Han Convertido En Áreas Residuales Para Los Habitantes De Calle Y Carecen De Función Para La Protección De La Fachada	38
Ilustración 17 Parque De Bolívar En La Integración Urbana Con La Peatonalización De La Calle 30	39
Ilustración 18 Remate De La Peatonalización De La Calle 30 Sobre El Recinto De La Santísima Trinidad	40
Ilustración 19 Hito Del Recorrido De La Calle 31, Entre Las Calles 33ª Y La 30 (Área De Influencia), Producto De La Ausencia En La Continuidad Paramental, Las Diferentes Alturas En Las Edificaciones, Lotes Vacantes (Parqueaderos), La Falta De Andenes, Hacen Que El Recorrido Este Perdiendo Su Valor	79
Ilustración 20 Calle 30 Para El 2008 En Donde Carecía De Intervención Sobre El Espacio Público Y Aun Poseía El Problema De Cableados Sobre Las Fachadas De Las Viviendas ..	80
Ilustración 21 Delimitación Del Centro Histórico De Acuerdo A Reseña Histórica	83
Ilustración 22 Aeroimagenografía Del Municipio De Palmira	94
Ilustración 23 Visualización De Callejuelas – Aeroimagenografía	96
Ilustración 24 Salida Norte De Palmira – Aeroimagenografía	96
Ilustración 25 Aeroimagenografía Del Municipio De Palmira	97
Ilustración 26 Aeroimagenografía Del Municipio De Palmira	98
Ilustración 27 Aeroimagen Del Centro De Palmira Enfocándose En La Cámara De Comercio ...	99
Ilustración 28 Plaza De Bolívar Desde La Calle 30 Con Carrera 31 Esquina Para 2008	101

Ilustración 29 Plaza De Bolívar Hacia Finales Del Siglo Xix	102
Ilustración 30 Plaza De Bolívar Y Su Costado Este En 1930.....	103
Ilustración 31 Aeroimagenografía Plaza De Bolívar Año 1945	105
Ilustración 32 Aeroimagenografía Plaza De Bolívar Año 1964	105
Ilustración 33 Aeroimagenografía Plaza De Bolívar Año 2004	106
Ilustración 34 Contextualización Con El Parque De Las Delicias	108
Ilustración 35 Plazoleta De La Estación Del Ferrocarril De Palmira.....	110
Ilustración 36 Plazoleta De La Estación Del Ferrocarril Con El Edificio Republicano Que Es Parte Del Patrimonio Local	111
Ilustración 37 Parque De Bomberos Hacia 1945 – Aeroimagenografía	112
Ilustración 38 Aeroimagenografía Derecha: Estado A 1945; Izquierda: Estado A 1964.....	113
Ilustración 39 Atrio De La Parroquia Nuestra Señora Del Carmen 2008	114
Ilustración 40 Izquierda: Estado A 1920; Derecha Arriba: Estado A 1945 Y Abajo: Estado A 1964	114
Ilustración 41 Recinto De La Santísima Trinidad Como Remate De La Calle 30	116
Ilustración 42 Remate De La Calle 30, Sobre El Pabellón De Circulación De La Casa De La Cultura.....	117
Ilustración 43 Atrio Iglesia Santa Rita De Casia, 2008.....	118
Ilustración 44 Atrio Iglesia Santa Rita De Casia Hacia 1964 – Aeroimagenografía	118
Ilustración 45 Parque Lineal Hacia 1964 – Aeroimagenografía.....	119
Ilustración 46 Acercamiento Parque Lineal – Aeroimagenografía.....	120
Ilustración 47 Cambio En El Diseño En La Década De Los 70	121
Ilustración 48 Tramo Del Parque Lineal Frente A La Manzana 270	121
Ilustración 49 Recorrido Hacia El Oriente Del Parque Lineal.....	122

Ilustración 50 Callejón Al Interior De La Manzana 136	124
Ilustración 51 Callejón Al Interior De La Manzana 242	124
Ilustración 52 Callejuelas En Palmira, Primeras Décadas Del Siglo Xx.....	126
Ilustración 53 Callejuelas En Palmira, Segunda Mitad Del Siglo Xx.....	127
Ilustración 54 Los Recorridos Y Las Zonas Planteadas Por El Estudio	129
Ilustración 55 Carrera 28 – Aeroimagenografía	131
Ilustración 56 Calle 30 – Aeroimagenografía	132
Ilustración 57 Inicio Del Recorrido De La Calle 30 Como Eje Conector De Nodos Centrales De Palmira	133
Ilustración 58 Inicio De La Peatonalización De La Calle 30, Sobre El Parque De Bolívar	134
Ilustración 59 Remate Del Eje Peatonal En El Recinto De La Santísima Trinidad	135
Ilustración 60 Simulación Urbanística De Reactivación De Espacios Públicos, Repoblamiento Inclusivo, Promoción De La Movilidad Sostenible, Accesible Y Segura, Y Fomento A La Competitividad Del Cantón Con La Generación De Nueva Oferta De Base Tecnológica..	144
Ilustración 61 Implementación De Un Sistema Integrado, Equitativo Y Eficiente De Movilidad, Sustentable, Seguro Y Accesible.....	145
Ilustración 62 Peatonalización De Armenia	146
Ilustración 63 Calle 14 Armenia	147
Ilustración 64 Calle 14 De Armenia	148
Ilustración 65 Bulevar Del Rio Cali	149
Ilustración 66 Inicio Y Remate De La Peatonalización	152
Ilustración 67 Inicio Y Remate De La Peatonalización	153
Ilustración 68 Usos Del Espacio Público De La Calle 30	154
<i>Ilustración 69: Equipamientos Zona Centro</i>	<i>155</i>

<i>Ilustración 70: Equipamientos Financieros</i>	156
Ilustración 71 Teatro Materón, Frente Al Parque De Bolívar- Casco Urbano De Palmira	157
<i>Ilustración 72: Levantamiento Tipo De Usos Que Ofrece La Peatonalización De La Calle 30.</i>	158
Ilustración 73 Flujo Peatonal Del Espacio Público Peatonal De La Calle 30 En El Horario Diurno	162
Ilustración 74 Flujo Poblacional Sobre La Peatonalización, 2019.....	163
Ilustración 75 Flujo Peatonal Del Tramo De La Carrera 29 A La 25	164
Ilustración 76 Flujo Peatonal Del Tramo De La Carrera 25 A La 24	165
Ilustración 77 Nuevo Centro Comercial Astro Plaza	165
Ilustración 78 Flujo Peatonal Del Tramo De La Carrera 24 A La 23	166
Ilustración 79 Flujo Peatonal Del Tramo De La Carrera 30 A La 29	167
Ilustración 80flujo Peatonal Del Tramo De La Carrera 29 A La 23	168
Ilustración 81: Etapas De Construcción Del Espacio Público Peatonal.....	169
<i>Ilustración 82: Etapas De Construcción Del Espacio Público Peatonal</i>	169
<i>Ilustración 83: Instalaciones Subterráneas</i>	170
<i>Ilustración 84: Espacio Público Peatonal Actual</i>	170
<i>Ilustración 85: Elementos De Construcción De La Peatonal</i>	171
<i>Ilustración 86: Elementos De Construcción De La Peatonal</i>	171
Ilustración 87 Elementos De Construcción De La Peatonal.....	172
<i>Ilustración 88:: Mobiliario Propuesto Del Espacio Público Peatonal Actual</i>	172
Ilustración 89 Mobiliario Propuesto Del Espacio Público Peatonal Actual	173
<i>Ilustración 90: Análisis Solar Del Espacio Público Peatonal De La Calle 30</i>	179
<i>Ilustración 91: Afectación Solar En Los Mobiliarios Del Espacio Público Peatonal De La Calle</i> 30	180

<i>Ilustración 92: Análisis Solar Sectorización Tramo 1</i>	181
<i>Ilustración 93: Análisis Solar Sectorización Tramo 2</i>	182
<i>Ilustración 94: Análisis Solar Sectorización Tramo 3</i>	182
<i>Ilustración 95: Análisis Solar Sectorización Tramo 4</i>	183
<i>Ilustración 96: Análisis Solar Sectorización Tramo 5</i>	183
<i>Ilustración 97: Análisis Solar Sectorización Tramo 6</i>	184
<i>Ilustración 98: Análisis Solar Sectorización Tramo 7</i>	184
<i>Ilustración 99: Análisis De Vientos Palmira</i>	186
Ilustración 100 Relación Entre El Espacio Público Y La Gente Que Lo Ocupa	187
Ilustración 101 Resultados De La Pregunta 8 Realizada En El Muestreo. Relación Con El Encuentro Social Dentro Del Espacio Público Peatonal De La Calle 30	198
Ilustración 102 Desarrollo Teórico Del Producto De La Propuesta De Investigación	216
Ilustración 103 Propuesta De Aplicativo Proyectual Para El Mejoramiento Del Espacio Público De La Calle 30.....	217

INDICE DE TABLAS

Tabla 1 Estrategia Metodológica Para El Cumplimiento Del Objetivo General	46
Tabla 2 manzanas Que Conforman El Área De Conservación Urbanística De Palmira	77
Tabla 3 Barrios Vs. Cantidad De Manzanas En El Centro Histórico.....	84
Tabla 4 Barrios Vs. Cantidad De Manzanas En El Área De Influencia	88
Tabla 5 Distribución De Espacios Abiertos En El Área De Estudio.....	100
Tabla 6 Distribución De Predios Según Barrios Y Uso, 2015.....	154

<i>Tabla 7: Matriz Calidad Actual De Los Elementos Que Conforman El Espacio Público Peatonal Entre Carreras 30 Y 29.....</i>	<i>174</i>
<i>Tabla 8: Matriz Calidad Actual De Los Elementos Que Conforman El Espacio Público Peatonal Entre Carreras 29 Y 28.....</i>	<i>175</i>
<i>Tabla 9: Matriz Calidad Actual De Los Elementos Que Conforman El Espacio Público Peatonal Entre Carreras 28 Y 26.....</i>	<i>176</i>
Tabla 10 Tabulación De Resultados De La Pregunta 1 Del Muestreo Realizado	188
Tabla 11 Tabulación De Resultados De La Pregunta 2 Del Muestreo Realizado. Población Que Visita El Espacio Público Peatonal De La Calle 30	190
Tabla 12 Resultados De La Pregunta 4 Del Muestreo Realizado. Tiempo Que Transita Por El Espacio Público Peatonal De La Calle 30.....	192
Tabla 13 Resultados Obtenidos En La Pregunta 5 Del Muestreo Realizado. Acompañantes Al Transitar Por El Espacio Público Peatonal.....	193
Tabla 14 Resultados De La Pregunta 6 Del Muestreo Realizado. Razones Para Detenerse Dentro Del Espacio Público Peatonal De La Calle 30	195
Tabla 15 Resultados De La Pregunta 7 Realizada En El Muestreo. Tiempo Dentro Del Espacio Público Peatonal De La Calle 30.....	197
Tabla 16 Tabulación De Resultados De La Pregunta 7. Tiempo Dentro Del Espacio Público Peatonal De La Calle 30.....	197
Tabla 17 Resultados De La Pregunta 9. Razones Para Transitar Y Permanecer Dentro Del Espacio Público Peatonal De La Calle 30.....	199
Tabla 18 Resultados De La Pregunta 10 Del Muestreo Realizado. Percepción De Seguridad Por Parte Del Usuario Dentro De Este Espacio Público Peatonal De La Calle 30.....	201

Tabla 19 resultados De La Pregunta 11 Del Muestreo Realizado. Percepción De Calidad Por Parte Del Usuario	203
Tabla 20 Resultados Obtenidos Con La Pregunta 12 Del Muestreo Realizado. Calificación Del Aspecto Físico De Este Espacio Público Peatonal De La Calle 30	204
Tabla 21 Resultados Obtenidos De La Pregunta 13 Del Muestreo. Movilidad Para Los Pmr	206
Tabla 22 Resultados De Las Preguntas Abiertas Realizadas En El Muestreo	207
Tabla 23 Requerimientos Espaciales Para El Aplicativo Proyectual De La Propuesta Urbano Arquitectónica	211
Tabla 24 Alternativas De Mejoramiento Del Espacio Público Sobre La Peatonalización De La Calle 30	214
Tabla 25 Cronograma De Actividades De La Investigación	218
Tabla 26 Presupuesto De La Investigación.....	218

INDICE DE GRAFICOS

Grafico 1 Tramo 1 Correspondiente A Una Cuadra.....	159
Grafico 2 Usos Entre Carreras 29 Y 28.	159
Grafico 3 Usos Entre Carrera 28 Y 27- 27 Y 26.....	160
Grafico 4 Usos Entre Carreras 24 Y 23.	160
Grafico 5 Periodo Horario Y Volumen De Peatones	161
Grafico 6 Tránsito De Peatones Por El Espacio Público Peatonal De La Calle 30	189
Grafico 7 Población Que Visita El Espacio Público Peatonal De La Calle 30.....	190
Grafico 8 Tabulación De Resultados De La Pregunta 3 Del Muestreo Realizado. Frecuencia De Visita Por Parte Del Usuario Al Espacio Público Peatonal De La Calle 30	191

Grafico 9 Resultados Evidenciados En El Muestreo. Frecuencia De Visita Por Parte Del Usuario Al Espacio Público Peatonal De La Calle 30	191
Grafico 10 Tabulación De Resultados De La Pregunta, Tiempo Que Transita Por El Espacio Público Peatonal De La Calle 30	193
Grafico 11 Acompañantes Al Transitar Por El Espacio Público Peatonal	194
Grafico 12 Tabulación De Resultados De La Pregunta 6 Realizada. Razones Para Detenerse Dentro Del Espacio Público Peatonal De La Calle 30	196
Grafico 13 Tabulación De Resultados De La Pregunta 8. Relación Con El Encuentro Social Dentro Del Espacio Público Peatonal De La Calle 30	199
Grafico 14 Tabulación De Resultados De La Pregunta 9 . Razones Para Transitar Y Permanecer Dentro Del Espacio Público Peatonal De La Calle 30.....	201
Grafico 15 Tabulación De Resultados Obtenidos Con La Pregunta 10. Percepción De Seguridad Por Parte Del Usuario Dentro De Este Espacio Público Peatonal De La Calle 30	202
Grafico 16 Tabulación De Resultados De La Pregunta 11. Percepción De Calidad Por Parte Del Usuario	203
Grafico 17 Tabulación De Resultados Obtenidos Con La Pregunta 12. Calificación Del Aspecto Físico De Este Espacio Público Peatonal De La Calle 30	205
Grafico 18 Tabulación De Resultados Obtenidos En La Pregunta 13. Movilidad Para Los Pmr	206

INDICE DE PLANOS

plano 1 Área De Intervención Para El Proyecto De Peatonalización De La Calle 30 Desde El Contexto Urbano De Palmira Y La Conexión Del Eje Con Las Demás Articulaciones Urbanas	27
Plano 2 Límites Determinados Como Área De Influencia	87

Plano 3 Zonas Planteadas Por El Estudio, De Centro A Periferia, Ch – Ai – Zt.....	89
Plano 4 El “Pueblo De Llanogrande” Hacia 1798-1805	92
Plano 5 El Centro Administrativo Y Su Expansión A Fines Del Siglo Xix.....	93
Plano 6 Valoración Y Lenguajes – Parque De Bolívar	107
Plano 7 Zona De Estudio Y Su Área De Influencia.....	151
Plano 8 Flujo Peatonal Del Espacio Público Peatonal De La Calle 30 En El Horario Nocturno	166

Resumen

El presente proyecto de investigación pretende generar alternativas complementarias de diseño para el mejoramiento de la calidad del espacio público en la peatonalización de la calle 30 en la ciudad de Palmira, teniendo en cuenta que es el núcleo urbano principal de desarrollo socioeconómico, histórico y arquitectónico del municipio. Al abordar las diferentes problemáticas consecuentes de las transformaciones espaciales del sector comercial causadas por la falta de regularización del uso del suelo para la conservación de los vestigios patrimoniales, las líneas de paramentacion, la movilidad, el manejo ambiental y residual, así mismo como la articulación urbana con las demás áreas colindantes.

Al potencializar el espacio público de calidad en el sector mediante alternativas de diseño, se lograra mediante un proceso de análisis teórico basado en las referencias proyectuales y en las dinámicas que actualmente se presentan en la calle 30. Al diagnosticar los diferentes aspectos que debilitan las dinámicas urbanas, generando un apoyo con los instrumentos normativos para la intervención como parte del análisis para argumentar la caracterización espacial y las necesidades del mismo, se categorizan y profundizan las alternativas para darle prioridad a los elementos de diseño que tienen el propósito de mejorar los cambios futuros del objeto de estudio.

Palabras Clave: Espacio público, Alternativas de Diseño, Línea de Tiempo, Instrumentos normativos.

Abstrac

This research project aims to generate complementary design alternatives to improve the quality of public space in the pedestrianization of Calle 30 in the city of Palmira, taking into account that it is the main urban nucleus of socioeconomic, historical and architectural development of the municipality. When addressing the different consequential problems of the spatial transformations of the commercial sector caused by the lack of regularization of land use for the conservation of heritage vestiges, the lines of paramentation, mobility, environmental and residual management, as well as the articulation urban with the other adjacent urban areas.

By enhancing the quality public space in the sector through design alternatives, it will be achieved through a process of theoretical analysis based on the project references and the dynamics that are currently presented on Calle 30. When diagnosing the different lacking or weak aspects, They understand urban dynamics through the normative instruments for intervention as part of the analysis instruments to argue the spatial characterization, the forms are categorized and deepened to give priority to the design elements that have the purpose of ordering and alternating options for the regularization of changes futures of the object of study.

KEYWORDS

Public space, Design Alternatives, Timeline, Normative instruments.

1. PRELIMINARES

1.1 Definición del Tema de Investigación – Espacio Público de calidad

El término espacio público refiere a todos aquellos lugares en la ciudad que carecen de una limitación de propiedad, siendo en este sentido, accesibles para todos. Sin embargo, más allá de su definición técnica, urbanística, social y ecológica juegan un papel de suma importancia para la ciudad.

Los autores Jordi Borja y Zaida Muxí, entre otros, concuerdan en que éstos son los lugares de comunicación donde se provoca la interacción, el intercambio, la convivencia y el diálogo, siendo posible que las personas sin importar su edad, estatus económico o condición experimenten el comportamiento colectivo y se fortalezca el tejido social, por lo que hablar de espacio público, es también hablar del ámbito en el que se desarrollan los derechos, libertades y límites socio-éticos de toda persona. En este sentido, las actividades que en ellos suceden son a su vez un reflejo de las características y costumbres de una sociedad. (Herrera, 2020)

El contar con espacios públicos de calidad en nuestras ciudades es un derecho ciudadano, pues democratiza la vida urbana. Los espacios públicos estimulan el encuentro ciudadano, libre y espontáneo, permitiendo la interacción social original que últimamente parece haberse desplazado hacia las redes sociales.

La cantidad y calidad de espacios públicos que encontramos en las ciudades son un buen reflejo de la evolución de la conciencia de la planificación urbana, la cual permite entrelazar el crecimiento del tejido a través de los espacios públicos, los cuales constituyen una clara representación de la importancia de la generación de una integralidad de la ciudad para el desarrollo de actividades colectivas de ocio, recreación o deporte que requieren la integración social.

Comúnmente los lugares que imaginamos al adentrarnos en este tema son los parques y plazas más importantes de nuestras ciudades; sin embargo, de la menor a la mayor escala, los jardines vecinales, los pequeños parques de barrio, los mercados tradicionales, las calles, entre otros, también son una forma de espacio público, siendo estas últimas la más extensa en las ciudades. En conjunto, estos lugares conforman una red que les proporciona un sentido de orientación a las personas.

Los espacios públicos contribuyen a la formación de una identidad ciudadana, a la construcción de un sentido de pertenencia para entender lo público como parte de lo propio, de lo nuestro. El ciudadano valora y cuida lo suyo y lo defiende de un mal uso o del uso abusivo, reforzándose así, casi de forma natural, el cuidado de los espacios públicos.

Existe una demanda de apropiación colectiva del espacio público entendida como un legítimo reclamo ciudadano a contar con espacios públicos de calidad donde poder interactuar, y que ante el déficit de espacios existentes en la ciudad son, curiosamente, los centros comerciales e internet los “espacios públicos alternativos” donde se trasladan parte de las necesidades de interacción y expresión de los ciudadanos. (Mendoza, 2019)

1.4 Descripción del Problema

El desarrollo de las ciudades planificadas a través de la trama de damero, generan su desarrollo expansivo amarrando áreas habitacionales de extensión las cuales en muchos casos carecen de espacios urbanos articuladores, causando problemas relacionados con los sistemas que componen el contexto urbano como el ecológico, la movilidad, espacio público, el patrimonio como elementos arquitectonicos estéticos propios.

Ilustración 1 Peatonalización de la calle 30 sobre el parque de Bolívar y el edificio de la Alcaldía



Fuente 1 Propia de la Investigación 2019

Las densidades causadas a partir del crecimiento poblacional incrementan el tamaño físico de las ciudades, generando un aislamiento de las áreas céntricas para surgimiento de espacios públicos, teniendo en cuenta que muchos de estos centros son de carácter histórico y son reguladas bajo la conservación arquitectónica; aunque en los casos adversos la prioridad se basa en el desarrollo socio económico que le da el comercio con empleabilidad y flujo monetario, dejando a un lado la importancia de los espacios para la colectividad como una necesidad primaria que mejora aspectos espaciales para acceder, movilizarse, potencializar las áreas de actividad de uso comercial y desde el aspecto ambiental reduciendo significativamente los índices de contaminación.

El casco urbano de Palmira se desarrolla a partir de la trama de damero, la cual ha creado conexiones de las extensiones territoriales surgidas a través del tiempo, generando una organización espacial por medio de anillos viales. El área central posee el área de actividad para el comercio, el cual se ha tratado de potencializar con el eje de la calle 30 que va desde la estación férrea hasta el recinto de la santísima trinidad.

Ilustración 2 Calle 30 en articulación con el parque de Bolívar en donde se evidencian problemas de movilidad



Fuente 2 Propia de la investigación

Las transformaciones urbanísticas de la calle 30 representan un cambio en las formas de desplazamiento sobre un área económica de importancia, resaltando las cualidades del comercio y de la estética arquitectónica que posee el recorrido. Antes de la planificación del eje peatonal las problemáticas del sector se desarrollaban de la siguiente manera:

- *Sociales:* con la presencia de habitantes en condición de calle con ello inseguridad y áreas intransitables. Generando pérdidas y daños para los locales comerciales que eran víctimas de esta situación.
- *Movilidad:* alto flujo vehicular causando accidentes de tránsito y caos en la movilidad, además de presentar invasión del espacio público con ventas informales.
- *Ambientales:* Polución por el flujo vehicular, baja intensidad de la mancha arbórea, carencia del manejo de los residuos.
- Pérdida de los vestigios patrimoniales
- Carencia de regulación para la línea de paramentacion de las fachadas arquitectónicas y la estética de las transformaciones
- Índices bajos de espacio publico
- Falta de control de los residuos

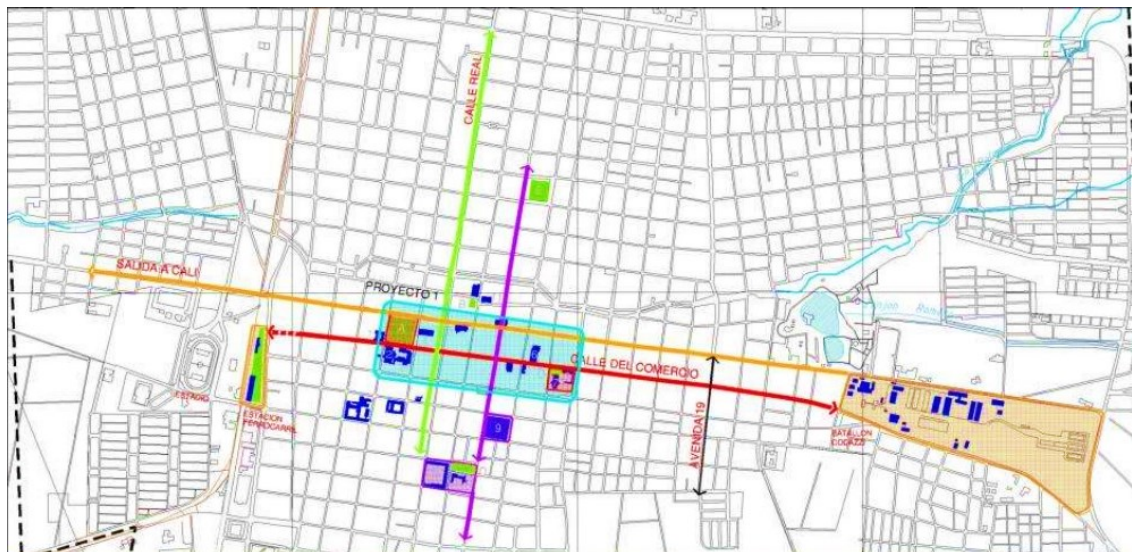
Ilustración 3 Evidencia de las problemáticas que afectaban la calle 30 antes de la peatonalización



Fuente 3 Palmira Avanza, renovando el centro

Para el año 2014 el Artículo 38 del Acuerdo 028 planteo un sistema de vías diferenciadas y jerarquizadas, donde como vía peatonal definió la Calle 30 entre Carreras 24 y 30, este mismo año se empezó con el desarrollo peatonal de esta calle con 11.000 metros cuadrados que va desde la plaza Bolívar y sus edificaciones importantes entorno a esta, hasta la parroquia santísima trinidad con su atrio y la casa de la cultura.

Plano 1 Área de intervención para el proyecto de peatonalización de la calle 30 desde el contexto urbano de Palmira y la conexión del eje con las demás articulaciones urbanas

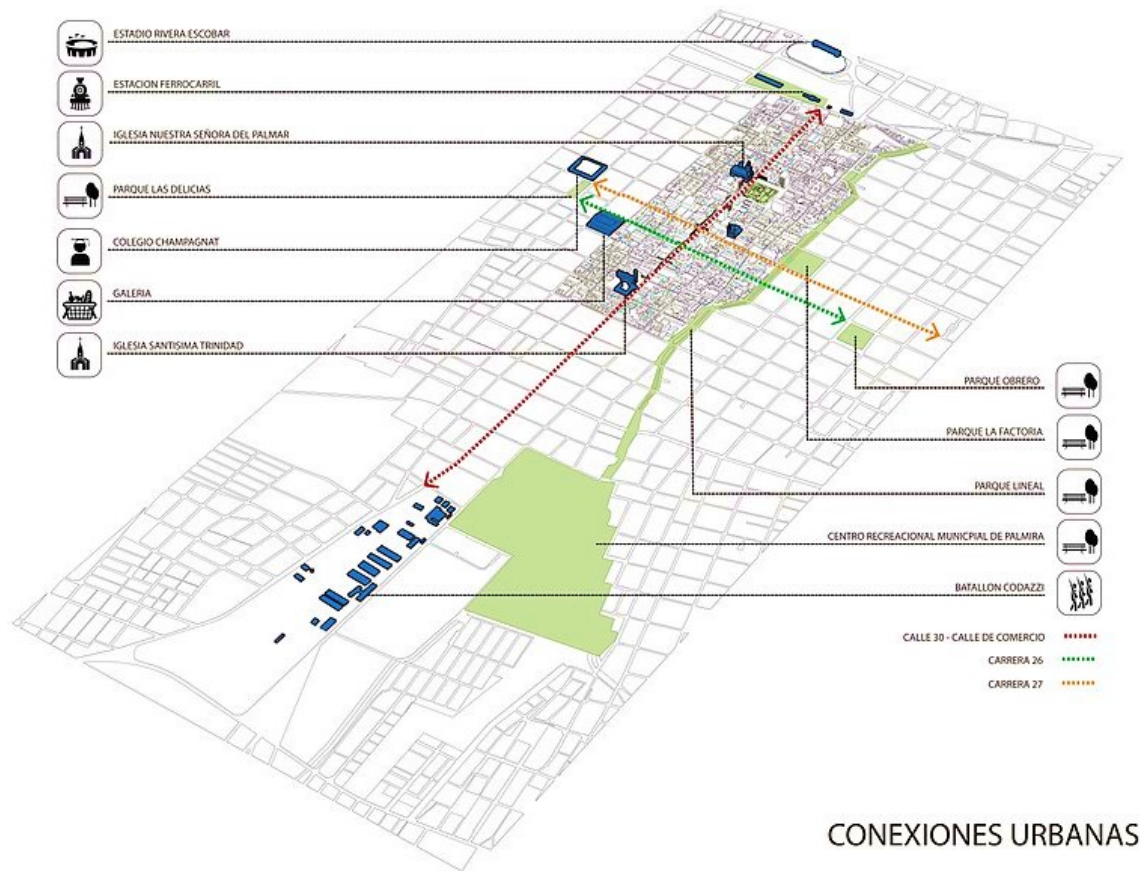


Fuente 4 Palmira Avanza

El planteamiento de la peatonalización desarrollo una serie de alternativas para la conexión de la parte central del casco urbano de Palmira, dándole prioridad a la colectividad de la calle 30. Con la intervención mejoraron muchos aspectos de la movilidad e integración de los espacios urbanos de importancia para la ciudad.

A pesar de ello la funcionalidad de la peatonalización actualmente se evidencia a través de las transformaciones arquitectónicas del objeto de estudio. La respuesta de las mismas es signo de una falta de regularización para la apropiación del espacio urbano. A pesar de ello, la peatonalización de la calle 30 significa una integración del paisaje de ciudad a través de un eje vial que integra las dinámicas socioeconómicas propias de la ciudad.

Ilustración 4 Desarrollo de las conexiones urbanas, articulado sobre la peatonalización de la calle 30



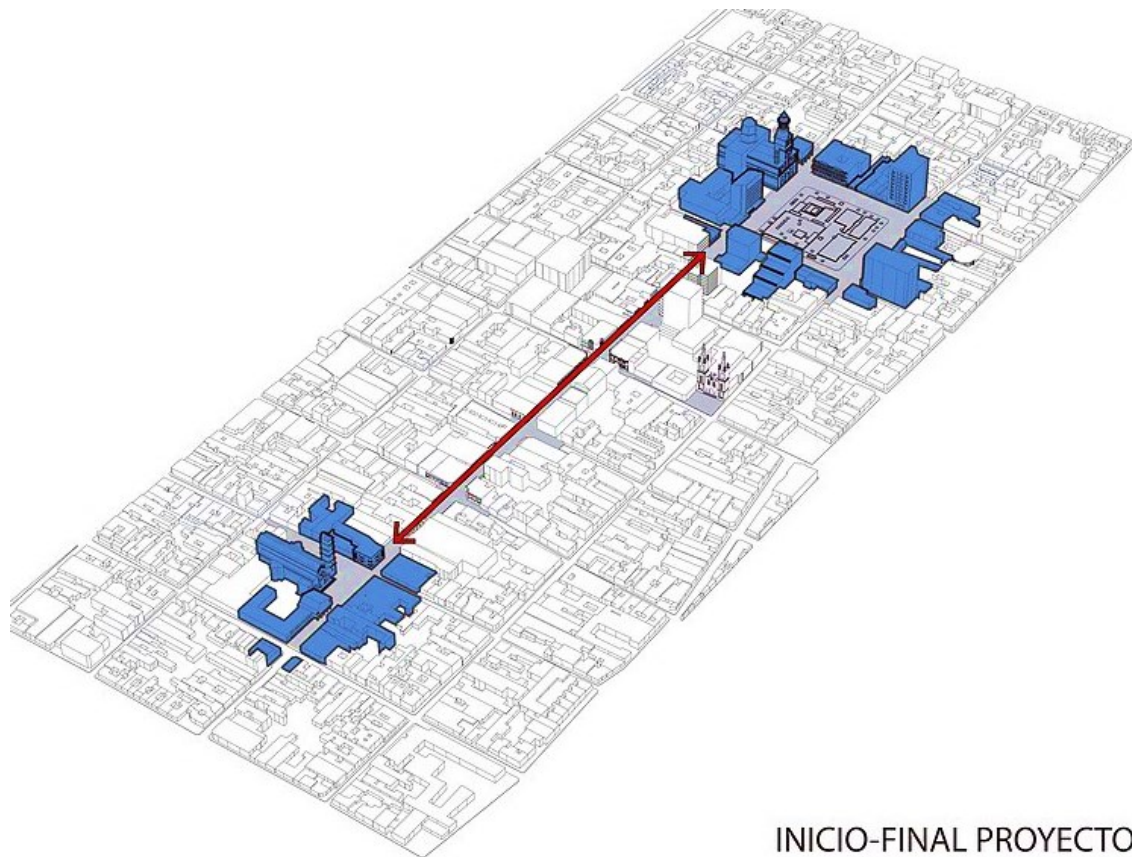
Fuente 5 Edward Conde Arquitectos

Los índices de espacio público antes de la reforma correspondían al sector a 0.38m² por una influencia poblacional relativa a la de planta de la ciudad. Con la renovación los índices aumentaron 0.72m², teniendo en cuenta que los índices para el desarrollo sostenible apuestan por índices que mejoren la calidad del espacio público y del ecosistema a partir de la integración de las áreas con una cifra mínima de 15m² por persona.

Actualmente la peatonalización presenta problemáticas específicas, las cuales se desarrollan debido a la falta de regularización para las transformaciones arquitectónicas posteriores y su

respuesta al contexto creado. Generando conflictos sociales, ecológicos y de movilidad, a su vez de accesibilidad a los locales comerciales.

Ilustración 5 Peatonalización de la calle 30



Fuente 6 Propia de la investigación

Los cambios urbanísticos significan retos para el mantenimiento de los mismos, la funcionalidad del espacio se califica con la durabilidad y respuesta a las dinámicas sociales. La peatonalización de la calle 30 es un espacio de encuentro colectivo para la circulación y accesibilidad comercial, a su vez en su composición se encuentra articulando espacios de permanencia y patrimoniales que hacen parte del paisaje urbano local. A continuación se describen las situaciones que causan conflictos en la respuesta del espacio público:

Ilustración 6 Visual de la Peatonalización en los diferentes contrastes arquitectonicos del paisaje local



Fuente 7 Propia de la investigación 2019

- Invasión del espacio público para la circulación por vendedores informales, a su vez en las fachadas de los locales comerciales.

Ilustración 7 Invasión de los espacios para la circulación por vendedores informales



Fuente 8 Propia de la investigación 2019

- Invasión del espacio público para la circulación por los locales comerciales y además el cerramiento del área colindante a los mismos, limitando el paso de los peatones en los pabellones.

Ilustración 8 Invasión del espacio público de circulación por los locales comerciales y el cerramiento del área de influencia a los mismos



Fuente 9 Propia de la investigación 2019

- Falta de regularización con las líneas de paramentacion de las edificaciones comerciales transformadas

Ilustración 9 Aparición de culatas y diferencias tipológicas en las transformaciones edilicias de la calle 30



Fuente 10 Propia de la Investigación 2019

- Carencia de regulación en la estética arquitectónica de la calle del comercio

Ilustración 10 Aparición de transformaciones edificatorias que presentan CAMBIOS ESTETICOS SIGNIFICATIVOS PARA EL SECTOR



Fuente 11 Propia de la Investigación 2019

- Existe un mal manejo de los residuos

Ilustración 11 Distanciamiento de las zonas para el manejo de los residuos sólidos en la peatonalización de la calle 30



Fuente 12 Propia de la investigación 20219

- Pocas zonas destinadas al parqueadero de vehículos, además de existir la problemática del transporte informal con motos que se acumula en diferentes sectores que presentan barreras para la circulación.

Ilustración 12 Evidencia de problemáticas de movilidad



Fuente 13 Propia de la Investigación 2019

- Los mobiliarios se encuentran en mal estado

Ilustración 13 Daños en los mobiliarios implantados en la propuesta de la peatonalización de la calle 30



Fuente 14 Propia de la investigación 2019

Ilustración 14 Mobiliario arbóreo



Fuente 15 Propia de la investigación

- Desarticulación de los elementos patrimoniales

Ilustración 15 Desarticulación de los vestigios patrimoniales en el sector de la calle 30



Fuente 16 Propia de la investigación

- Ares residuales sobre edificaciones patrimoniales como la catedral, además de poseer rampas que carecen de un adecuado funcionamiento para la protección y la accesibilidad. Proporcionando problemas para la conservación del patrimonio y el espacio público

Ilustración 16 Rampas de la catedral, las cuales se han convertido en áreas residuales para los habitantes de calle y carecen de función para la protección de la fachada



Fuente 17 Propia de la Investigación 2019

- **Pregunta de investigación**

¿Cuáles son las alternativas de diseño para el mejoramiento de la calidad del espacio público de la calle 30?

1.5 Línea de investigación

La presente propuesta de investigación se desarrolla en la línea de investigación ciudad y medio ambiente, teniendo en cuenta que permite la aproximación hacia problemáticas de un

contexto colectivo y dar solución al desarrollo de ciudad a partir del mejoramiento de la calidad espacial teniendo en cuenta las características de lugar objeto de estudio. El documento UDCI la describe específicamente de la siguiente manera:

“Aborda la problemática urbana desde tres perspectivas: la visión arquitectónica, urbana y regional, que desde parámetros técnicos y tecnológicos hace énfasis en la sustentabilidad de las ciudades; la visión ecológica, que estudia los elementos bióticos (arborizaciones urbanas, conservación de aves y otras especies en áreas urbano-regionales, etc.); y la visión cultural y social, que analiza los procesos de poblamiento y las relaciones que las comunidades construyen con el territorio”.

1.6 Justificación

Ilustración 17 Parque de Bolívar en la integración urbana con la peatonalización de la calle 30



Fuente 18 Propia de la investigación

Con la transformación de la calle 30 en peatonalización muchos de los problemas evidenciados anteriormente como los de movilidad se redujeron, a pesar de ello algunas condiciones en la proyección urbanística carecen de un mejoramiento para la potencialización de las características del espacio colectivo y la estética urbano arquitectónica del lugar.

Algunas de las acciones necesarias para el mejoramiento de la peatonalización requieren de regularizaciones para las transformaciones de los elementos edilicios y su respuesta hacia la vía como parte del paisaje generado en el recorrido. Es por esto que la presente investigación pretende desde las alternativas proyectuales, categorizar y priorizar las necesidades del objeto de estudio.

Ilustración 18 Remate de la peatonalización de la calle 30 sobre el Recinto de la Santísima Trinidad



Fuente 19 Propia de la investigación

Es por esto que las categorías para mejorar la calidad espacial se basan en los sistemas estructurantes, los cuales dan parámetros para organizar los diferentes usos del espacio, y

generando una variable a partir de los elementos sociales como parte de la identidad cultural del lugar y representación de los elementos por fortalecer mediante el análisis de las actividades que se realizan en el lugar.

La importancia del espacio público prevalece ante la necesidad del ser humano de tener contacto con otros y con la naturaleza, es por esto que el proyecto investigativo pretende potencializar los espacios existentes con la integración y creando alternancias para la planificación adecuada del área. A continuación se describen las categorías por priorizar dentro de la investigación y en las cuales se basara el desarrollo del producto:

- ***Sistema ecológico:*** la transformación de la peatonalización aún carece de una estrategia adecuada para el manejo de los residuos sólidos y además requiere de un fortalecimiento en la capa vegetal para la protección solar de las fachadas y usuarios, con especies nativas.
- ***Sistema de espacio público:*** requiere de un fortalecimiento en los índices por habitante.
- ***Sistema de Movilidad:*** Requiere de un control de las áreas de parqueaderos, y destinación de zonas para tomar el transporte publico
- ***Sistema de patrimonio :*** es necesaria la regularización para la conservación de la estética de las transformaciones arquitectónicas del sector
- ***Sistema de servicios:*** requiere de una potencialización de las luminarias del recorrido

- **Sistema de vivienda:** dentro de las regularizaciones para la transformación del sector, se debe controlar el uso desmedido de las ampliaciones y demoliciones presentes en el eje.

1.7 Hipótesis

La propuesta de investigación se desarrollara sobre la calle 30 del casco urbano de Palmira como objeto de estudio, pretendiendo generar alternativas complementarias de diseño para el mejoramiento de la calidad del espacio público en la peatonalización, siendo una estrategia que potencializara la integración de la estética arquitectónica, fortalecerá el ecosistema nativo, mejorara la colectividad a partir de la planificación urbanística que unificará el tejido urbano central como epicentro de desarrollo socio económico local.

Se generara un análisis que creara el orden cronológico de las transformaciones del sector evidenciando las dinámicas espaciales que se han realizado en la calle 30; teniendo en cuenta que se creará un apoyo con el diagnostico de los instrumentos y estrategias de intervención mediante referentes proyectuales de diseño de espacios públicos funcionales y coherentes con el contexto local de desarrollo.

Para abordar el producto se creara una cartilla en donde se categorizaran los sistemas para la intervención como parte de los parámetros que se requieren para el mejoramiento adecuado de la calidad del espacio público como una respuesta a las problemáticas del lugar.

1.8 Objetivos

1.8.1 Objetivo General

Generar alternativas complementarias de diseño para el mejoramiento de la calidad del espacio público en la peatonalización de la calle 30 en la ciudad de Palmira.

1.8.2 Objetivos específicos

- Comprender el orden cronológico de las transformaciones y dinámicas espaciales que se han realizado en la calle 30 y su área de influencia.
- Analizar los instrumentos y las estrategias de intervención en espacios públicos de calidad como referentes de diseño.
- Proponer alternativas complementarias de diseño para el mejoramiento de la calidad del espacio público en la peatonalización de la calle 30 de la ciudad de Palmira.

1.9 Metodología

El desarrollo del objetivo general de la presente investigación requiere de una metodología cuantitativa, la cual permite evaluar, diagnosticar y proyectar resultados a partir de las cifras comparativas. En el caso del espacio público, los datos numéricos son de gran importancia para el balance de influencia en el mejoramiento del espacio, el cual depende de la influencia poblacional y la función del lugar con relación a las dinámicas urbanas.

Desde una perspectiva historiográfica, es necesario caracterizar las transformaciones urbanas para llegar al trasfondo de una proyección adecuada de los espacios centrales del casco urbano, así mismo, esta mirada permite reivindicar formas de vida primarias para la conservación de la identidad cultural de la ciudad. Con una aproximación contextual, la investigación propone la revisión de mejoramientos urbanísticos positivos y las estrategias planteadas para relacionarlas directamente con la aplicación en el objeto de estudio. Finalmente las alternativas para la proyección, conservación y potencialización de la calidad del espacio público de la calle 30, pretende analizar desde la parte normativa el funcionamiento de los sistemas estructurantes de ciudad y las necesidades de la población, como una estrategia para mejorar las problemáticas actuales y conservar las características del paisaje urbano del centro de Palmira.

Para el cumplimiento del propósito principal de la investigación es necesario llevar a cabo los objetivos específicos, los cuales requieren del desarrollo de unas actividades que se caracterizan de la siguiente manera:

- **Capítulo I** Cronología de las transformaciones y dinámicas espaciales de la calle 30 y su área de influencia : se requiere de un análisis de las transformaciones urbanas del centro, haciendo un análisis historiográfico donde se evidencien los cambios del sector
 - *Método:* mediante la metodología cuantitativa se analizan los elementos historiográficos los cuales obtienen datos puntuales a cerca de los cambios, las fechas, la planificación, etc.
 - *Herramienta:* fuentes primarias de información, normativa, artículos, etc.

- **Capítulo 2** Referentes de Espacios Públicos de Calidad como Instrumentos de Diseño: tiene el propósito de identificar las cualidades y las cantidades significativas en los índices de espacios públicos en los cascos urbanos, con intervenciones eficientes que mejoraron la calidad del paisaje de ciudad. Para el desarrollo de este objetivo específico es necesario:
 - *Método:* la estrategia es seleccionar propuestas regionales, debido al impacto sociocultural próximo al objeto de estudio. Categorizar los elementos funcionales y caracterizarlos para la propuesta final de la investigación
 - *Herramientas:* referentes de diseño urbano como fuentes de información secundaria.

- **Capítulo III** Alternativas complementarias de diseño para el mejoramiento de la calidad del espacio público en la peatonalización de la calle 30 de la ciudad de Palmira: teniendo en cuenta que desde la base del diagnóstico y las necesidades de la comunidad se realiza la

proyección de las alternativas, las cuales tienen en cuenta los factores investigativos obtenidos en los objetivos específicos 1 y 2.

- **Método:** mediante las actividades propias del análisis urbano para el diagnóstico urbanístico, al mismo tiempo un análisis de las necesidades de la comunidad y el desarrollo de las alternativas como propuesta de mejoramiento de la calidad del espacio público de la calle 30.
- **Herramientas:** análisis de los sistemas estructurantes, encuestas, cartilla.

1.9.1 Tabla estratégica Metodológica

Tabla 1 Estrategia metodológica para el cumplimiento del objetivo general

Objetivo	Actividad	Método	Herramienta	Resultado
Comprender el orden cronológico de las transformaciones y dinámicas espaciales que se han realizado en la calle 30 y su área de influencia	Análisis historiográfico	Recopilación de la información primaria	Archivos historiográficos de Palmira	Análisis historiográfico desde por escalas contextuales
	Especificaciones de espacios abiertos en las áreas cercanas a la calle 30	Recopilación de imágenes historiográficas	Imágenes aeroespaciales por épocas de Palmira	Reconocimiento de los espacios públicos categorizados por estructura en el área de estudio
	Línea de tiempo	Conclusión de las etapas para la transformación urbana	Establecer periodos de importancia	Diseño de tiempo
Analizar los instrumentos y las estrategias de intervención en espacios públicos de calidad como	Análisis de referentes regionales	Revisión de proyectos regionales	Planteamiento de las propuestas que se han planteado como transformaciones urbanas centrales	Cuadro de caracterización de puntualidades que funcionan en las propuestas
	Caracterización de los aportes de las propuestas	planteados, realizados y su función		

referentes de diseño.			que han conservado y potencializado las características del paisaje urbano	de desarrollo urbano central.
Proponer alternativas complementarias de diseño para el mejoramiento de la calidad del espacio público en la peatonalización de la calle 30 de la ciudad de Palmira	Análisis de los sistemas estructurantes	Revisión normativa	Análisis del POT, Estatuto de Espacio Público, y demás normativas correspondientes.	Diagnostico urbano del área de estudio
	Encuestas para evaluación social	Evaluación de la población flotante de la calle 30	Encuestas de proyección	Necesidades y problemáticas por resolver dentro de las alternativas de diseño y la proyección urbana de las mismas para el mejoramiento de la calidad del espacio público teniendo en cuenta las opiniones de la población.
	Alternativas para el mejoramiento de la calidad del espacio publico	Caracterización de los parámetros adecuados para las transformaciones futuras de la calle 30	Cartilla donde se exponen los parámetros para la proyección de la calle 30 y un resumen investigativo.	Diseño Cartilla 3d

Fuente 20 Propia de la investigación

1.9 Alcances y Limites

1.9.1 Alcances

La propuesta de investigación pretende abordar diferentes aspectos de análisis para generar una alternativa para el mejoramiento de la calidad del espacio público en la peatonalización de la calle 30 en la ciudad de Palmira.

El proceso de desarrollo pretende abordar desde las problemáticas actuales del sector con relación a la función y existencia del espacio público, proyectando mejoras a través de una cartilla de aplicativos que abordan categóricamente las formas de proyectar y planificar en contexto a partir de las referencias proyectuales.

Dentro de los propósitos establecidos para el apoyo del producto se genera una línea de tiempo para evidenciar las transformaciones urbanas del sector y a su vez un apoyo de referencias proyectuales las cuales permiten establecer parámetros de intervención.

1.9.2 Limites

Se aborda de manera teórico práctica la propuesta de investigación a partir de resultados que son caracterizados por una cartilla que recopila las diferentes alternativas para el diseño del espacio público en el objeto de estudio y un aplicativo proyectual limitado al Espacio público. Se limitara al desarrollo de la calle 30 en los últimos 3 tramos colindantes al recinto de la Santísima trinidad,

la cual tiene la función de ser un remate historiográfico y urbanístico en una cartilla de recopilación de la información.

2. ESTADO DEL ARTE

2.1 La Ciudad Es un Ecosistema / Nueva célula / Salvador Rueda

Es frecuente escuchar a profesionales del urbanismo y la planificación haciendo uso de términos relacionados con la anatomía y la fisiología de una ciudad, como si ésta fuera un organismo. Pero la ciudad no es un organismo, es un ecosistema, del mismo que un bosque no es un organismo y sí es un ecosistema. Es más preciso hablar de morfología y estructura que de anatomía; lo mismo que es mejor hablar de metabolismo y no de fisiología.

Un sistema es un conjunto de elementos fisicoquímicos que entran en relación y que, a su vez, establecen un conjunto de restricciones sobre el comportamiento de los elementos que, al final, permiten identificarlo. La definición permite entender como ecosistema una habitación, un edificio, un barrio, una ciudad o una metrópoli. En todos los casos la definición se cumple. La laxitud de la definición permite entender que fuera de los sistemas no hay nada. De ahí su fuerza y la necesidad de aproximarse a los mismos de manera holística y, valga la redundancia, “sistémica”. Cuando un sistema tiene organismos entre sus componentes se denomina “ecosistema”. Los seres humanos son el componente principal de los ecosistemas urbanos.

Los ecosistemas son sistemas abiertos y necesitan importar energía, agua, materiales, alimentos y otros bienes para mantenerlo organizado. Del mismo modo necesitan expulsar del sistema los residuos generados para evitar su toxificación.

La relación que establecen los sistemas, también los urbanos, con otros ecosistemas atiende al principio de Margalef que establece que, entre sistemas de distinta complejidad organizada, el ecosistema más complejo tenderá a mantener o incluso aumentar su complejidad a expensas de otros sistemas con menor complejidad, que se verán simplificados aún más. Esto que sucede de manera general en los ecosistemas de la Tierra, tiene una particular trascendencia cuando hablamos de los ecosistemas urbanos.

2.2 Del Movimiento Moderno al Urbanismo Ecosistémico para la producción de ciudad y la regeneración de los tejidos existentes

Le Corbusier y el CIAM, en plena era industrial, establecieron las bases para la producción de ciudad a través de cuatro funciones: circular, recrearse, residir y trabajar. Con ello se conseguía la urbanización del coche y la separación de funciones que habían de resolver las disfunciones y conflictos que da lugar la mezcla de usos en una sociedad industrial. El ideario del movimiento moderno quedó plasmado en la Carta de Atenas redactada por Le Corbusier y Josep Lluís Sert.

Hoy estamos inmersos en un cambio de era y en la necesaria formulación de un nuevo paradigma. La era industrial ha provocado un impacto profundo en los sistemas de la Tierra y también en los sistemas urbanos. A los problemas de salud pública a causa de la contaminación

atmosférica provocada, sobre todo, por el uso masivo de vehículos motorizados, causando millones de muertes prematuras, se han de añadir los problemas ambientales que la sociedad industrial ha generado en los sistemas de soporte, por ejemplo, el fenómeno del cambio climático inducido por la emisión masiva de gases de efecto invernadero. A las incertidumbres generadas por el cambio climático se han de añadir otras muchas de distintas escalas: extinción de especies, desertización, etc.

La mayor parte de los impactos han sido y están siendo provocados por los sistemas urbanos. Es urgente cambiar, radicalmente, la lógica interna de producir ciudad. La magnitud y el tamaño de los impactos y desequilibrios nos obligan a concebir unas reglas del juego que abracen la totalidad de las variables que están en liza. El único marco conceptual que lo permite es la Ecología. La definición de ecosistema es suficientemente laxa para poder acoger en su seno, como si fuera una matrioska gigante, la totalidad de los sistemas escogidos en cada ocasión, abarcando a la vez la unidad de análisis, pongamos por caso una ciudad, y su contexto amplio.

La lógica interna para la producción de ciudad no puede estar basada solo en la resolución de los problemas de salud pública, ni en los derivados de la compatibilidad de funciones del movimiento moderno. Los retos actuales: la sostenibilidad en la era de la información parece razonable que los abordemos desde la ecología, por entender que la ciudad es un ecosistema abierto en materiales, energía e información.

Sobre esta base conceptual es necesario definir las piezas y el sistema de proporciones que ha de resolver, de manera intencionada, los retos que tiene la sociedad en este principio de siglo. La definición de un modelo urbano intencional que permita acoger el conjunto de principios y

restricciones (proporciones) para la definición, primero, de un modelo urbano y después de un Urbanismo Ecosistémico que cuente con los instrumentos técnicos, económicos, legales y organizativos para el abordaje de los retos actuales

2.3 Principios del Urbanismo Ecosistemico

Los principios del Urbanismo Ecosistémico son bases para la planificación de una ciudad más ecológica y compacta, mediante un modelo de desarrollo que permite el equilibrio ecosistemico. A partir de esto se crean las siguientes características principales:

- *PRIMERO: El Contexto*

Ecológicamente, abordar la transformación de un determinado territorio (sistema) obliga a hacerlo teniendo en cuenta el medio (sistema más amplio) desde todas las vertientes: ambiental, económica y social. La solución adoptada no puede crear disfunciones en el contexto ni en las variables secundarias que lo acompañan.

Los componentes del contexto son tan amplios como la propia realidad: paisajística, patrimonial, identitaria, geográfica, metabólica, sobre la biodiversidad, etc. La escala del contexto tiene la geometría variable de cada variable según sus características. Viene a ser como las cajitas de las muñecas rusas donde, en cada caso, el tamaño de la muñeca dependerá de las peculiaridades de la variable que guarda. Poniendo como ejemplo las emisiones a la atmósfera, la contaminación puede tener un impacto eminentemente local (partículas sedimentables), regional (SO₂, COV, etc.) o global (gases de efecto invernadero). Cualquier intervención sobre el territorio emitirá más o

menos cantidades de estos contaminantes por lo que el contexto, en este caso, tendrá todas las escalas y deberán tenerse en cuenta todas ellas.

Entrando, propiamente, en los proyectos de planificación urbana, una de las diferencias más destacadas de los ecosistemas urbanos respecto a los naturales es la multiplicación de intereses que se dan cita en los urbanos. Cuando las reglas del juego las impone estrictamente el mercado, las disfunciones se multiplican. El “Estado” en sus diferentes escalas territoriales es el encargado de regular los intereses y establecer las reglas del juego de manera intencionada. En los sistemas urbanos el principal instrumento para establecer los principios intencionales y el sistema de restricciones (conjunto de variables con valores acotados), es la planificación urbanística.

Los principios y objetivos que informan a la planificación urbanística para producir una ciudad compacta, compleja, eficiente y cohesionada socialmente:

- *SEGUNDO: Un principio general CIUDAD vs. URBANIZACIÓN*

Por diversas razones y dependiendo del contexto, la tendencia actual de producir ciudad está dando como resultado la creación de inmensos suburbios de baja densidad que podríamos definir como espacios urbanizados, pero en ningún caso como “ciudad”. Los componentes principales que permiten distinguir una ciudad de una urbanización son: la existencia de espacio público y la diversidad de personas jurídicas. Los dos componentes que permiten distinguir una ciudad de una urbanización no acompañan hoy al proceso principal de producir ciudad.

La existencia de espacio público es condición necesaria para reconocer una ciudad. Podemos encontrarnos con edificaciones (en la mayoría de los casos casas unifamiliares) y espacios entre edificios que tienen por función, casi exclusiva, el paso de los vehículos para llegar a los aparcamientos respectivos. Son espacios urbanizados con un único uso que forman parte de áreas urbanas simplificadas y monofuncionales (áreas residenciales, de terciario, industriales, etc.), pero no son espacios públicos donde se dan cita todos los usos potenciales que ofrece la ciudad polifuncional y compleja.

El espacio público es el lugar de encuentro, donde inciden buena parte de los intereses urbanos. Intereses que pueden llegar a ser, en algunos casos, contrapuestos. Para que exista espacio público, es decir, para que tenga sentido como espacio de encuentro cotidiano, y como espacio para el desarrollo de todos los usos que nos hacen ciudadanos, el lugar debe ser ocupado por un número de habitantes y de actividades económicas, asociaciones e instituciones suficientes.

El segundo componente para distinguir una ciudad de una urbanización es el número y la diversidad de personas jurídicas (actividades económicas, asociaciones e instituciones) complementarias. La organización compleja y polifuncional de la ciudad generada por la diversidad (mezcla) de usos en la ciudad es significativamente mayor que la organización del suburbio que muestra una estructura simplificada y monofuncional. Comparándolo con la organización que tienen los sistemas naturales, la ciudad con diversidad de usos elevada sería comparable a la diversidad de especies en un bosque tropical y el suburbio con un desierto.

Hoy, para muchas ciudades en todo el mundo, el suburbio es la manifestación de la estrategia económica, claramente insostenible, basada en el consumo de recursos: suelo, materiales

y energía; es la constatación de la desigualdad y la segregación social con amplias zonas de baja calidad urbana y de servicios, que conducen a una reducida calidad de vida.

➤ *TERCERO: Los principios del Urbanismo Ecosistémico*

- COMPACIDAD vs. DISPERSIÓN: reducir el consumo de suelo incrementando la proximidad y la masa crítica de personas y personas jurídicas
- ACCESIBILIDAD vs. MOVILIDAD: transportes alternativos al coche, garantizando el acceso a la ciudad de todos los ciudadanos
- DESCOMPRESIÓN vs. COMPRESIÓN: El equilibrio urbano.
- HABITABILIDAD EN EL ESPACIO PÚBLICO: el control de las variables de entorno
- CIUDADANO vs. PEATÓN: Los usos y derechos en el espacio público.
- COMPLEJIDAD VS SIMPLIFICACIÓN: aumentar la complejidad urbana incrementando el número y la diversidad de las personas jurídicas.
- VERDE VS ASFALTO: Incrementar la superficie verde y la biodiversidad urbana
- AUTOSUFICIENCIA vs. DEPENDENCIA: hacia la autosuficiencia energética.

- DESCENTRALIZACIÓN vs. CENTRALIZACIÓN: hacia la autosuficiencia del sistema hídrico
- REDUCCCIÓN, REUTILIZACIÓN Y RECICLAJE vs. DESPILFARRO: hacia la autosuficiencia de los materiales
- ADAPTACIÓN Y MITIGACIÓN DEL CAMBIO CLIMÁTICO.
- COHESIÓN SOCIAL vs. SEGREGACIÓN SOCIAL: hacia la convivencia social mezclando rentas, culturas y etnias.
- ACCESO UNIVERSAL A LA VIVIENDA.
- DOTACIÓN Y DISTRIBUCIÓN EQUILIBRADA DE EQUIPAMIENTOS

A partir del estudio del estado del arte, se determina una serie de circunstancias y visiones para abordar este proyecto investigativo, estos proyectos análogos ayudaran a entender de qué manera se puede conformar un espacio público de calidad, y que pautas y lineamientos le pueden dar solución a estas problemáticas.

2.4 Concepto de peatonal en el desplazamiento y en el espacio público.

La consideración de peatonal como cualidad, va asociada a dos de las actividades y acciones que se realizan con esa calificación y que conciernen al transeúnte: el desplazamiento y el espacio público.

En relación al desplazamiento y por tanto al transporte peatonal, partimos de la base de que las ciudades modernas están pensadas para el automóvil, subordinando así la idea de moverse por la ciudad caminando. A pesar de esto, no se puede olvidar lo que el experto Julio Pozueta comenta a este respecto:

“Marchar a pie ha constituido, por tanto, hasta tiempos muy recientes, la forma básica de desplazamiento de las personas, incluso en ciudades de población superior al millón de habitantes.” (Pozueta et al., 2009)

El autor continúa exponiendo, cómo marchar a pie puede estar aliado fructíferamente con el urbanismo, el diseño urbano e incluso, con la arquitectura, para aumentar su capacidad de alcanzar determinados destinos, al acercar distintas actividades o mejorar los recorridos.

Desde otra perspectiva, Alfonso Sanz y Antonio Mateos en su libro “La calle diseño para peatones y ciclistas” exponen en el apartado denominado “Empezar por un vocabulario apropiado”, la definición del desplazamiento peatonal, como el transporte no motorizado. Se parte de la negación de un concepto de movilidad, dejando claro que no se posee un motor independiente para moverse.

Desde la visión de consumo de energía, los autores consideran el transporte peatonal como transporte autónomo, es decir que no consume petróleo ni restos de energías no renovables, por lo

que concierne solamente al peatón y a la bicicleta. El resto de transportes se considera como dependientes de esas fuentes de energía.

Se observa entonces cómo el transporte peatonal necesita de espacios destinados al tránsito de los viandantes, entre los cuales cabe destacar el de *vía peatonal (vía para o de peatones)*, definido como

“nombre genérico para el conjunto de lugares especializados para los peatones por donde se pasa andando de un lado a otro”.

Así mismo se relata la preeminencia de una *calle peatonal*, como aquella que se destina al uso exclusivo de personas (Sanz y Mateos, 1984).

En este orden de ideas, los lugares por donde se anda son aquellos donde se producen las relaciones personales y a la interacción social, además de disfrutar del aire libre y del medio ambiente. El desplazamiento peatonal fomenta las relaciones humanas y como expone la periodista activista Jane Jacobs en uno de sus libros:

“No te encuentras a personas cuando vas conduciendo, ni tampoco a menudo en el autobús o en el tranvía. Es andando cuando ves la cara y la estatura de las personas y cuando te encuentras y tratas con ellas. Esta es la forma más común en que se produce la socialización y el disfrute colectivo de la vida diaria. Y es andando cuando uno puede relacionarse más íntimamente con el entorno urbano; con las tiendas, las casas, el entorno natural, y con la gente” (Jacobs, 1992).

Lo peatonal tiene por tanto implicaciones a nivel urbano, social y cultural, especialmente en los países del sur de Europa donde forma parte del estilo de vida. No es solo una forma de desplazarse sino un aspecto básico de la cotidianeidad que tiene mucho que ver con la calidad ambiental. (Lamíquiz, 2011).

La otra noción del concepto peatonal es la relacionada con el espacio público, considerado como el lugar destinado a la concentración y convivencia de los usuarios de la ciudad, por lo que también se califica como un espacio peatonal. La *zona para peatones*, se puede definir como la delimitación de aquellas porciones de espacio público en las que el peatón tiene privilegios por encima de otras formas de transporte motorizado, aunque puedan contar también con calles o plazas provistas de atenuantes para este tipo de tráfico (Heybey, 1981).

En estos espacios peatonales se producen las relaciones humanas, además de las otras acciones directamente relacionadas con el peatón, como es el hecho de caminar, de sentarse, etc., proporcionando un contacto directo con el medio ambiente, con la naturaleza o el medio urbano, con las cosas y sobre todo con las personas.

La interacción social de estas zonas peatonales permite incrementar el sentido de comunidad, contribuir a aumentar la participación y el voluntariado, mejorar la salud social, arrojando en definitiva sociedades estables, fuertes y solidarias. La cantidad y calidad del espacio público peatonal puede ser un factor determinante de la calidad urbana de una ciudad, influyendo directamente en sus usuarios.

Los beneficios que una sociedad pueda experimentar en virtud de la implementación de esta tipología espacial peatonal se definen complementariamente de la siguiente manera:

“Es importante señalar que todas las actividades sociales significativas, las experiencias intensas, las conversaciones y las caricias se producen cuando las personas están de pie, sentadas, tumbadas o caminando (...) la vida tiene lugar a pie. Solo “a pie” puede funcionar una situación como oportunidad significativa para el contacto y la información, en la que el individuo se sienta a gusto y pueda tomarse su tiempo para experimentar, parar o participar.” (Gehl, 2006).

En una investigación realizada acerca de la ciudad alemana de Munich, se reconoció la necesidad de estar sentado, y por tanto de crear un espacios peatonales, destacando 3 puntos esenciales para fomentar estos ambientes: las personas atraen a otras personas; el atractivo de un lugar y la posibilidad de encontrar sitio en él, atraen por igual a todas las capas sociales; el público se siente solicitado participando gustoso en la vida de la comunidad y la fortalece. La consecuencia final es que cuantas más personas se sienten, tanto más agradable será el espacio peatonal (Wiedenhoeft, 1981).

3. MARCO TEÓRICO

El proyecto de investigación de García, Eliana & Soto, Diana. (2018) llamado la calidad del espacio público efectivo en el marco de las ciudades del siglo XXI. Estudio de caso ciudad de Manizales. las autoras analizaron la relación existente entre lo material y lo social, evidenciando como de acuerdo con las condiciones físicas que tiene el espacio público las personas habitan en este, y van permeado su comportamiento y dinámica, en conclusión la reflexión que trae este

proyecto de investigación, es que es importante que el espacio público se encuentre bien condicionado y que sea efectivo y de calidad, para que las personas que lo frecuentan lo conciban y se apropien de estos de manera efectiva, se debe tener en cuenta que en los espacios públicos debe de haber una relación entre lo físico y las personas es decir socio-espacial, sin esta relación los espacios públicos no serán de calidad.

Por otro lado, en el artículo de Jiménez, Juan. (2015), llamado “la calidad de vida urbana y la dimensión físico-espacial del espacio público: aportes metodológicos para el ordenamiento territorial de montería”. Analiza, las condiciones físico-espaciales del espacio público que permiten la integración y el encuentro ciudadano según el reglamento del decreto 1504 de 1998, el cual concibe del espacio público como un indicador de calidad de vida urbana, el autor concluye que, en cuanto a la relación de las condiciones físicas del espacio público, la existencia de mayor proporción de elementos del espacio público compuestos por escenarios de estancia, estaría favoreciendo a la población interesada en realizar actividades tales como conversar en grupos o parejas, leer o descansar en bancas.

El autor Verdaguer, Carlos. (2005) en su trabajo de investigación de doctorado “llamado la evaluación del espacio público: indicadores experimentales para la fase del proyecto”. Proporciona una serie de recomendaciones para atender a la necesidad de aportar vida y complejidad de uso a la red de espacios públicos. Estos son:

- Fortalecer el carácter de los ejes de actividad con la ubicación de comercio, espacios para el trabajo, talleres o actividades comunitarias.

- Creación de focos de atracción que fomenten el tránsito peatonal en cualquier momento del día.
- Fomentar actividades como mercadillos, terrazas, o determinadas actividades de ocio que permitan el uso directo del espacio público.
- Elementos de protección solar asociados a la vegetación como pérgolas, pantallas vegetales, y espalderas para plantas trepadoras.
- Aprovechamiento del agua como elemento de regulación climática en conjunción con el ajardinamiento y el arboleado.

Todas estas recomendaciones permiten incrementar la calidad del espacio público creando condiciones de bienestar y confort. Este autor, aparte de proporcionar recomendaciones para el desarrollo de calidad de este, analiza distintos espacios públicos a partir de los diversos componentes para determinar la calidad de estos los cuales son: vitalidad, accesibilidad, legibilidad, seguridad, conectividad, y confort.

Bermúdez, Alejandro. (2016). En su trabajo de grado titulado “regeneración urbana en el centro de Cúcuta”. Tiene como objetivo principal lograr que el Centro de Cúcuta no sea solo un punto importante de comercio, si no, también de múltiples actividades que permitan el uso constante de los habitantes en cualquier hora del día.

La muestra que utilizo el autor para el desarrollo de esta investigación es la de la observación tipo cuantitativo y cualitativo, y recreo esta información a partir de métodos de recopilación de información, como planimetrías, fotografías, fuentes primarias y secundarias, y

entrevistas. Donde como resultado, el autor propone desarrollar nuevas dinámicas que permitan el flujo constante de sus habitantes durante todo el día, implementado también zonas residenciales, para plantear la opción de que los habitantes de Cúcuta se interesen por vivir otra vez en el Centro. Logrando también que haya una mejor apropiación del espacio público.

Alvarado, Anahí. & Bustamante, Felipe. (2018). En su proyecto de investigación “centro vivo: Estudio y diseño de estrategias de reactivación del centro histórico de guayaquil” tuvieron como objetivo principal proponer alternativas de diseño, que introduzcan al habitante en el Centro mediante estrategias urbanas, que involucren oportunidades espaciales, el uso del espacio público, residencia, cultura, y recreación.

La muestra que utilizaron los autores fue de enfoque cualitativo, mediante análisis, inducción, deducción, evaluación, entrevistas, mapeos, observación de campo, entre otros. Como resultado reincorporan la vivienda, como idea de reintroducir al usuario permanente para mantener siempre activa la zona, recuperando edificios subutilizados; otra estrategia de reactivación fue la revaloración cultural, diseñando conexiones culturales como museos, galerías, y parques. Y la última estrategia fue la reactivación urbana y recreativa, diseñando bibliotecas, mediatecas, teatro callejero, proyección de películas, mobiliario urbano interactivo, y expresiones artísticas.

Maldonado, David. (2019). En su proyecto de tesis “Análisis de los efectos de la peatonalización de la calle 10 de agosto entre 18 de noviembre y bolívar a nivel físico, social y económico en el Centro histórico de la Ciudad de Loja-Ecuador”. Tiene como objetivo principal, plantear alternativas de estrategias y lineamientos para mitigar los efectos negativos de la

peatonalización en la Ciudad de Loja, debido a que presenta grandes problemas tales como: inseguridad, cambios de uso del suelo y pérdida de residencia.

Como metodología el autor, utiliza la herramienta fuentes primarias y secundarias con el objetivo de conocer como era antiguamente el centro histórico de la ciudad de Loja, Ecuador, y que dinámicas espaciales había para que estas calles mantuvieran activas.

Los resultados mostraron una relación entre la peatonalización y el desplazamiento de la población residente y con el comercio informal. A partir del análisis de los efectos del proyecto de peatonalización se plantearon estrategias y lineamientos para la óptima compatibilidad de usos de suelo afines a la vivienda y estrategias de regulación de la venta informal y reubicación de mobiliario en la calle peatonalizada, en función de la realidad y las exigencias del contexto de estudio.

Estas tesis tienen una gran relación con este proyecto de investigación, ya que cuenta con los mismos problemas encontrados dentro del espacio público de la zona céntrica de la ciudad de Palmira. Y, por ende, se tendrán en cuenta algunas pautas utilizadas en estos proyectos análogos, para poder así darles solución a estas problemáticas encontradas desarrollando alternativas de diseño complementarias para su efectividad y calidad.

Por otro lado, Beltrán, María. (2016). En su tesis “Llamada la importancia de la vitalidad urbana” habla precisamente de la importancia que tienen los espacios públicos como lugares imprescindibles para las relaciones sociales. Resalta que una red de espacios públicos bien diseñados y administrados puede ser una de las grandes virtudes de una ciudad.

Habla también, que un espacio público vital tiene multitud de beneficios como son:

Incremento de la interacción social, Mayor diversidad y equidad, Incremento del capital social, Menor índice de delincuencia, Mayor sentido de pertenencia, identidad vecinal y sentido de comunidad, Mejora del turismo y de los negocios cercanos, Creación de lugares más atractivos, y Mayor respeto al medio ambiente. Debe haber una gran relación entre diseñador-ciudadano. Se debe encontrar un equilibrio entre estos dos, para así poder desarrollar un gran espacio público de calidad, se deben tener en cuenta las necesidades de los usuarios, logrando así que se genere vitalidad en este, generando una relación del usuario con el entorno para así prolongar su permanencia, de esta manera también se hace efectiva y de calidad este espacio público.

3.1 Espacio público de calidad

Un espacio público de calidad según Mehta, Vikas. (2014), es un espacio accesible, abierto, significativo en su diseño, y en las actividades que se ofrecen generando sensación de bienestar.

Jan, Gehl. En su libro la humanización del espacio urbano menciona que un espacio público es bueno cuando en el ocurren muchas actividades no indispensables. También, menciona que cuando los ambientes de estos espacios públicos no son de calidad, solo se llevan a cabo las actividades estrictamente necesarias. Es decir, ir a estudiar, y he ir a trabajar. Esto lleva a la conclusión, de que en estos espacios públicos se debe conseguir diversidad suficiente

para garantizar flujos constantes a lo largo del día. Además, de que un espacio público de calidad tiene la facultad de mejorar el entorno. Cuando la calidad de los espacios públicos es buena, las actividades opcionales se producen con una frecuencia creciente, además a medida que aumentan los niveles de actividad opcional, el número de actividades sociales se incrementan sustancialmente como lo menciona Jan Gehl.

Jacobs, Jane. (1961). En su libro muerte y vida de las grandes ciudades menciona, que los centros no deben ser mono funcionales, tampoco polifuncionales, estos deben tener funciones específicas primordialmente comercial, cultural, turística, y residencial, es decir, estos espacios públicos no deben ser diseñados con una sola función, puesto que es ahí cuando la comunidad pierde el sentido de pertenencia, los usos residenciales son bastante importantes en estos lugares, ya que permiten que el usuario se vuelvan aún más permanente. Jane Jacobs menciona, que los centros urbanos animados son aptos para albergar vivienda en su interior. También menciona, que donde las combinaciones tienen auténtica vitalidad, los residentes son parte integral de un complejo núcleo de usos diurnos, nocturnos, y de fin de semana razonablemente equilibrados.

La calidad del espacio público a través de los años se ha convertido en una preocupación para los arquitectos y diseñadores urbanos. Mehta, Vikas. (2014) en su libro “Evaluating Public Space” habla que el espacio público totalmente efectivo y de calidad es un apoyo importante para las actividades de índole comercial, ya que se convierte en un atractivo para las personas mismas de ciudad y más para los turistas, esto tiene como objetivo la potencialización de las actividades complementarias al comercio, tales como culturales ya que logra desarrollar la participación por parte de la comunidad, generando un espacio adecuado que ayuda reducir los índices de

criminalidad y aumente la seguridad del espacio para los peatones, además incrementa la pertenencia y apropiación de las personas por el espacio público de las ciudades.

Jacobs, Allan. (1993) En su libro *Grandes Calles*. Analiza las ciudades a partir de la calidad estética, cultural, funcional, social, simbólica y moderna de sus calles. Unos ejemplos que la autora nombra en su libro son y quizá uno de los más representativos como las Ramblas en Barcelona España, donde determina la funcionalidad del espacio público de calidad proporcionando sombras con la vegetación, dando un confort a los espacios el cual genera bienestar en las personas.

Verdaguer, Carlos. (2005). Sostiene que el espacio público no es de calidad, cuando estos entran en fracaso debido a una valoración inadecuada de las necesidades, deseos, y expectativas de los usuarios. Este, es otro punto importante a la hora de hacer transformaciones y cambiar sus dinámicas en estos espacios públicos, se debe tener en cuenta a la comunidad puesto que estos son importantes a la hora de la transformación de una ciudad o del espacio público, debido a que ellos buscan crear un lugar adecuado para sus actividades cotidianas, además la integración de los habitantes en estos procesos de transformación son fundamentales y es porque al estar sometidos al proceso, las personas proponen buscar soluciones a las problemáticas sociales, ambientales, o espaciales, ya que son ellos los principales actores a los que estos espacios públicos de calidad beneficiaria.

Gunes, Basat. (2016). En su escrito llamado “cómo los espacios públicos ayudarán a cambiar las ciudades para mejor” habla de que un espacio público de calidad es aquel que brindan la oportunidad de respirar aire limpio en la ciudad y proporcionan un lugar donde recrearse,

disfrutar y tener un sentido de pertenencia. Por otro lado, Carrascal, Carlos. Et al. (2012) en su tesis “Metodologías de investigación y acción en el espacio público obsoleto” desarrollan que el espacio público de calidad es el que determina los cambios que una sociedad puede lograr y es debido a que en ese espacio se ha logrado intervenir urbanamente de una forma correcta que logre complementar las actividades con las que vive diariamente las personas.

3.2 La Peatonalización En Zonas Comerciales Y Sus Consecuencias

En muchas de las publicaciones consultadas, se establece una relación directa de las peatonalizaciones con sus efectos económicos, hasta el punto que en el libro “La ciudad peatonal” varios de sus capítulos tienen una parte destinada a los resultados económicos en forma de encuestas, estudios, consecuencias, etc.

La calle comercial es entendida como un espacio público con características espaciales propias y que invita un recorrido fundamentalmente unidireccional paralelo al borde público-privado. Cuenta además con un abundante tráfico peatonal teniendo la sensación de la calle como “habitación pública” acotada por la edificación (Gil, 2004).

En función de esto, se considera interesante en esta investigación, indagar en estas reflexiones, aportando los motivos por los que se peatonalizan las calles, principalmente en las zonas comerciales. Los argumentos coinciden en la afluencia de intereses importantes, poniendo el foco de atención en calles del barrio donde el tráfico choca de forma directa con los rendimientos económicos.

Se puede partir de la base que el conflicto entre el tráfico rodado y el peatonal en el interior de las ciudades, no es el principal obstáculo, aunque si ayuda la constante fricción entre ambos.

El verdadero problema surge cuando se perturba la relación entre el comercio y el comportamiento de los consumidores por el tráfico individual. Los peatones del centro de la ciudad y de los cascos históricos son los potenciales compradores, al ser estos lugares importantes focos de atracción de visitantes y turistas.

Este conflicto entre tráfico individual de coches, peatones y comercio, se corrobora en esta investigación donde se comprueba cómo en la gran mayoría de las 22 ciudades estudiadas, se tenían peatonalizadas las principales calles comerciales de sus centros históricos.

Sin embargo esta relación no ha estado exenta de controversia, ya que, por lo general, los comerciantes han huido de cualquier cambio de su entorno al considerar que la mayoría de sus clientes llegan en coche hasta la puerta de su establecimiento.

A este respecto, cabe reseñar la encuesta realizada en la ciudad Austriaca de Graz publicada en el artículo “Traffic restraint and retail vitality” (Sustrans, 2003), demostrando la diferencia de percepciones en el acceso a la zona peatonal. Los comerciantes creían que la mayoría de sus clientes acudían en coche, mientras que la realidad era, que casi la mitad de ellos accedía al centro a pie.

En otras ocasiones, los propios comerciantes del casco viejo son los impulsores de las peatonalizaciones, como solución a la mejora de sus barrios deteriorados y degradados. Este es el caso de las ciudades desarrollados en esta investigación como San Sebastián y Pamplona.

En la parte contraria de este procedimiento peatonal-comercial están sus inconvenientes. Uno de ellos puede ser el desalojo que se produce en la zona una vez finalizado el horario comercial al no existir otro tipo de actividad complementaria, pudiendo disminuir la sensación comunitaria de seguridad y por tanto de menor uso peatonal.

Otro de los inconvenientes es básicamente el económico, ya que la mejoría de la calidad espacial provoca un aumento de la presión fiscal sobre el suelo, incremento de alquileres y precios de vivienda, con la consecuente pérdida de población menos pudiente y por tanto de clientes potenciales. Otra desventaja a este respecto, es que el aumento de las ventas y los beneficios transforma la zona en un área con éxito comercial provocando el incremento de los arrendamientos de los locales comerciales.

Otro de los efectos perjudiciales producidos como consecuencia del anteriormente mencionado impacto económico, es la gentrificación de las zonas. Por lo general, la población original de estos barrios céntricos e históricos mejorados, se corresponde con un nivel social popular, población anciana y con menor capacidad económica. La recuperación de estos barrios provoca que esta población se vaya progresivamente desplazando y es sustituida por otra sociedad de un mayor nivel adquisitivo. Se construyen viviendas de lujo para las clases medias y altas y se sustituyen las tiendas de barrio por grandes marcas y firmas comerciales (Mayals et al., 2008).

A esto se le añade el hecho de que en época de crisis no siempre el mayor flujo peatonal se transforma en mayores ventas ya que el acto de caminar, pasear y ver escaparates son actividades gratuitas.

Como se comenta anteriormente, bajo este prisma económico, se realizan numerosos estudios y encuestas sobre las peatonalizaciones y sus consecuencias económicas. Como por ejemplo el realizado en la ciudad escocesa de Anderdeen. El equipo del proyecto encargado de la peatonalización de la calle Union, hizo un estudio del impacto económico tras la actuación peatonal, a través de una publicación realizada para el Ayuntamiento de la ciudad (Dtz Pieda Consulting, 2003).

Se realizaron encuestas y consultas a los comerciantes y peatones de la zona. Las conclusiones obtenidas fueron positivas, ya que la peatonalización contribuyó a la creación de puestos de trabajo, a un aumento de venta en los negocios, además de la aceptación generalizada de los vecinos de la mejora del barrio.

En otro caso, la experta Carmen Hass-Klau, en la revista “Transport Policy” publica el artículo “Impact of pedestrianization and traffic calming on retailing”. La autora pone de manifiesto los resultados de las consecuencias de la peatonalización y de la restricción al tráfico, en los pequeños comercios de Alemania y Reino Unido.

En este caso los comerciantes reforzaron las razones de evolucionar hacia espacios más amables equilibrados con una buena red de transporte público. La peatonalización y reducción del tráfico rodado, fue una consecuencia de la demanda de los residentes, apoyados por los comerciantes que empezaron a verse como parte importante del proceso (Hass-Klau, 1993).

Por último, en una encuesta publicada en el periódico *Lebensmittelzeitung* a finales de los años 70, demuestra el incremento de las ventas de los comercios de las principales ciudades alemanas

con centro histórico peatonal, con cifras de un incremento entre el 30 y 40% en la ciudad de Colonia y entre un 10 y 40% en la ciudad de Munich (Heinz, Hübner, Meinecke y Pfothenauer, 1981).

Basándonos en todo lo anterior, es posible afirmar la conexión entre los procedimientos de peatonalización y la mejora de la actividad comercial. Se influye en los locales y comercios, se consolida el área peatonal como un importante punto de atracción tanto por parte del ciudadano local como del visitante, aumentando considerablemente el flujo peatonal, dando sentido a su función con unas condiciones favorables para la compra y el consumo.

3.3 Aspectos de diseño para el espacio público de calidad

Jan, Gehl. (2006), en su libro ciudades para la gente, expone que mejorar la calidad de vida de los espacios públicos, responde a los desafíos que enfrentan las ciudades del siglo XXI. Este, plantea 12 criterios para determinar un buen espacio público de calidad, estos son: protección contra el tráfico, seguridad en estos lugares, protección contra experiencias sensoriales desagradables, espacios para caminar, espacios de permanencia, un lugar donde sentarse, posibilidad de observar, oportunidad de conversar, lugares para ejercitarse, escala humana, posibilidad de aprovechar el clima y buena experiencia sensorial, Todos estos criterios se crean con el fin de desarrollar un espacio público de calidad, donde el usuario se sienta a gusto y alargue su permanencia, el autor enfatiza también de que es importante que exista la posibilidad de realizar actividades durante el día y la noche en estos lugares para que las personas se sientan seguras a la hora de transitar y permanecer.

Por otro lado, (project for public space, 1975), Desarrolla un diagrama llamado “placemaking diagram”. Donde se plantean 4 variables para medir la efectividad y calidad de un espacio público, estas son: sociabilidad, usos y actividades, accesos y vínculos, y confort e imagen. Este diagrama, surgió a partir de los postulados teóricos de Jane Jacobs, y William Whyte, quienes plantearon pautas para el diseño de las ciudades hacia el peatón y no los vehículos, este diagrama es un enfoque multifacético para la planificación, diseño y gestión de los espacios Públicos de calidad.

El diagrama es bastante interesante, ya que ofrece a las comunidades la herramienta que necesitan para revitalizar sus espacios públicos, sirve para comprender un determinado lugar y las formas en que los grandes lugares se fomentan con éxito, project for public space menciona también que un espacio público de calidad se caracteriza por la presencia de personas y por qué están bien administrados.

(Bently, Ian. 1999) crea un manual práctico llamado entornos vitales que representa gráficamente una serie de criterios y situaciones que permiten enriquecer los proyectos para que sean exitosos, efectivos y de calidad. Estos criterios son:

Permeabilidad: Cuando el espacio es accesible tanto física como visualmente y se integra a la ciudad. Variedad: Los espacios públicos tienen entornos urbanos vivos, con mezclas de usos, arquitecturas y significados variados. Legibilidad: cuando en el contexto urbano existen elementos arquitectónicos fácilmente identificables que determinan la imagen y la identidad del lugar.

Versatilidad: Los espacios pueden tener diferentes opciones de actividades y usos en los mismos lugares, lo que los hace más atractivos para las personas. Imagen Apropiada: los entornos urbanos deben tener una imagen que busque el equilibrio entre el contexto e identidad urbana con la imagen arquitectónica que transmite cada edificio. Riqueza Perceptiva: En los espacios públicos, no solamente se percibe la espacialidad y la arquitectura, hay otros elementos que intervienen en el mismo (colores, texturas, olores y sabores) y que forman parte de la imagen urbana. Escalas: Está asociada al buen funcionamiento de los espacios públicos en relación con los roles y escalas urbanas (Metropolitana, distrital, barrial) que tienen cada uno de estos.

El espacio público es muy importante para la calidad de vida. Ellos, juegan un papel muy importante en la estructura urbana y en la existencia diaria de los habitantes, para poder desarrollar un espacio público de calidad, se requiere de un análisis exhaustivo del lugar y su entorno. Los autores citados en este marco teórico llegan a la conclusión de que para que un espacio público sea de calidad, debe estar bien pensado y bien diseñado, estos espacios públicos deben atraer una amplia variedad de población a través de su flexibilidad de uso, diversidad, y accesibilidad, estos espacios tienen que cumplir con las diferentes percepciones sociales y funcionales. Jan, Gehl. Sugiere que los nuevos desarrollos de espacios públicos se deberían tomar en cuenta preguntas como ¿Qué tipo de vida queremos aquí? ¿Qué tipo de espacios son necesarios para la calidad de vida? Estos espacios públicos son la base de la vida pública, pero como mencionan Carre, Francis. (1992) “cuando los espacios y la vida pública han desaparecido los residentes se aíslan unos de los otros”. Estos espacios públicos para que sean de calidad requieren de un análisis integral en cuanto a lo social y funcional, para así mismo poderles proporcionar mejoras y recomendaciones a este.

4. MARCO CONCEPTUAL

- **Espacio público:** Según Mesa, Allan. define el espacio público como una instancia de socialización dentro de la ciudad, como lugar de encuentro en el cual se hace vida colectiva y se interactúa intensamente.

El espacio público está relacionado directamente con la calidad de vida, afirmando Mayorga, (2012), “el buen desarrollo del espacio público incide en la calidad de vida de los habitantes de la ciudad, ya que se relaciona con la salud física, y mental, tanto por sus provisiones ambientales, como deportivas, recreativas entre otros”. Por consiguiente, se podría decir que cuando hay un buen desarrollo urbano y consolidación del espacio público se puede incidir positivamente en la calidad de vida de los habitantes. Cuando hablamos de desarrollo urbano, no referimos a una buena conectividad, servicios complementarios a la vivienda bien solucionados e integración entre los habitantes.

- **Calidad del espacio público:** un espacio público de calidad es un espacio abierto que genera sensación de bienestar, es un espacio donde se desarrollan actividades no indispensables, estos espacios públicos de calidad albergan variedad de funciones y le aporta a la ciudad y a los habitantes una mayor calidad de vida.

- **Identidad:** Conjunto de rasgos o características de una persona o cosa que permiten distinguirla de otras en un conjunto.

- **Imagen urbana:** La imagen urbana se conforma de una serie de elementos que hacen de un lugar o espacio identificable, con el usuario, con un grupo social, con alguna actividad o con la misma población residente. Así, un espacio público, lugar o ciudad con buena imagen urbana, deberá contar con algunos elementos que darán una mejor legibilidad al espacio urbano.

- **Población:** Por población se entiende un conjunto de individuos, constituido de forma estable, ligado por vínculos de reproducción e identificado por características territoriales, políticas, jurídicas, étnicas o religiosas. (Wikipedia, 2001)

5. MARCO CONTEXTUAL

6.1 Límites y bordes reconocidos por el POT

El área definida como de Conservación Urbanística (Plano 1) correspondiente al Plan de Ordenamiento Territorial de 2001, no presenta un criterio claro de establecimiento de límites o bordes. Solamente hacia el norte, el límite tiene un borde claro en el Parque Lineal sobre el entamboramiento del río Palmira; en contraparte, los límites por el oriente, occidente y sur son difícilmente identificables debido a la homogeneidad del trazado y la presencia de fuertes actividades comerciales unidas a un deterioro físico notable, este último presente en gran medida hacia el borde sur donde aparece el equipamiento de la Galería.

De esta forma, el POT delimita esta zona en la primera intención del municipio por reglamentar su patrimonio edificado, y la enmarca dentro del tratamiento de Conservación Urbanística. Sus límites son los siguientes:

Cruce de la carrera 23 con calle 27, sigue por la carrera 23 hasta la calle 31, por esta hasta la carrera 26, sigue al norte hasta la calle 32^a, sigue por esta hasta la carrera 30, sigue hasta la calle 32 sigue al occidente hasta la carrera 31, sigue por la misma hasta la calle 27 gira al oriente hasta la carrera 23, con lo que se cierra el perímetro, dentro del cual quedan incluidas, en consecuencia, las manzanas cuyos números catastrales se indican a continuación.

Tabla 2 Manzanas que conforman el área de Conservación Urbanística de Palmira

Número Catastral según IGAC										
098	108	109	110	111	112	119	120	122	123	124
125	126	127	128	129	130	131	132	270	271	272
273	274	275	276	282	283	284	285	286	287	288
295	296	297	298	299	300	301	302			

Fuente 21 IGAC

Aunque el POT determina de acuerdo a la anterior numeración un tratamiento especial para dicha zona, no plantea en ningún momento un área de transición para la misma que permita su conservación efectiva y evite presiones nocivas.

6.2 La Calle 30

Cobra importancia al ser el condensador de los mayores flujos peatonales que entran o salen del centro buscando la conectividad con la ciudad de Cali, antes con la presencia del Tren de

pasajeros y ahora por ser el “tácito” sitio de embarque y “desembarque” de pasajeros de las rutas intermunicipales.

La Estación del Ferrocarril, su plaza y el edificio del Antiguo Hotel Estación (propuesto como BIC), conforman uno de los mejores espacios urbanos de la ciudad, y le dan inicio a este eje, que tiene siempre, como referente la torre de la Catedral.

Ilustración 19 Hito del recorrido de la calle 31, Entre las calles 33ª y la 30 (área de Influencia), producto de la ausencia en la continuidad paramental, las diferentes alturas en las edificaciones, lotes vacantes (parqueaderos), la falta de andenes, hacen que el recorrido este perdiendo su valor.



Fuente 22 Propia de la Investigación

La Plaza de Bolívar y las edificaciones que la conforman, hacen parte importante de este recorrido (La Plaza, analizada en otro aparte de este estudio), siendo elemento que marca el inicio de lo que a través de la historia se ha conocido como la Calle del Comercio.

Entre las calles 29 y 25, (antigua calle del Comercio) con la mayor actividad comercial de la ciudad, vemos concentrados los mayores flujos peatonales, y es aquí donde reposa uno de los mayores conjuntos de edificaciones conservadas o poco alterad

Ilustración 20 Calle 30 para el 2008 en donde carecía de intervención sobre el espacio público y aun poseía el problema de cableados sobre las fachadas de las viviendas



Fuente 23 Palmira Avanza

El último espacio que encuentra este recorrido eje, es el que conforman la plazoleta de la Iglesia la Trinidad y la Casa de la Cultura.

El eje se diluye a partir de aquí, y se convierte en un tránsito obligado en la conectividad hacia el oriente, rematando en el Batallón de Ingenieros Agustín Codazzi, y a su paso encuentra conjuntos de agrupaciones de vivienda de valor arquitectónico importantes, como lo son las Casas Fiscales.

6. CAPITULO I: CRONOLOGÍA DE LAS TRANSFORMACIONES Y DINÁMICAS ESPACIALES DE LA CALLE 30 Y SU ÁREA DE INFLUENCIA

6.1 Centro Histórico de Palmira

Las características observadas y que se corroboran en el presente estudio al respecto de las particularidades esta zona⁵, se resumen en:

- Un trazado, que aunque es origen de una normalización de senderos (Aprile, 2008), las manzanas tienden a tener una similitud al cuadrado.
- La arquitectura de mayor interés que ostentó Palmira se construyó en esta zona, evidenciada por los estilos arquitectónicos que persisten de épocas de alto desarrollo y progreso.
- Posee los espacios abiertos jerárquicamente más importantes del centro: La Plaza de Bolívar, La Plazoleta del Carmelo, La Plazoleta de los Bethlemitas y el Parque Lineal.
- Contiene la mayor concentración de edificaciones BIC existentes en el área de estudio ⁶. Además, en esta área se encuentran los equipamientos sociales o educativos que generan mayores flujos de personas al centro, dentro de ellos encontramos las iglesias de la zona

con sus funciones intactas.

- El perfil urbano cambia drásticamente como consecuencia de la elevación de alturas por las edificaciones posteriores a 1970, fenómeno producto de la alta centralidad rompiendo con directrices de otras épocas.
- Más de la mitad de los usos se concentra en el comercio, siendo el mayor factor de alteraciones de los predios que se conservan tanto en fachadas como en patios internos.

Debido a las alteraciones presentes en el “centro”, los recorridos realizados por el espacio donde se percibe la ciudad, la calle, no permite leer el área que se limita en el acuerdo del POT. Por lo anterior no se puede determinar que visualmente el centro histórico, tenga las condiciones que encierra el término, sino por el contrario, sea el “centro urbano” por excelencia. De allí que el Centro Histórico no debe limitarse a las condiciones actuales sino a su legado histórico.

Tomando la premisa de que los centros históricos de las ciudades corresponden con su origen, era pertinente revisar las conclusiones y aspectos definidos en la Reseña Histórica. Por lo tanto y según Aprile (2008), el núcleo de finales de la época colonial,

¹ Manzanas constitutivas de la zona de conservación urbanística según POT, 2001.

² El número de BIC's en el Centro Histórico, duplica los hallados en la zona de influencia.

Presenta un límite de condiciones geográficas claro, el “acequión” que brindaba el agua al poblado; además se encontraban equipamientos de escala relevante que permitían ser claros hitos dentro de la imagen del centro, como lo son el cementerio, el “mercado cubierto” y los tejares.

Ilustración 21 Delimitación del Centro Histórico de acuerdo a Reseña Histórica



Fuente 24 CITCE, 2008

Según lo anterior, el Centro Histórico de nuestro estudio está delimitado en el sentido oriente – occidente entre las carreras 25 y 31; y en el sentido norte – sur entre las calles 27 y 32 (Imagen 1); contiene 31 manzanas (Cuadro 3), lo cual es equivalente a 28,28 hectáreas incluyendo calles.

Tabla 3 Barrios vs. Cantidad de manzanas en el Centro Histórico

Barrio	Manzanas Totales	Manzanas en el Área
Central	44	20
La Santísima Trinidad	34	11
TOTAL	78	31

fuelle 25 Estatuto de espacio publico Palmira

6.2 Área de Influencia al Centro Histórico

Para ésta área, las determinantes eran diferentes y mucho más precisas hacia el norte y el occidente; en el norte encontramos el accidente geográfico del antiguo zanjón (Río Palmira) y hacia el occidente, el equipamiento de la Estación Férrea que en conjunto con la carrera 33ª demarcan un borde claro e identificable. Hacia el sur y el oriente, la situación es menos contundente y requiere de unas apreciaciones:

- Hacia el oriente del Centro Histórico, se encuentra presente el recinto de interés de la Iglesia La Santísima Trinidad, el cual por su presencia en la manzana requiere un tratamiento especial, esto implica tener consideraciones claras con las manzanas contiguas en cuanto a normativa se refiere, por lo anterior, se determina la carrera 23 como límite de la actuación de este recinto, así mismo es el límite de la presencia de tipologías edificatorias similares a las manzanas adyacentes al Centro Histórico. Además, a partir de esta carrera, las manzanas, comienzan a presentar una mayor deformación en su trazado y un aumento significativo de fragmentación (predialidad).

- Hacia el sur, encontramos equipamientos particulares y de escala monumental; los primeros conformados por las manzanas contiguas a la Galería Central y los segundos determinados por el conjunto de una escuela y el Colegio Champagnat. Es así como los límites del Área de Influencia hacia el sur, están directamente asociados con las edificaciones existentes.

Se debe resaltar el gran potencial que presentan las cuatro manzanas de morfología particular contiguas al edificio de central del proyecto Galería (136, 137, 142, 143) y las manzanas de galería alterna y carnicerías (134, 135), las cuales forman un excepcional conjunto, de claros valores urbanos pero afectado en un alto grado por las presiones comerciales y actividades generadas en el sector; esta afectación requiere una decisión urgente en cuanto a su renovación y adecuación.

Aunque ésta área presenta deterioro, no podemos concluir que tiene la misma afectación en toda su extensión por lo que definimos tres subáreas:

- La primera, conformada por el costado occidental, en la cual se encuentra el conjunto de la Estación, al igual que una presencia notable de vivienda. Tiene como riesgo latente para el buen grado de conservación tipológica, la ubicación de los “terminalitos” de transporte y la existencia de predios de generosas áreas dedicados a parqueaderos, baldíos o abandonados.
- La segunda, enmarcada entre el límite del Centro Histórico y el Parque Lineal. Presenta

una transformación volumétrica y funcional derivada de su cercanía al Parque Bolívar y por ende al área de mayor actividad de servicios y comercio. Es una zona que será llamada a renovarse en conjunto con la reestructuración del tratamiento urbano del Río Palmira.

- La tercera, incluye los edificios complementarios de la Galería Central y el conjunto de la Iglesia La Santísima Trinidad. Se puede determinar que es el área que tiene el mayor deterioro, tanto físico como social. Se requiere una acción de “choque” que desacelere los impactos negativos.

Según lo anterior, el Área de Influencia de nuestro estudio está delimitada por el costado norte por el Parque Lineal o Río Palmira, sigue por la carrera 23 en sentido sur hasta la calle 27, por esta hasta la carrera 25, se sigue hasta la calle 26, gira al occidente hasta la carrera 26, continúa hasta la calle 24, por esta hasta la carrera 29; gira en sentido norte hasta la calle 27, continúa hasta la carrera 34 o vía férrea, por allí hasta la calle 31, sigue por esta hasta la carrera 33 y gira al norte para cerrar el perímetro con el parque lineal ;contiene 49 manzanas distribuidas en cuatro barrios, lo que equivale a 40,19 hectáreas incluyendo calles.

Plano 2 Límites determinados como Área de Influencia



Fuente 26 CITCE, 2008

Es una zona que tiene BIC's de escala excepcional en cada actividad, en la de culto, la iglesia de La Santísima Trinidad, en lo cultural el edificio de la antigua Estación junto con la reestructuración del antiguo colegio Champagnat y en lo comercial, las manzanas contiguas a la Galería Central. De allí que la recomposición de la misma hacia una legibilidad de mejores condiciones físicas, es vital las relaciones que se establezcan entre estos inmuebles como punto de partida para pautas y directrices.

Tabla 4 Barrios vs. Cantidad de manzanas en el Área de Influencia

Barrio	Manzanas Totales	Manzanas en el Área
Central	44	22
La Santísima Trinidad	34	13
Las Delicias	22	11
Pueblo Nuevo	51	3
TOTAL	151	49

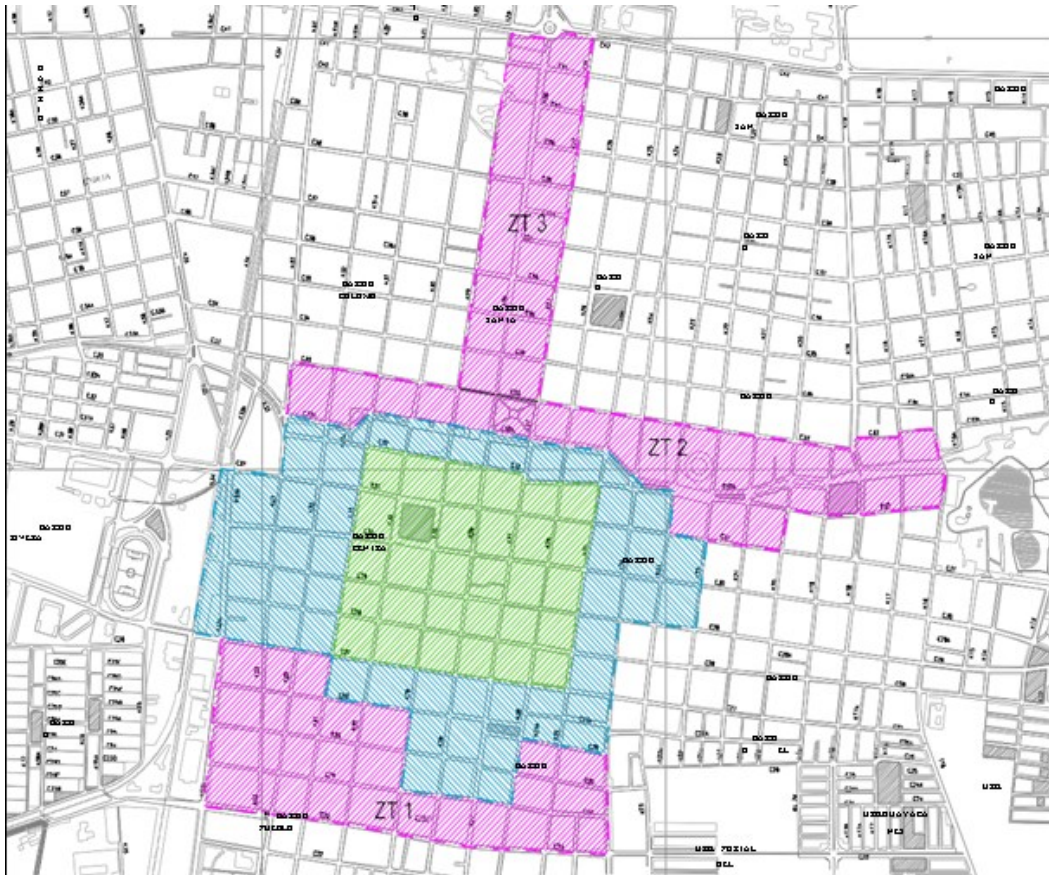
fuentes 27 Estatuto de Espacio Publico Palmira

Esta zona, como su nombre lo indica, plantea una influencia del área que rodea (centro histórico), pero a su vez, es el área que puede revertir y minimizar las afectaciones que desde el mismo se dirigen a la periferia y viceversa, es la que puede plantear una renovación en usos y funciones permitiendo mediante su homogeneidad volumétrica y tipológica, rescatar los valores que ahora están minimizados y ocultos.

6.2.1 Zonas de Tratamientos

El centro de Palmira, no posee declaratoria como Monumento Nacional, esto es producto en gran medida de su corta historia como municipio y a su origen como lo hemos anotado en la Reseña Histórica. Estas particularidades han hecho casi imperceptible los cambios tipológicos y volumétricos en las zonas periféricas y contiguas al Área de Influencia; además de lo anterior, estas áreas presentan un conjunto claro de valores de características populares y de bajo formato, a la vez que también contienen varias edificaciones de importancia patrimonial agrupadas en la mayoría de los casos y localizadas principalmente sobre el eje del antiguo Camino Real.

Plano 3 Zonas planteadas por el estudio, de centro a periferia, CH – AI – ZT



Fuente 28 (CITCE, 2008)

Se plantean tres zonas homogéneas (Plano 2 – ZT) en el municipio:

- *Zona Tratamiento Uno*. Ubicada hacia el sur del área de influencia y compuesta por 29 hectáreas, incluye 11 manzanas del barrio Las Delicias, zona contigua al conjunto de edificaciones de la Galería Central, en proceso de deterioro y con afectaciones tipológicas. El resto del área se compone por el barrio Pueblo Nuevo (parcialmente) y a partir del costado occidental de la carrera 29, en donde las actividades comerciales y de servicios se ven disminuidas, se observa un uso residencial que se conserva.

- *Zona Tratamiento Dos.* Compuesta por 23,76 hectáreas, presenta como punto particular la cercanía con el Bosque Municipal y los equipamientos del batallón Agustín Codazzi. A ella hacen parte las manzanas contiguas al Río Palmira y el “Parque del Amor”. Los barrios en forma parcial que la conforman son Colombia, Santa Rita, Obrero, Uribe – Uribe, San Pedro, La Santísima Trinidad y Colombina.
- *Zona Tratamiento Tres.* Compuesta por 17,1 hectáreas, presenta como punto relevante la permanencia del eje del antiguo Camino Real (actual carrera 28), lo que implica la existencia de equipamientos Bienes de Interés Municipal como el Colegio Cárdenas, el Asilo, la franja antigua del Hospital, la antigua estación “El Motorista” ahora biblioteca, el conjunto de los Agustinianos (Iglesia de Santa Rita y colegio) y un conjunto de casas de características interesantes al frente de la institución Liceo Moderno. Esta zona se extiende al norte hasta la glorieta de Versalles e incluye casi en su totalidad al barrio Santa Rita; parcialmente, los barrios Alfonso López y Versalles. Afectaciones de usos y normativas.

Estas zonas, en siguientes fases del PEMP de Palmira requerirán de condicionantes particulares sobre densidades, alturas y factibilidad de usos, teniendo en cuenta la presencia estable de equipamientos y funciones.

6.3 El “Pueblo de Llanogrande” hacia 1798-1805

El centro histórico de Palmira, en ese entonces el “Pueblo de Llanogrande” se consolida en unas primeras manzanas que rodean la plaza principal y que conservan las medidas superficiales de la conquista como lo comprueba Aprile:

“Lo que si se pudo comprobar... es que conservan plena vigencia las medidas superficiales de la Conquista: las calles de 8 a 10 varas de ancho, separan cuadras de 100 varas x 100 varas, partidas en cuatro solares esquineros de 50 x 50 varas”. (Aprile, 2008:25)

No obstante las primeras calles no son completamente ortogonales debido a que fueron determinadas existiendo previamente en el lugar edificaciones que marcaron la pauta para el trazado inicial (Aprile, 2008), es decir, no se presentó como en otros municipios del Valle, en donde este proceso se realizó en un terreno sin edificar. Esta peculiaridad dará como resultado una relativa retícula con manzanas de distinta superficie.

La acequia que se deriva para abastecer al “poblado” de agua (actual calle 32) y el zanjón (actual río Palmira) son bordes claros al igual que la Calle Real (actual carrera 28). Sin embargo, el trazado en esta época, ya ha atravesado el zanjón hacia su costado norte, donde se ha construido la nueva fábrica de tabaco y empiezan a surgir unas precarias construcciones de pobladores.

En este momento el poblado está compuesto por 31 manzanas en proceso de conformación y mantiene la concentración de equipamientos alrededor de la plaza central como cualquier otra ciudad de tradición española.

Plano 4 El “Pueblo de Llanogrande” hacia 1798-1805



Fuente 29 CITCE, 2008

6.3.1 El Centro Histórico y su expansión a finales del Siglo XIX

En esta etapa, la morfología del centro histórico se sigue consolidando de acuerdo a las presiones económicas y comerciales. Por un lado, el aumento en la producción de tabaco y la presencia del “camino real” atravesando el centro, consolida el sector donde se ubicaba la Factoría de tabaco en

el costado norte del zanjón Romero, presentándose nuevas adquisiciones de predios después de 1831 (Aprile, 2008).

Por otra parte la gran concurrencia de inversionistas derivada del progreso y desarrollo de las actividades exportadoras y del dinamismo de la naciente ciudad, consolidan espacios urbanos reflejo físico de estas presiones económicas, de esta forma, se consolida para esta época la Calle del Comercio (calle 30), extendiéndose desde la plaza hacia el oriente, pasando de un centro cívico compacto (marco central) a un eje comercial extendido el cual remata en el Templo de La Santísima Trinidad.

Plano 5 El centro administrativo y su expansión a fines del siglo XIX



Fuente 30 CITCE, 2008

³ En definitiva con capilla, casa cural, comisario, estanco y cárcel, el “marco de la plaza” expresa la

tradicional concentración de poderes coloniales, reproducción y copia bastante fiel del centro de la “ciudad de españoles”. (Aprile, 2008)

6.3.2 El Centro Histórico de Palmira en 1945

De la observación de la AeroImagengrafía del Instituto Geográfico Militar y Catastral, hoy Agustín Codazzi – IGAC se destacan los siguientes elementos:

El Parque Lineal correspondiente a la calle 32ª, no se encuentra conformado, lo que implica que se aprecia el Río Palmira (antiguo zanjón) sin entamborar, presentando un borde visible el cual se refuerza con la existencia de cuatro puentes de sección generosa, siendo consecuencia de la consolidación urbana en la margen norte del río.

Ilustración 22 AeroImagengrafía del municipio de Palmira



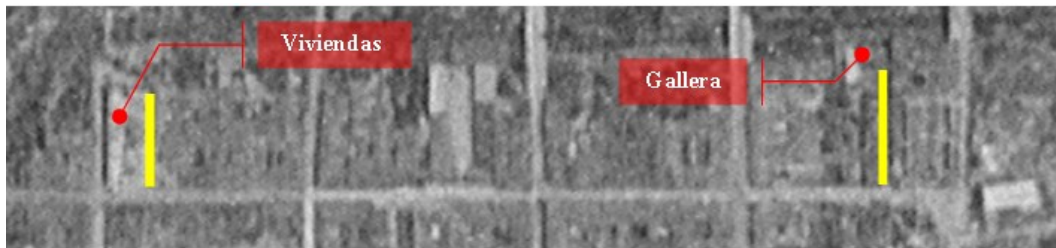
Fuente 31 IGAC, 1945

En la esquina de la calle 32 con carrera 27, nos encontramos la estación de bomberos, dominando lo que sería actualmente la manzana 098, no consolidada. En el área central se observa un Parque Bolívar consolidado en sus costados norte, sur y oriental, no obstante, el costado occidental presenta un vacío urbano que rodea el edificio de la antigua Alcaldía. Lo que actualmente es la manzana 272 está construido sólo en un 50%.

Hacia el occidente se observa el remate de la actual calle 30, con el complejo de la Estación del Ferrocarril; así mismo, se observa hacia el costado sur del área de estudio, el edificio original de la galería ocupando una manzana completa y organizado en cuatro patios internos; al frente del mismo, se tiene una gran manzana sin construcción alguna; también se observa que no existe la edificación del Colegio Champagnat, no obstante dicha manzana se encuentra “vacía”.

Al costado norte se presenta la aparición de las primeras “callejuelas” de manzana (Imagen 6) dando frente a la calle 32 y las cuales generan un cambio morfológico en la densificación de manzana, puesto que generan una mayor cantidad de edificaciones en un lote pero al interior del mismo; la primera de ellas, se ubica en la actual manzana 269 y la segunda en la manzana 272 contigua al Teatro Martínez en ese año y la cual servía de ingreso a una gallera existente al costado del zanjón. Esta calle 32 hacia el oriente, tiene como límite máximo de continuidad la carrera 23 del actual trazado.

Ilustración 23 Visualización de Callejuelas – AeroImagengrafía



Fuente 32 IGAC, 1945

El antiguo camino real en dirección a Buga, sigue presentando modificaciones, las cuales se remontan a principios de siglo cuando este camino que *“que parte hacia el Norte es ancho y recto, con árboles ya crecidos y buen alumbrado, con focos eléctricos en elegantes postes de hierro”* (Gutiérrez, 1918), para la década de los cuarenta, presenta doble carril y separador vial. Aparecen en su eje, equipamientos de importancia institucional que acompañan al hospital y a la estación “El Motorista”, entre los que se destacan el Colegio Cárdenas, la Iglesia Santa Rita de Casia en construcción. Se destaca la no existencia de la glorieta en el cruce de la carrera 28 con calle 42.

Ilustración 24 Salida Norte de Palmira – AeroImagengrafía



Fuente 33 IGAC, 1945

6.3.3 El Centro Histórico de Palmira en 1964

En la década de los sesenta, se observa culminado el entaboramiento del río Palmira y la aparición del Parque Lineal cuyos límites concuerdan con los que conocemos hoy, desde la carrera 23 hasta la carrera 33^a, no obstante, la actual manzana 267 no se conforma como parque y permanece sin construcción alguna. Cerca del cruce de la actual calle 32^a con la carrera 23 aparece la Plaza de Toros y la calle 32 se prolonga hacia el oriente.

La trama del centro histórico se altera y complementa respectivamente, lo primero con la aparición del colectivo de la nueva Galería Central y sus edificios conexos, así mismo se observa el siguiente vacío urbano hacia el Parque de Bolívar sobre el costado sur del mismo; lo segundo con la aparición del Colegio Champagnat, la consolidación de la actual manzana 276 y la manzana en la que se ubica la estación de bomberos.

Ilustración 25 AeroImagengrafía del municipio de Palmira



Fuente 34 IGAC, 1964

6.3.4 El Centro Histórico de Palmira entre 1974 y la década de los 80's

En los setentas, el área del Centro Histórico no sufre cambios significativos, no obstante, la actual manzana 267, se define como parque complementario del eje del Parque Lineal; el Parque de Bolívar sufre la presencia de un gran vacío urbano hacia el sur, imagen que seguirá presente durante la construcción del Centro Administrativo Municipal (Imagen 9). Afectaciones en manzanas por equipamientos se siguen evidenciando en los primeros años de la década de los ochentas en donde la modernidad comienza a desaparecer casas de tipológicas, como lo hace la nueva edificación de la cámara de comercio, la cual finaliza en 1989.

Ilustración 26 AeroImagengrafía del municipio de Palmira



Fuente 35 FAC, 1979

6.4 Los Espacios Abiertos

Los espacios abiertos del centro histórico de Palmira, tienen una génesis que parte del hecho de la no construcción de los mismos, ni de la respuesta a un urbanismo planificado. No obstante, con el transcurso del tiempo parecen seguir los parámetros planteados en las leyes de Indias para sus transformaciones y conformación: plazas y plazoletas. Estas formas o “modelos” básicos permiten de acuerdo a su localización, configurar o jerarquizar espacios, no obstante, particularidades geográficas como el antiguo zanjón (hoy Río Palmira) o proyectos de gran envergadura (Galería Central), generan otros espacios particulares, los cuales tienen carácter independiente.

Ilustración 27 Aeroimagen del centro de Palmira enfocándose en la cámara de comercio



Fuente 36 FAC, 1986

Según los estudios preliminares y de acuerdo a directrices del POT, se tienen dentro del área del Centro Histórico y su Área de Influencia, al igual que en las Zonas de Tratamiento, los siguientes espacios públicos abiertos:

Tabla 5 Distribución de Espacios Abiertos en el área de estudio

Zona	Barrio	Área (m ²)	Tipo	Nombre			
CH	Central	5853	PA	Parque de Bolívar			
	Central	651	PL	Plazoleta de los Bomberos			
	Central	593	PL	CAM			
	Central	383	AT	Parroquia Nuestra Señora del Carmen			
	Central	202	PL	Iglesia Nuestra Señora del Rosario del Palmar			
	Central	181	AT	Parroquia del Sagrado Corazón de Jesús			
AI	Central	3209	PL	Edificio Complementario Estación			
	Central	1865	PA	Estación del Ferrocarril			
	Central	1513	PL	Estación del Ferrocarril			
	Central	964	PA	Mz 267			
	Las Delicias	1890	PA	Parque de las Delicias			
	La Santísima Trinidad	823	AT	Iglesia La Santísima Trinidad			
	Uribe – Uribe	1239	PA	Parque Lineal			
	Obrero	3220	PA	Parque Lineal			
	Santa Rita	2445	PA	Parque Lineal			
	Colombia	3545	PA	Parque Lineal			
ZT	Santa Rita	6600	PA	Parque de La Factoría			
	Santa Rita	545	AT	Iglesia Santa Rita de Casia			
	Uribe – Uribe	1820	ZV	Plaza de Toros			
	Colombina	4546	PA	Parque del Amor			
	Uribe – Uribe	6200	PA	Parque Lineal			
	San Pedro	2400	PA	Parque Lineal			
CONVENCION							
ES							
C	Centro Histórico Área de Influencia	ZT	Zona Tratamiento	PA	Parque Plazoleta	C	Calle Peatonal Zona Verde
H		AI		AT		PL	
AI						Z	
						V	

Fuente 37 POT Palmira

6.4.1 Plazas y Parques de Manzana Completa

Considerados los más importantes en jerarquía, se presentan en el municipio de Palmira sin una paramentación clara en su perímetro. Pertenecen a esta categoría:

El Parque Bolívar o parque principal de la ciudad, el cual se caracteriza por no ser un recinto conformado en los costados que lo incluyen. Particularidad propia, es el efecto que tienen sus esquinas en el mismo, las cuales presentan grandes contrastes, no obstante la parte media de cada costado tiene afectaciones de variadas implicaciones lo que requiere una apreciación histórica al respecto.

Ilustración 28 Plaza de Bolívar desde la calle 30 con carrera 31 esquina para 2008



Fuente 38 CITCE, 2008

Debemos tener en cuenta que la plaza existía con anterioridad a 1758 (Aprile, 2008), en ese entonces producto de una regularización de senderos preexistentes y funciones (plaza de mercado), la cual se fue consolidando con las modificaciones que sufrieron sus originarios ranchos con cubierta de paja que se encontraban en su perímetro y que presentaban un paramento continuo a finales del siglo XIX (Ídem, 2008), aunque con una volumetría dada por sus cubiertas y los muros de las parcelas que generaba un perfil discontinuo

Ilustración 29 Plaza de Bolívar hacia finales del siglo XIX



Fuente 39 CITCE, 2008

En este período, la plaza como tal no presenta ningún tipo de trazado ni diferenciación con respecto a los senderos perimetrales. Se presentan los equipamientos de mayor importancia de la ciudad, la casa del comisario, la del Factor, la cárcel, el estanco, la primera factoría, y el conjunto

religioso ubicado al norte compuesto por la iglesia matriz (esquina nororiental), casa cural y cementerio (Aprile, 2008).

Ilustración 30 Plaza de Bolívar y su costado este en 1930



Fuente 40 CITCE, 2008

En los inicios del siglo XIX y producto del desarrollo agrícola y exportador del municipio, se observa el cambio físico de la plaza, la cual pasó de un espacio para el mercado a un parque con ejes en diagonal y luminarias, como se afirma en un informe hacia el año de 1918 por el señor Rufino Gutierrez ⁸, el cual no duda en recalcar la presente consolidación que observa cuando reseña que *“en sus costados hay doce casas de dos pisos”* lo cual persiste en los años treinta (Imagen 13).

Más adelante se observan otras importantes modificaciones del “marco de la plaza” de acuerdo a la AeroImagengrafía de 1945, en la cual se evidencia la presencia de un kiosco o retreta municipal frente a nuevos equipamientos como el Teatro Materón al costado este (Imagen 14) y la edificación

exenta de la Alcaldía Municipal, la cual genera un vacío urbano hacia la plaza que se une al generado por la nueva iglesia matriz.

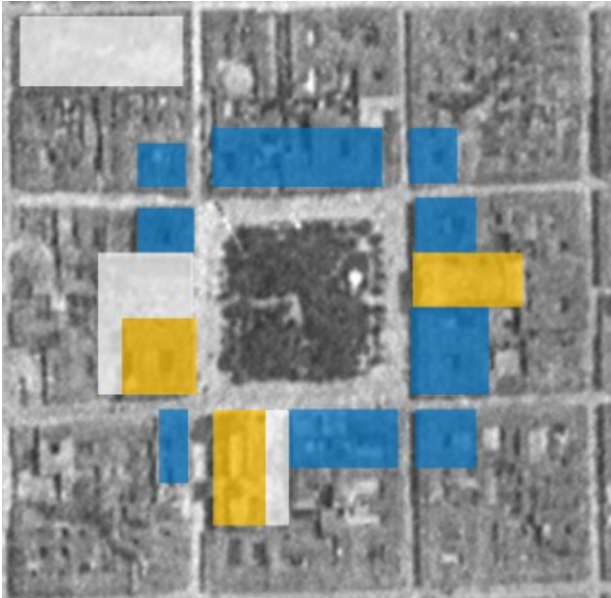
Los vacíos urbanos a partir de esta fecha serán una constante en la Plaza de Bolívar, siendo un componente que responde más al origen del lugar que al componente espacial del mismo, por lo que el carácter permanente de cambio se vuelve una particularidad del mismo que contradice los planteamientos urbanos.

De acuerdo a lo anterior, se puede afirmar que la Plaza de Bolívar nunca ha estado consolidada como un espacio urbano “contenido” entre paramentos, puesto que la proporción de los mismos y la permanencia de fuga de visuales no han permitido percibirla en ese contexto.

En 1945, el costado lateral de la nueva iglesia matriz en construcción, comienza a romper la unidad del paramento unido al nuevo proyecto de la alcaldía, el cual plantea una edificación exenta del resto de la manzana (Imagen 15), ya encontramos edificado el Teatro Materón en el costado oriental.

⁴ *“No hay más que una plaza-fuera de la de mercado cubierto – que han convertido en bonito parque cercado con verja de hierro y que tiene algunos escaños... Al parque le han puesto el nombre de Bolívar...”*. (Gutiérrez, 191 en <http://www.lablaa.org/blaavirtual/historia/dos/dos8a.htm>)

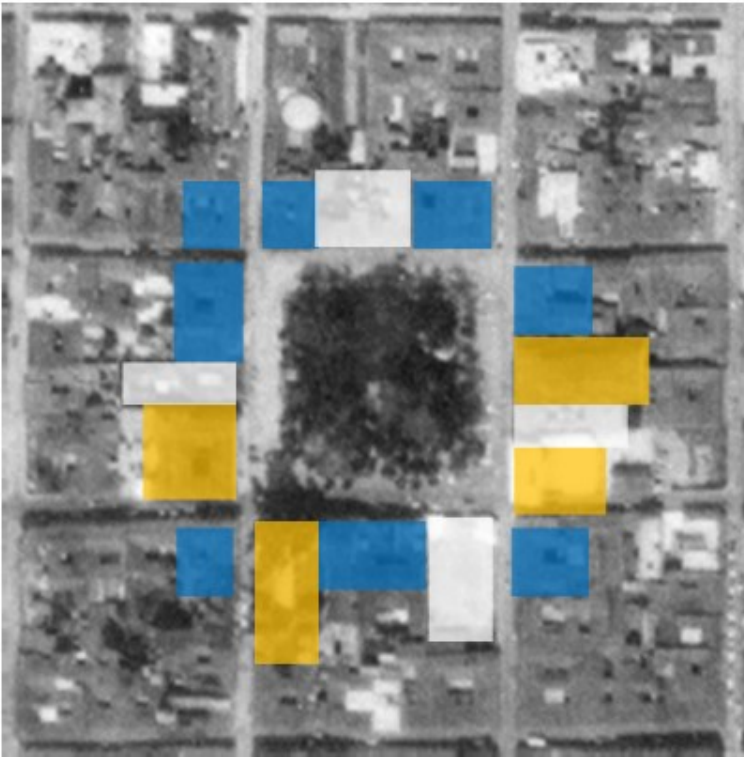
Ilustración 31 AeroImagengrafía Plaza de Bolívar año 1945



Convenciones	
BIC's	Yellow
Inmuebles Paramento	Blue
Vacios	White

Fuente 41 CITCE, 2008

Ilustración 32 AeroImagengrafía Plaza de Bolívar año 1964



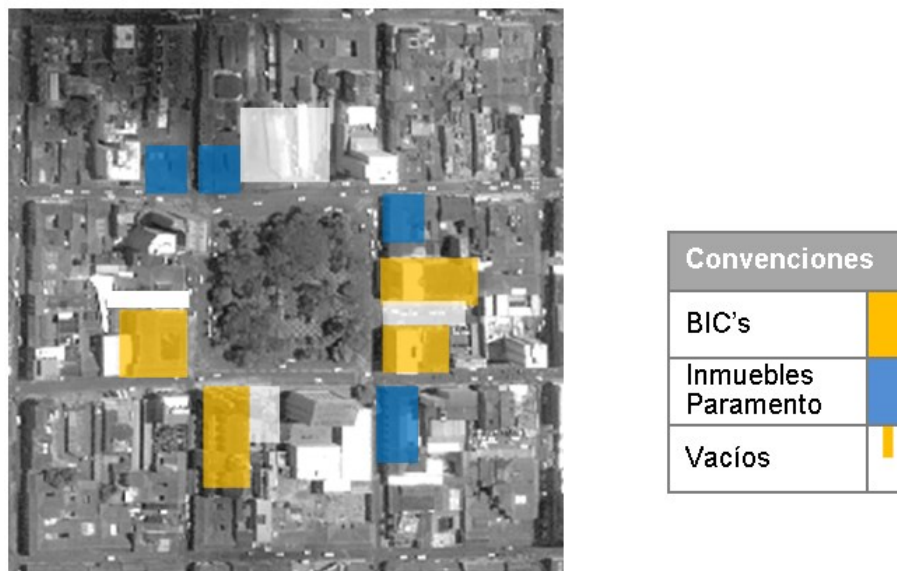
Fuente 42 CITCE, 2008

En 1964, aparece el primer edificio de estilo moderno en el costado oriental, manteniendo una altura promedio al Teatro Materón, no obstante, se genera otro vacío urbano entre ellos, producto de demoliciones de edificaciones tradicionales; en el costado norte y la esquina suroriental son afectadas por la desaparición de inmuebles.

Como se observa, esta tendencia se mantendrá hasta finales del siglo XX, cuando aparecen edificaciones que modifican la paramentalidad y la escala de la plaza de manera considerable, como lo son el Centro Administrativo Municipal al costado sur, una torre de apartamentos al costado norte y otra de similares características al costado occidental.

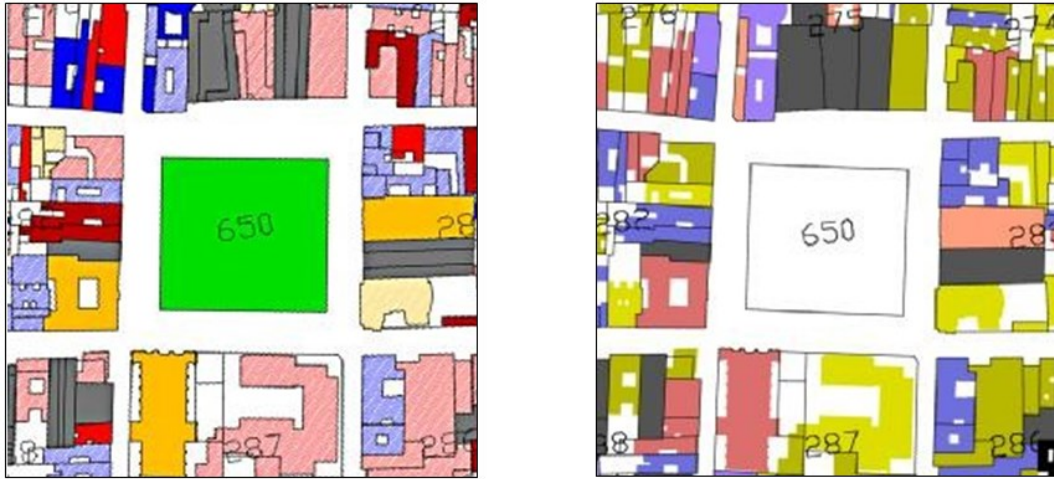
Observando éstas imágenes, podemos afirmar que los únicos vestigios históricos presentes son tres, la antigua alcaldía, la Iglesia Nuestra Señora del Rosario del Palmar y el Teatro Materón. Las demás edificaciones de la época, sufrieron cambios y alteraciones como resultado de nuevas funciones y requerimientos.

Ilustración 33 AeroImagengrafía Plaza de Bolívar año 2004



Fuente 43 Google Earth, 2004

Plano 6 Valoración y Lenguajes – Parque de Bolívar



Fuente 44 CITCE, 2008

De acuerdo a los registros de valoración y lenguaje de los inmuebles que actualmente conforman la plaza se destaca que:

Sus cuatro esquinas están intervenidas por actuaciones de la segunda mitad del siglo XX.

Los vacíos urbanos ponen en riesgo una futura consolidación de la plaza y por consiguiente las edificaciones que aún otorgan imagen a la misma.

El costado sur, por sus funciones tanto administrativas como de culto, es el que presenta mejores condiciones de permanencia en el tiempo sin modificaciones en contraste con la “mínima paramentalidad” que otorga el conjunto del CAM y el vacío urbano generado con la iglesia Nuestra Señora del Rosario del Palmar.

En contraste, el costado norte debido a la no existencia de edificaciones de escala notoria en la mitad de la manzana, es el que menos contribuye en la actualidad a la conformación espacial de la plaza, pero a su vez, esta característica le brinda un gran potencial de consolidación futura.

El Parque de las Delicias, el cual se caracteriza por ser un lugar medianamente conformado espacialmente pero “desconectado” urbanamente con su sector circundante, generador y recinto a la vez, de una grave situación social, visualizada en la inseguridad del sector.

El Parque de las Delicias, hacia el año de 1945 es sencillamente un “lote” baldío que rompe la morfología urbana, rodeado de grandes áreas sin construir, y cuyo aspecto edificado más relevante era la antigua galería, ocupando toda una manzana y una cuadra del mismo.

Ilustración 34 Contextualización con el parque de las delicias



Fuente 45 CITCE 2008

No obstante, el carácter de este parque se consolida en los años sesenta cuando se une a los nuevos bloques del proyecto de la Galería Central y se consolida la manzana del costado norte y occidental; la primera con el edificio de la Galería alterna y el equipamiento para carnicerías y la segunda con la construcción de un edificio para oficinas departamentales, futura sede del colegio Champagnat.

En la actualidad, su categoría de parque pasa a un segundo plano, puesto que los usos que prevalecen en el mismo son los comerciales y su grado de inseguridad lo hace ajeno a la comunidad. Tiene a su favor la presencia de edificaciones que han mantenido su tipología en el tiempo, no obstante, la afectación física de los mismos, requiere prioritariamente un trabajo de consolidación estructural.

Su peculiaridad de ser un espacio abierto articulador de dos grandes equipamientos, al costado oriental los bloques de la galería central y al occidente el antiguo colegio Champagnat, le permitirá ser un punto de gran relevancia urbana, planteando con esto una limpieza del sector en cuanto a actividades y presencia de vendedores informales ocupando la calle que está al norte del mismo.

Ilustración 35 Plazoleta de la estación del ferrocarril de Palmira



Fuente 46 Propia de la investigación

El Parque de la Estación del Ferrocarril, el cual se caracteriza por ser parte integral del conjunto del edificio principal de la estación y del sector de las bodegas de almacenamiento. Para el año de 1945, ya está presente en el contexto urbano y está conformado por un cerramiento bajo de pedestales que divide dos zonas, la primera con piso duro y sin vegetación al estilo plazoleta y la siguiente con senderos y arborización, composición que existe hasta nuestros días.

6.4.2 Plazoletas y Atrios

Estos espacios abiertos se presentan como una sustracción del lleno de una manzana, generalmente en sus esquinas. En el área de estudio diferenciamos:

Las Plazoletas. Corresponden a espacios integrados a una manzana ligados a equipamientos colectivos de importancia que amplían de manera clara el espacio peatonal de los andenes y al mismo tiempo permiten una mejor percepción de edificación retrocedida. En el caso de Palmira se reconocen dos elementos de este tipo en el área de estudio:

La plazoleta de la Estación del Ferrocarril, la cual se concentra en una superficie significativa localizada frente a la edificación, la cual llega a los 1230 m². Dicha plazoleta, no es consecuencia de un espacio colonial, puesto que su origen responde a la aparición del complejo de la estación en el siglo pasado.

Ilustración 36 Plazoleta de la estación del ferrocarril con el edificio republicano que es parte del patrimonio local



Fuente 47 Propia de la investigación, 2019

La plazoleta de los Bomberos ubicada en la manzana 273, la cual se caracteriza por ser un lugar que en un principio presenta un trazado de plazoleta, enmarcada por los edificios que localizados

en su esquina nororiental: el Teatro Martínez⁹ y la Estación de Bomberos. Es una plazoleta que está “separada” de las edificaciones principales, pero que presentaba un conjunto de actividades que la enriquecían a pesar de su tamaño, era remate de la “callejuela” que llevaba a la gallera, plaza de encuentro de los espectadores de las obras artísticas y reforzaba la escala de la Estación de Bomberos.

Ilustración 37 Parque de Bomberos hacia 1945 – AeroImagengrafía



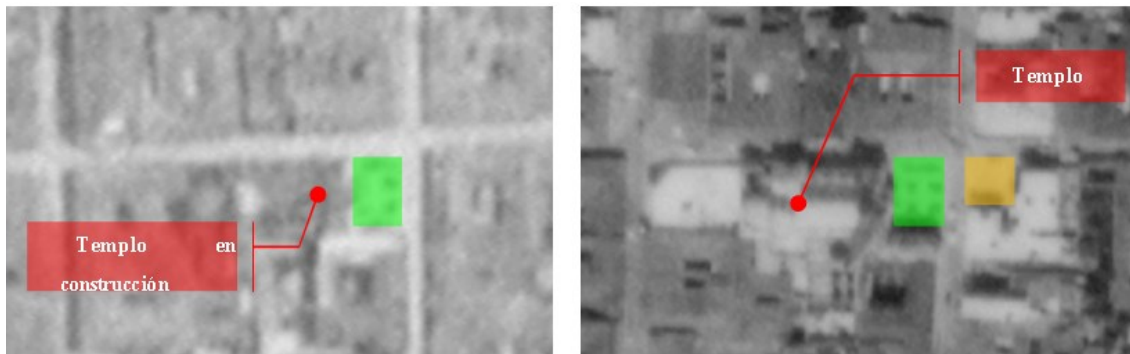
Fuente 48 IGAC, 2008

Los atrios. Surgen del retroceso de un equipamiento colectivo de importancia, que en para el caso del área de estudio son predominantemente de culto. De conformidad con el Teatro Rienzi que actualmente se observa es una reconstrucción posterior al primer teatro.

Las áreas de espacios abiertos, el tamaño de los atrios es mediano, sin tomar en cuenta el atrio de la Parroquia del Sagrado Corazón de Jesús (181 m²), el resto fluctúa entre 545 a 823 m²; así mismo, aumentan su importancia cuando la paramentalidad de las esquinas que los conforman es completa. Dentro de esta modalidad de espacio abierto se tienen:

El atrio de la Parroquia Nuestra Señora del Carmen, ubicada en la manzana 284 del centro histórico, es uno de los elementos que articuló la estructura urbana del municipio de Palmira desde 1945, con una buena conformación dada por la paramentalidad de sus edificaciones circundantes, todas ellas de tradición colonial.

Ilustración 38 AeroImagengrafía derecha: estado a 1945; izquierda: estado a 1964



Fuente 49 IGAC, 1945

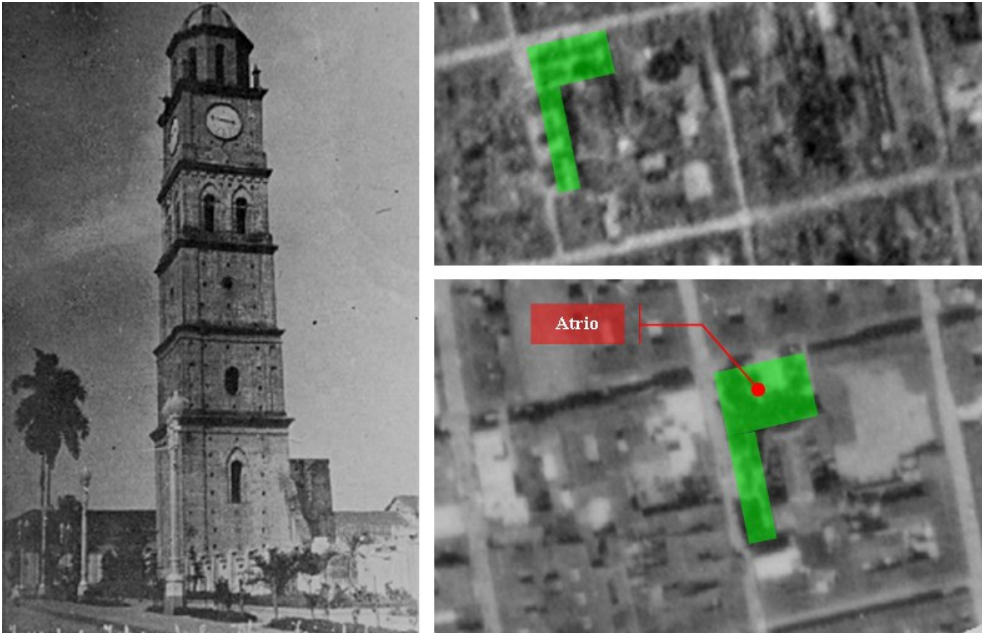
Ya para 1964 aparecen las primeras edificaciones modernas en su costado oriental, las cuales parecen dejar un “atrio” en la esquina que junto con el de la parroquia, le agrega escala al edificio de culto y se amplían las visuales. No obstante, esta afectación durará pocos años y en la década de los setenta se llenará dicha esquina por una edificación también de estilo moderno y la cual permanece actualmente.

Ilustración 39 Atrio de la Parroquia Nuestra Señora del Carmen 2008



Fuente 50 CITCE, 2008

Ilustración 40 Izquierda: estado a 1920; derecha arriba: estado a 1945 y abajo: estado a 1964



Fuente 51 IGAC, 1945, 1964)

El atrio de la Iglesia de La Santísima Trinidad, ubicado en la manzana 119 del área de influencia es el de mayor área, además, conjuga en torno de sí, un equipamiento de culto y otro cultural, lo que fortalece su presencia y posibilita intervenciones futuras como complejo cultural del municipio.

A destacar del desarrollo de este espacio abierto, tenemos que hacia 1920 encontramos la torre de la iglesia y está demolida la antigua parroquia para iniciar la construcción del templo que actualmente observamos, se observa el buen manejo del espacio público, andenes amplios ajardinados y completamente iluminados; es un espacio paramentado por edificaciones de tradición colonial y así permanece observándose en el año de 1945 la continua construcción de la nave que acompaña la torre.

Hacia 1964, se observa que ya se ha afectado la esquina occidental con la aparición de edificaciones modernas, de las cuales la de la esquina se conserva en el momento. Al costado sur se observa la aparición de otra edificación en altura y se observan cambios en el tratamiento de piso del atrio.

El gran problema que presenta este espacio abierto y particularmente las edificaciones que lo conforman es la afectación que ha sido producida por el círculo “dañino” que se irradia desde la Galería Central, esta incidencia permite que debido a la extensa área que ocupa el templo como la Casa de la Cultura no favorezcan el control social, generando vandalismo y mal cuidado del atrio y de su vegetación, a tal punto que al 2008 lo encontramos cercado y con avisos de “no más basuras”. Por lo anterior, la inseguridad del sector es el elemento más conflictivo para este espacio.

Ilustración 41 Recinto de La Santísima Trinidad como remate de la calle 30



Fuente 52 Propia de la Investigación, 2019

El atrio de la Parroquia del Sagrado Corazón de Jesús, ubicado en la manzana 301 del centro histórico, es el de área más reducida y a diferencia de los anteriores, no está inmediatamente después del templo, por el contrario, éste se encuentra al otro costado de la carrera 30, enmarcado por un complejo institucional. Su conformación no ha variado significativamente desde el año 1945, no obstante la edificación que la enmarca actualmente solo aparece en la década de los sesenta.

Ilustración 42 Remate de la Calle 30, sobre el pabellón de circulación de la casa de la cultura



Fuente 53 Propia de la Investigación, 2019

a) El atrio de la Iglesia de Santa Rita de Casia, ubicado frente a la carrera 28 en la zona de tratamiento 3, tiene una configuración de “parque” con geometría radial que perdura en la actualidad. Se conforma al oriente y norte por el templo y la casa cural; su costado sur favorece su espacialidad, sin embargo, la amplitud de la carrera 28 pone en riesgo su visualización debido a la amplitud de la vía, que la aleja de su costado occidental.

Ilustración 43 Atrio Iglesia Santa Rita de Casia, 2008



Fuente 54 CITCE, 2008

Ilustración 44 Atrio Iglesia Santa Rita de Casia hacia 1964 – AeroImagengrafía



Fuente 55 CITCE, 2008

6.4.3 Zonas Verdes Lineales

Corresponden a las que conforman el espacio actual del Parque Lineal, en donde se observa el tratamiento empujado con un propósito más de recreación pasiva visual, que de reunión, no están asociados con una paramentalidad definida que les produzca un grado de cerramiento sensible en varias secciones del mismo. En el caso de Palmira, estas zonas verdes tienen su origen en el proyecto de entamboramiento del río Palmira a mediados de los años cincuenta.

Es importante destacar que aunque dentro de la sociedad palmirana el término “parque lineal” es un límite claro o un punto de referencia urbano, el término en sí no corresponde con el estado actual de este espacio, el cual sólo logra configurar algo similar a parque en pocos trayectos.

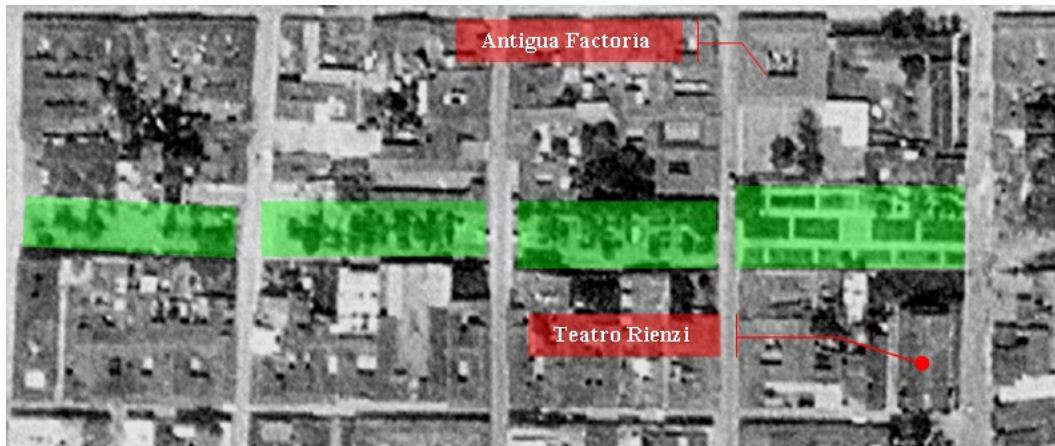
Ilustración 45 Parque Lineal hacia 1964 – AeroImagengrafía



Fuente 56 IGAC, 1964

El proyecto de entamboramiento del Río Palmira se hace efectivo con la aparición de la Calle 32ª entre las carreras 35 y la 16 al oriente, cruzando 21 manzanas en toda su longitud. El proyecto presenta diseño de jardines y configuración de separadores al medio con vegetación, claramente en 1964 se observa un mejor tratamiento de algunos trayectos como el comprendido entre la carrera 27 y la 31, específicamente un trabajo de parque urbano al frente de la actual manzana 272, donde se ubica el Teatro Rienzi y se encuentra al costado norte la edificación de la antigua Factoría, usada en los últimos años como la sede del Colegio Cárdenas.

Ilustración 46 Acercamiento Parque Lineal – AeroImagengrafia

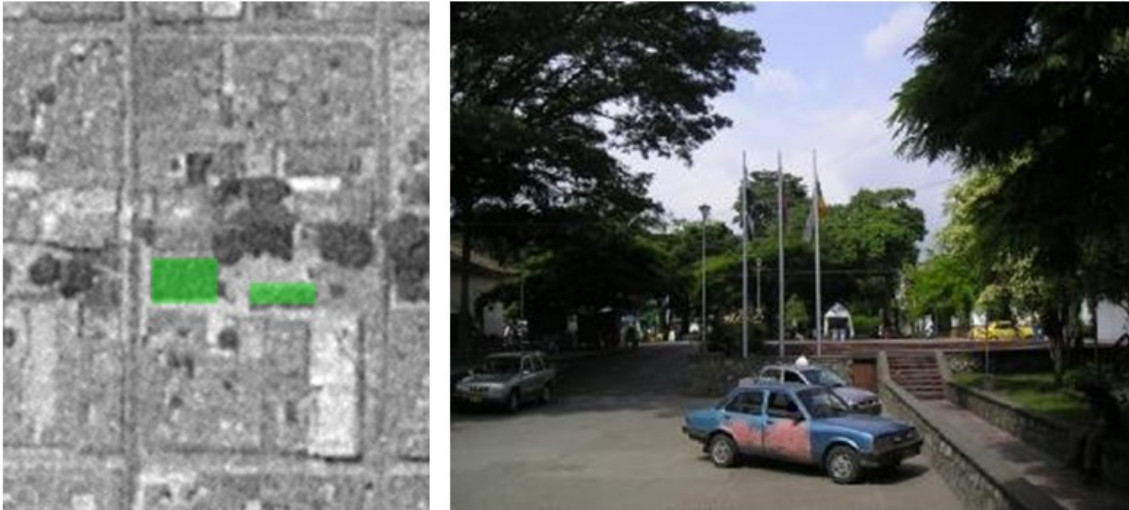


Fuente 57 IGAC, 1964

Para esta fecha no se encuentran grandes equipamientos que se hallan en la actualidad como el edificio del antiguo I.S.S. y el complejo de la caja de compensación Comfaución. Se destaca la demolición de unas construcciones al costado sur del Teatro Rienzi, lo que le genera un atrio y lo deja exento en la manzana; además, varios “vacíos” de manzana se siguen observando al costado del Parque Lineal con abundante vegetación, generando la impresión que el parque se adentra al tejido urbano.

Para la década de los setenta, la aparición del bloque de la Caja de Compensación Familiar de la Industria y el Comercio de Palmira – Comindustria (Comfaución), con su supermercado principal, inicia los cambios en el espacio del parque lineal contiguo a dicha edificación el cual se transforma en una serie de intrincadas superficies duras, blandas con la inclusión de parqueo a su interior, fragmentando este tramo del “Parque Lineal”, de manera absoluta, fenómeno que se observa en la actualidad.

Ilustración 47 Cambio en el diseño en la década de los 70



Fuente 58 CITCE, 2008

Ilustración 48 Tramo del Parque Lineal frente a la manzana 270



Fuente 59 CITCE, 2008

En la década de los noventa, el parque sufre otra transformación debido a los cambios generados por la aparición de la sede administrativa del Instituto de los Seguros Sociales – I.S.S. que en lugar de aprovechar este espacio, no genera relación alguna con el mismo, planteándose el proyecto en un nivel muy superior al del Parque Lineal (plataforma), adjudicándole al Parque Lineal un tratamiento residual, el cual se traduce en una zona verde sin mayores pretensiones (Imagen 34), que incluye vías perimetrales semipeatonales que sirven de acceso a viviendas que tienen frente a esa área.

Haciendo un recorrido al oriente desde otro punto importante de referencia como es el tramo de la plaza de toros Agustín Barona Pinillos, se observa la inclusión de tratamiento de plano base mediante un adoquinado y la presencia de una pequeña zona verde al frente de la plaza misma; solo se tiene un carril de servicio vehicular, al costado norte.

Ilustración 49 Recorrido hacia el oriente del Parque Lineal



Fuente 60 CITCE, 2008

Las siguientes manzanas siguen presentando sus correspondientes vías perimetrales con separador al centro de buenas proporciones (Imagen 35 – B al D); a partir de la manzana en donde el parque se une con el Parque del Amor, se observa una vía sin pavimentar, sin separador alguno, que continúa hasta el remate del Bosque Municipal en la margen de la carrera 16. Estas manzanas no tienen una paramentación clara hacia las áreas del Parque Lineal y sus edificaciones son “nuevas” y de escala modesta, zonas en etapa de consolidación.

6.4.4 Callejones y callejuelas

Por su alta centralidad y concentración de edificaciones singulares, el área de estudio tiene tres modalidades de vías particulares: el callejón, la callejuela y las calles de recintos urbanos.

El callejón, referido a una vía pequeña entre muros “ciegos” de edificaciones que cruza una unidad mayor (manzana) y comunica dos calles. Los ejemplos encontrados en el área de estudio que corresponden a esta denominación, se concentran en el complejo de la Galería Central, en las manzanas 136, 137, 142 y 143.

En las primeras dos manzanas, estos callejones no tienen una diferenciación de su entrada en la fachada de conjunto, contrario a lo que sucede en las otras manzanas en donde se destaca formalmente.

Ilustración 50 Callejón al interior de la manzana 136



Fuente 61 CITCE, 2008

Todos los callejones, están en muy mal estado de conservación al igual que las edificaciones que los contienen. En varios de ellos se ha suspendido el paso de una calle a otra y se han adecuado a actividades del sector, como restaurantes.

Ilustración 51 Callejón al interior de la manzana 242



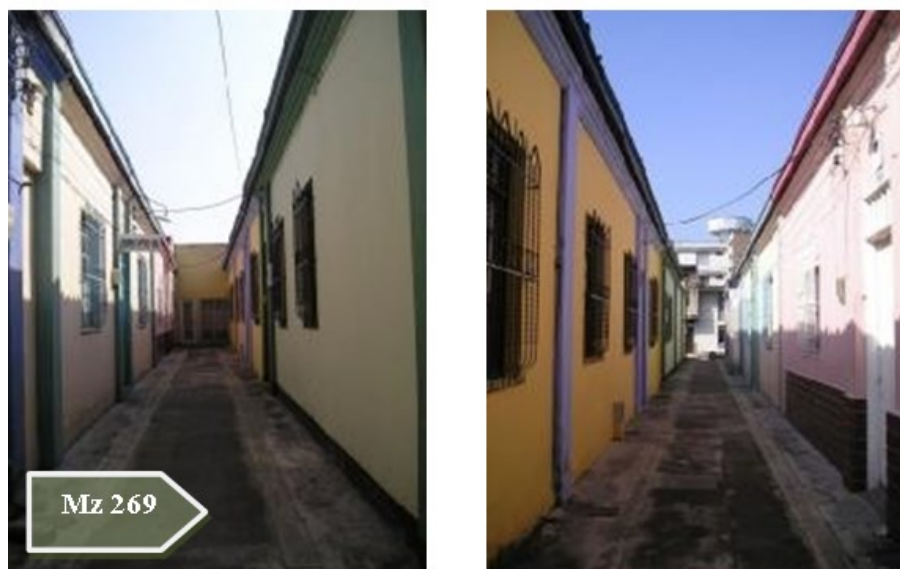
Fuente 62 CITCE, 2008

En los demás, su uso original no se ha podido reconocer, no obstante han sido deteriorados a tal punto que se han convertido en lugar de habitación de los menos favorecidos en algunos casos, hasta chatarrería u otros. Cubiertos por materiales poco durables, y en general de productos de reciclaje.

Los callejones fueron parte integral del complejo mecanismo denominado “galería”, no obstante se están perdiendo con el deterioro tanto físico como social; es imprescindible que se recuperen como un elemento morfológico urbano protagonista del cambio del sector, teniendo en cuenta los valores tipológicos del conjunto.

La callejuela por su parte, es una vía angosta generalmente peatonal que aparece al interior de la manzana y sirve de acceso común a diferentes unidades de loteo. En la morfología urbana de Palmira, tiene particular interés la presencia de esta categoría en las primeras décadas del siglo XX, lo cual se evidenció mediante el registro en sitio y la aerofotogrametría del año 1945. Estos ejemplos se concentran en el costado sur del Río Palmira en las actuales manzanas 269 y 272, concentran inmuebles de conservación tipológica y BIC's respectivamente.

Ilustración 52 Callejuelas en Palmira, primeras décadas del siglo XX



Fuente 63 CITCE, 2008

Estos cambios morfológicos de orden del loteo al interior de la manzana seguirán presentes en Palmira durante la segunda mitad del siglo XX, es así como las manzanas 271 y 276 agrupan estas nuevas “callejuelas”.

Ilustración 53 Callejuelas en Palmira, segunda mitad del siglo XX



Fuente 64 CITCE, 2008

Notamos en la manzana 276, que la callejuela asume una sección más amplia y por lo tanto permite el acceso de vehículos, no obstante al no tener un retorno en forma de “U”, no se considera un “cul de sac”¹¹. Además, se observa la incidencia de las nuevas tipologías edilicias y el aumento de altura en las mismas.

La manzana 271 por su parte, presenta un equipamiento en altura generado por la sede de Comfaución, esto ha implicado para este espacio su cierre mediante reja al acceso; adicionalmente, hay un conflicto en términos de propiedad, por una parte la calle sirve de acceso a los vecinos de la caja de compensación, por otra, está cruzada por una institución de carácter privado que requiere políticas de seguridad y privativas de circulación, debido a la presencia de sus oficinas y supermercado en el primer nive

⁵ Se denomina así a las calles sin salida que terminan en una vuelta o rotonda.

6.4.5 Espacios Abiertos con usos específicos

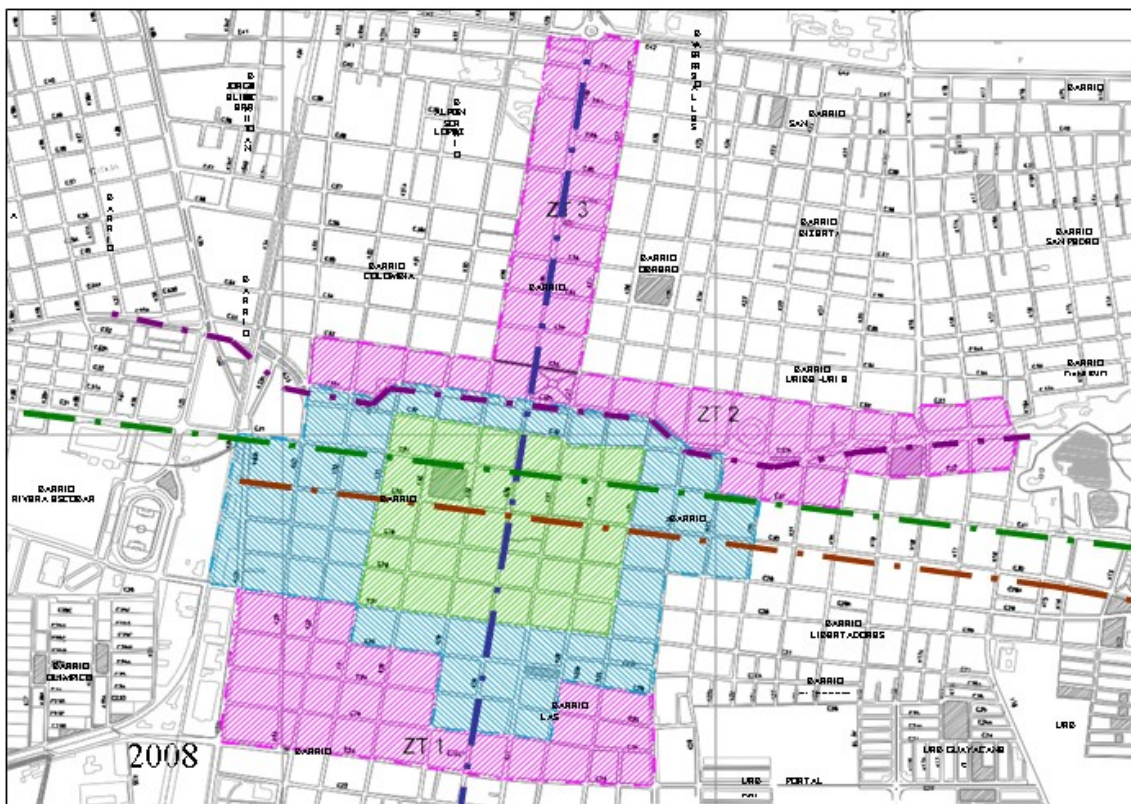
En el área de estudio, existen unos espacios abiertos que por su forma de vinculación a equipamientos relevantes, implican un uso de carácter público restringido y son complemento a funciones específicas del edificio que los incluye. Los espacios de estas características en Palmira están concentrados en una misma manzana y pertenecen al CAM y a la Curia Episcopal, respectivamente; éstos prácticamente se “funden” en un solo, debido a que sus “muros” son simplemente rejas en forja metálica.

Con respecto al uso de los mismos, depende en gran medida de su edificio contenedor, por el lado del CAM, es una plazoleta que tiene 593 m² y separa la torre principal del conjunto del bloque de tres niveles, es una superficie a un solo nivel y presenta restricción de acceso de acuerdo a las jornadas de prestación de servicio. El espacio de la Curia es mucho más pequeño con solo 202 m², esto aunado a la escala de las edificaciones contigua hace que se refuerce su apreciación de “residuo urbano”, teniendo en cuenta que anteriormente existía la antigua Casa Episcopal que generaba fachada hacia la Plaza de Bolívar.

6.5 Recorridos relevantes

Por su topografía plana, su trazado, las visuales se pierden en el horizonte, es así como los recorridos de los que hablaremos, se han dado más producto de las costumbres de uso a través del paso de la historia, que teniendo referencias geográficas.

Ilustración 54 Los Recorridos y las Zonas planteadas por el estudio



Fuente 65 CITCE, 2008

6.5.1 La Carrera 28

Es el eje de conectividad Norte-sur de la ciudad, es el “camino real” el reposan edificaciones importantes dentro de la memoria colectiva de la comunidad, no solo por su valor arquitectónico si no por su función. Es la única calle de las que llega al centro, que varía sus dimensiones, dando una percepción diferente dentro de la morfología urbana característica de la ciudad.

En el tramo de la calle 28, comprendido entre las calles 42 y 34 (Zona de Tratamiento No.3), es en donde el espacio calle tiene mayores proporciones, se encuentran edificaciones como el Colegio de Cárdenas, la Estación del Motorista (Hoy biblioteca), el Asilo de Ancianos, el Hospital San Vicente de Paúl (con su antiguo claustro), y la Iglesia de Santa Rita de Cacia - Padres Agustinos con su atrio.

Entre las calles 34 y 32, hay una pérdida absoluta en los paramentos, restándole importancia al recorrido desde el punto de vista de sus valores arquitectónicos y morfológicos, estas nuevas condiciones morfológicas podrían aprovecharse al momento de buscar darle continuidad a las dimensiones que presenta la calle en su primer tramo.

Ilustración 55 Carrera 28 – AeroImagengrafía



Fuente 66 Google Earth, 2006

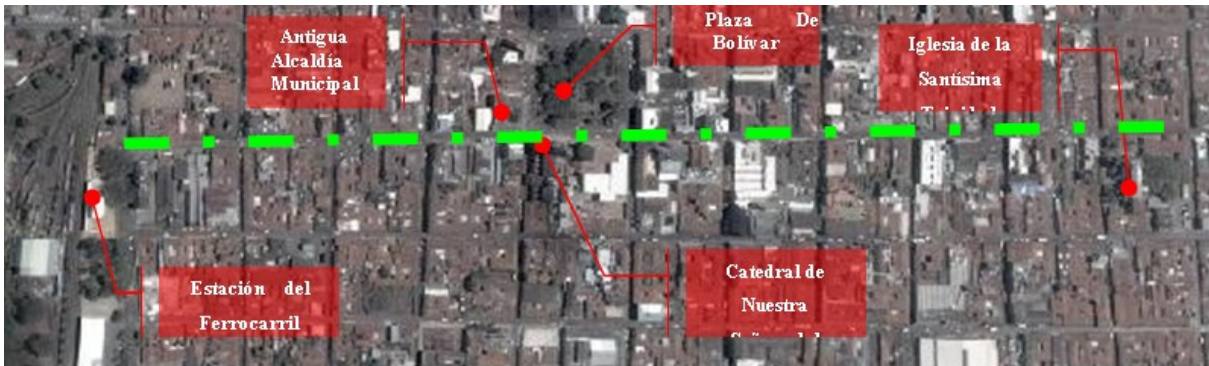
La carrera 28, atraviesa el parque lineal y el parque de la Factoría, siendo este cruce la entrada a lo que culturalmente la gente conoce como Centro y objeto de nuestro Estudio, en el trayecto comprendido entre las calles 32 la 27, encontramos fuerte invasión del espacio público por parte de vendedores y alto deterioro en la morfología (Retrocesos, voladizos, alturas heterogéneas).

A partir de la calle 27, al encuentro con las instalaciones de lo que se conociera como Colegio Champagnat, que formalmente desconoce la carrera 28, el recorrido se diluye y se ve fuertemente dominado por el uso residencial.

6.5.2 La Calle 30

Este eje cobra importancia al ser el condensador de los mayores flujos peatonales que entran o salen del centro buscando la conectividad con la ciudad de Cali, antes con la presencia del Tren de pasajeros y ahora por ser el “tácito” sitio de embarque y “desembarque” de pasajeros de las rutas intermunicipales.

Ilustración 56 Calle 30 – AeroImagengrafía



Fuente 67 Google Earth 2006

La Estación del Ferrocarril, su plaza y el edificio del Antiguo Hotel Estación (propuesto como BIC), conforman uno de los mejores espacios urbanos de la ciudad, y le dan inicio a este eje, que tiene siempre, como referente la torre de la Catedral.

Entre las calles 33^a y la 30 (área de Influencia), producto de la ausencia en la continuidad paramental, las diferentes alturas en las edificaciones, lotes vacantes (parqueaderos), la falta de andenes, hacen que el recorrido este perdiendo su valor.

Ilustración 57 Inicio del Recorrido de la calle 30 como eje conector de nodos centrales de Palmira



Fuente 68 Propia de la investigación, 2019

La Plaza de Bolívar y las edificaciones que la conforman, hacen parte importante de este recorrido (La Plaza, analizada en otro aparte de este estudio), siendo elemento que marca el inicio de lo que a través de la historia se ha conocido como la Calle del Comercio.

Entre las calles 29 y 25, (antigua calle del Comercio) con la mayor actividad comercial de la ciudad, vemos concentrados los mayores flujos peatonales, y es aquí donde reposa uno de los mayores conjuntos de edificaciones conservadas o poco alteradas.

Ilustración 58 Inicio de la peatonalización de la calle 30, sobre el Parque de Bolívar



Fuente 69 Propia de la investigación, 2019

El último espacio que encuentra este recorrido eje, es el que conforman la plazoleta de la Iglesia la Trinidad y la Casa de la Cultura.

Ilustración 59 Remate del eje peatonal en el Recinto de la Santísima Trinidad



Fuente 70 Propia de la Investigación

El eje se diluye a partir de aquí, y se convierte en un tránsito obligado en la conectividad hacia el oriente, rematando en el Batallón de Ingenieros Agustín Codazzi, y a su paso encuentra conjuntos de agrupaciones de vivienda de valor arquitectónico importantes, como lo son las Casas Fiscales.

6.5.3 La Calle 31

Eje de conectividad y salida vial hacia Cali, sobresale y es referente visual la torre de la iglesia de los Carmelos, en cuyo cruce con la carrera 27, conforman el espacio con mayor valor formal dentro de este recorrido, tiene fuerza en el arraigo cultural de la ciudadanía como el eje paralelo a la calle del Comercio.

Es quizás la calle más afectada por las diferentes alteraciones en sus paramentos, producto de los diversos cambios en la normatividad que no van de la mano con la preservación del patrimonio, prueba de ello es el costado norte de la plaza de Bolívar, el cual no termina de conformarse.

7. CAPITULO II REFERENTES DE ESPACIOS PÚBLICOS DE CALIDAD COMO INSTRUMENTOS DE DISEÑO

7.1 El espacio público en función de la Peatonalización

Inicialmente la investigación requiere de la conceptualización del espacio público en función a la peatonalización, teniendo esto en cuenta que las fortalezas del paisaje y de la composición de ciudad se basan en estos elementos articuladores. Desde diferentes perspectivas los componentes urbano arquitectónicos son de vital importancia para el desarrollo de la sociedad, dependiendo de ellos para realizar las actividades diarias.

Mobiliblog presenta un artículo en el cual expone una serie de ideas acerca del mejoramiento de estos tipos de sistemas, teniendo en cuenta una serie de parámetros que desde la sostenibilidad permiten la proyección y planificación adecuada de las ciudades con sus áreas centrales, pretendiendo generar unidades urbanísticas en pro del crecimiento de ciudad y la integración social. A continuación se cita específicamente el contenido del documento, el cual genera una explicación teórica acerca de la importancia del objeto de estudio La Calle 30:

“Muchas ciudades latinoamericanas sufren los problemas comunes de las zonas urbanas: congestión, contaminación, pérdida de identidad de barrios históricos, disminución de productividad, ruido, problemas de seguridad vial y crecimiento urbano desmesurado, entre otros. Los costos de congestión se traducen en tiempo y dinero invertido, además de otras externalidades como las emisiones de gases de efecto invernadero.

Los análisis realizados en la región señalan costos de congestión de casi el 3% del PIB en América Latina y Caribe. Actualmente, las ciudades latinoamericanas albergan el 78% de la población total de Latinoamérica y se espera que esa proporción aumente hasta el 85% en 2050. Además, se ha producido un proceso de motorización de manera generalizada: solo en los últimos cuatro años, el número de coches en Latinoamérica ha aumentado un 6%. Esto se ha visto empujado por la rápida urbanización y el incremento de los salarios.

Al mismo tiempo, las ciudades presentan un desequilibrio de la distribución de espacios y usuarios. Ante esta situación, algunas ciudades en la región como Sao Paulo o Ciudad de México han optado por realizar intervenciones de peatonalización permanentes o temporales, permitiendo que el espacio ocupado por los vehículos sea habilitado para el paso de peatones. Pero ¿qué implican estas peatonalizaciones?

En muchos casos, las peatonalizaciones se han entendido únicamente como una herramienta de planificación urbana para ordenar el espacio, para que todos los peatones pudieran hacer uso del espacio público. No obstante, es necesario enfatizar que estas acciones funcionan como parte de las actuaciones de ordenación de la movilidad en el espacio público para gestionar no solo el espacio, sino también el tráfico en las ciudades. Esto requiere una coordinación eficiente con el

resto de la infraestructura de transporte para evitar desviar o incrementar los problemas de movilidad. Por ello, hay que entender las peatonalizaciones como intervenciones integradas en los proyectos de transporte urbano, de manera que su definición se apoye en sistemas de transporte públicos eficientes.

En cualquier caso, las peatonalizaciones no están libres de polémicas por los efectos que tienen sobre el urbanismo y el tráfico en las ciudades, ya que los modifican significativamente. Estos efectos pueden producir cambios en los usos del suelo, lo que puede llevar a la expulsión de usos residenciales, la modificación y especialización del uso comercial y, en ausencia de políticas generales de tráfico, pueden llevar al desplazamiento de los conflictos de transporte hacia la zona adyacente del área peatonalizada.

Un proceso de peatonalización es conveniente realizarlo junto con modelos de tráfico, planes de planificación urbana, planes de movilidad sostenible y planes de eliminaciones de barreras arquitectónicas para estructurar las zonas peatonales y las zonas contiguas para que los trayectos motorizados no se desvíen a otras calles.

Asumiendo una correcta realización del plan de peatonalización ¿qué beneficios pueden traer a la ciudad y a los ciudadanos?

7.1.1 Mejora de la seguridad vial

La mayoría de los siniestros de tránsito de peatones y ciclistas (los 2 grupos más vulnerables) tienen lugar en las ciudades. De acuerdo con el departamento de Transporte de Estados Unidos, el 73% de las muertes de peatones y el 69% de las de los ciclistas tienen lugar en áreas urbanas. Además, los sectores marginados y más pobres de la sociedad tienen mayor riesgo de accidentalidad en tráfico. Solo en USA, las muertes de peatones de origen afroamericano desproporcionadamente alta (del 17%, cuando representan el 13% de la población).

La moderación del tráfico, la reducción de velocidad, la separación de espacios destinados exclusivamente a los peatones y, en definitiva, la protección de los peatones y ciclistas conlleva la mejora de la seguridad vial.

7.1.2 Mejora de la movilidad peatonal

Muchas veces, las ciudades tienen una descompensación entre el espacio dedicado a los vehículos y el número de usuarios de vehículos. Las peatonalizaciones permiten hacer una redistribución del espacio de manera proporcional al tipo de usuarios. Por ejemplo, en la plaza de Times Square en Nueva York antes del proceso de peatonalización del 2014, el 90% del espacio era para vehículos mientras que el 90% de los usuarios eran peatones. Tras la operación, se invirtió la distribución de espacios haciéndolo acorde al volumen de usuarios, lo que permitió una mejor movilidad de los peatones.

No obstante, para que este tipo de actuaciones mejoren la movilidad, necesitan incluir medidas que armonicen el espacio peatonal con el resto de los espacios de la ciudad. En España, la

peatonalización de 10 kilómetros de calles en San Sebastián incluyó 18 elementos de paso y 14 aparcamientos (4 de ellos de la tipología de *parking* subterráneo bajo plaza peatonal en superficie) (Machín Gil, 2015).

7.1.3 Reducción de la contaminación

De acuerdo con los compromisos del BID en la lucha contra el cambio climático, los proyectos de transporte urbano se integran dentro del conjunto de operaciones alineadas con los objetivos de mejora del cambio climático, ya que estas operaciones, principalmente de transporte público, ayudan a reducir las emisiones de gases de efecto invernadero. En casos como Nueva York o Madrid señalan reducciones de contaminación del 25% gracias a la peatonalización. En el caso de las ciudades latinoamericanas, los medios oficiales señalan reducción de emisiones por estas actuaciones, aunque normalmente no se publica la cuantificación.

No obstante, podemos encontrar ejemplos de peatonalización donde la contaminación se reduce drásticamente tras la intervención, como en el caso de Quito, donde las reducciones de contaminación fueron entre el 20% y el 30% en las calles García Moreno y Chile.

7.1.4 Mejora de la calidad de vida

Principalmente, para los residentes, pero también para los transeúntes. Todo esto debido a la disposición de más espacio, menos ruido y menos emisiones. Normalmente, hay una situación

inicial de reticencia de los ciudadanos a cambios tan drásticos en los centros urbanos y a las incomodidades y molestias de las propias obras: situación que se invierte con el paso del tiempo. La *American Journal of Public Health* señaló la relación entre la presencia de espacios peatonales y ciclistas y la baja tasa de obesidad. Las ciudades con mayores tasas de peatones y ciclistas tienen niveles de actividad física más cercanos a los recomendados por los profesionales y una proporción más baja de diabéticos. A esto hay que añadir que caminar es el modo de transporte menos contaminante y más barato.

7.1.5 Impacto sobre el comercio

No es baladí el efecto de las peatonalizaciones sobre el comercio, ya que, a pesar de la reticencia de algunos sectores comerciales, se utiliza como modelo de promoción comercial, en la que las zonas peatonales compiten con los centros comerciales periféricos. Un análisis realizado por la OCDE en Alemania señaló un aumento de ventas en el 20% de los comercios en Colonia, del 25% en Copenhague, del 40% en Múnich, del 20% en Viena y de un 70% de los negocios en Hamburgo. Existen casos de disminución de las ventas no cuantificados como en el caso de Gotemburgo (Suecia)”. (Lancharro, 2019)

7.2 Transformaciones urbanas de las áreas Centrales

A continuación citamos una serie de proyectos que se desarrollan en el contexto regional, los cuales desde la referencia proyectual enmarcan estrategias útiles para la propuesta de investigación:

7.2.1 La Peatonalización como elemento Clave en la Regeneración Urbana, Plan Maestro para el centro de San José – Costa Rica

El nivel de urbanización en Latinoamérica y el Caribe ha sido rápido y acelerado, alcanzando cerca del 80% y donde vivimos más de 495 millones de personas en centros urbanos (CEPAL, 2017). Con este contexto, no es difícil imaginar ciudades desordenadas donde predominan los automóviles por sobre las personas, y donde el peatón muchas veces debe escurrirse entre los vehículos para poder circular. Contamos con ejemplos históricos de ciudades inaccesibles donde no se priorizan los transeúntes ni los modos blandos de movilidad; por el contrario, son centros urbanos con precarios accesos peatonales, aceras muy angostas, muchos estacionamientos, con mucho congestionamiento, contaminación y caos automotor.

Sin embargo, también es cierto que algunas ciudades latinoamericanas están comenzando a revertir el dominio del automóvil hacia centros urbanos más amigables con el peatón, accesibles, inclusivos y sostenibles. En estos casos es importante detenerse a percibir cómo se ha logrado que la ciudad devuelva espacio urbano a los peatones por dónde cruzar, a los automóviles dónde frenar, a los buses dónde pararse sin obstruir y a los ciclistas por dónde pedalear. Cuando la ciudad se ve agobiada por automóviles, buses y camiones, los peatones no pueden vivirla pues son ellos los que más sufren tanta hostilidad vehicular. Necesitamos que la ciudad nos invite a caminar, que tenga

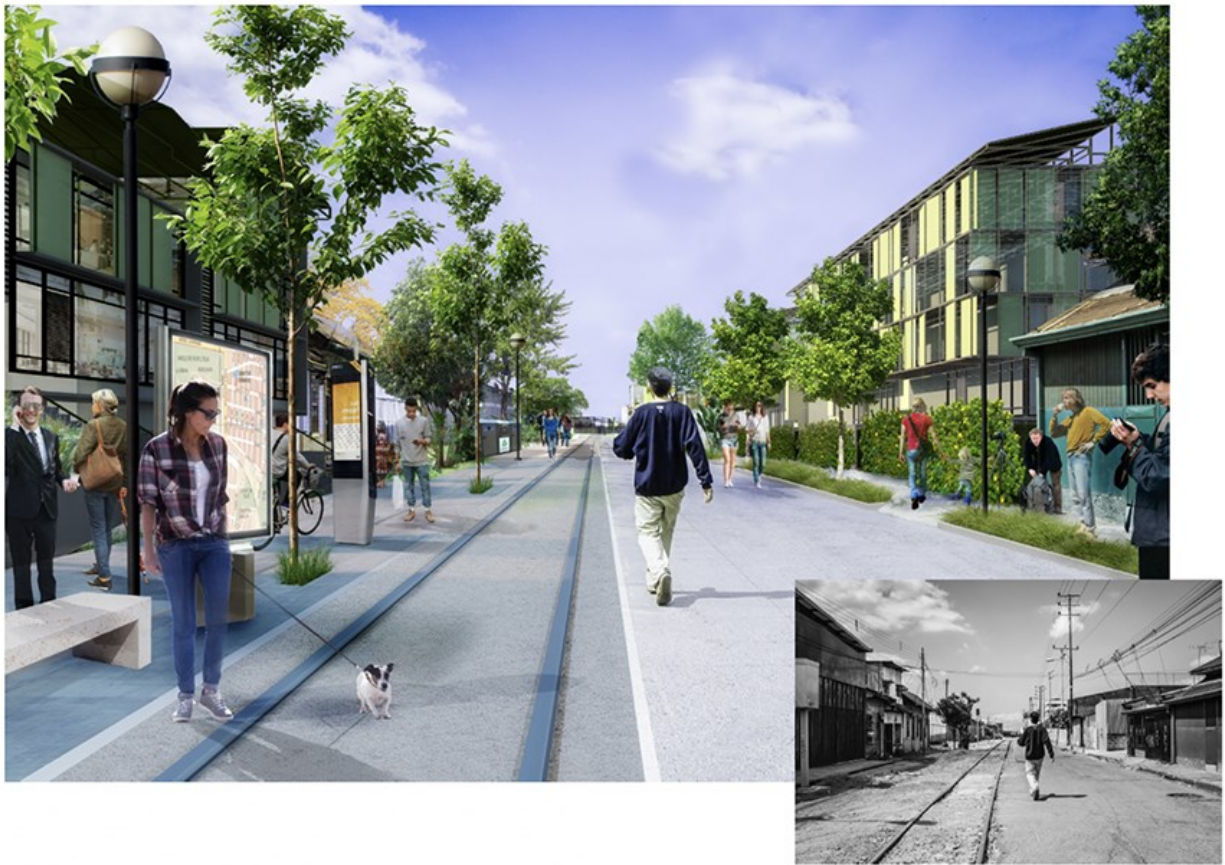
aceras generosas y accesibles para todos, que el peatón tenga seguridad al transitar, que esté llena de espacios públicos que se puedan disfrutar.

En las numerosas acciones urbanas que promueve el BID, uno de los aspectos claves es la promoción de la movilidad humana sostenible y no motorizada, con especial énfasis en la peatonalización de las ciudades. Para el caso específico de Costa Rica, desde hace varios años el BID ha apoyado a la Municipalidad de San José -MSJ- en varios proyectos de planificación urbana: en 2016, derivado del Programa de Ciudades Emergentes y Sostenibles se formuló el Plan de Acción “San José Capital: De la Acción Local a la Sostenibilidad Metropolitana”.

Dentro de ese Plan de Acción se identificó como principal prioridad la regeneración urbana del centro de la ciudad, y de esta manera, nace el Plan de Regeneración Urbana y Reconversión Productiva para San José (Plan 4D-2050), específicamente para los cuatro distritos centrales: Carmen, Merced, Hospital y Catedral.

Las propuestas de regeneración urbana del Plan 4D-2050 están orientadas a mejorar sustancialmente la competitividad funcional, ambiental y económica del centro josefino, para lograr densificarlo con nuevas actividades residenciales, tecnológicas y culturales, y a su vez, hacer sostenible la movilidad humana, usar eficientemente el territorio y la modernizar la infraestructura del centro de la ciudad.

Ilustración 60 Simulación urbanística de reactivación de espacios públicos, repoblamiento inclusivo, promoción de la movilidad sostenible, accesible y segura, y fomento a la competitividad del cantón con la generación de nueva oferta de base tecnológica

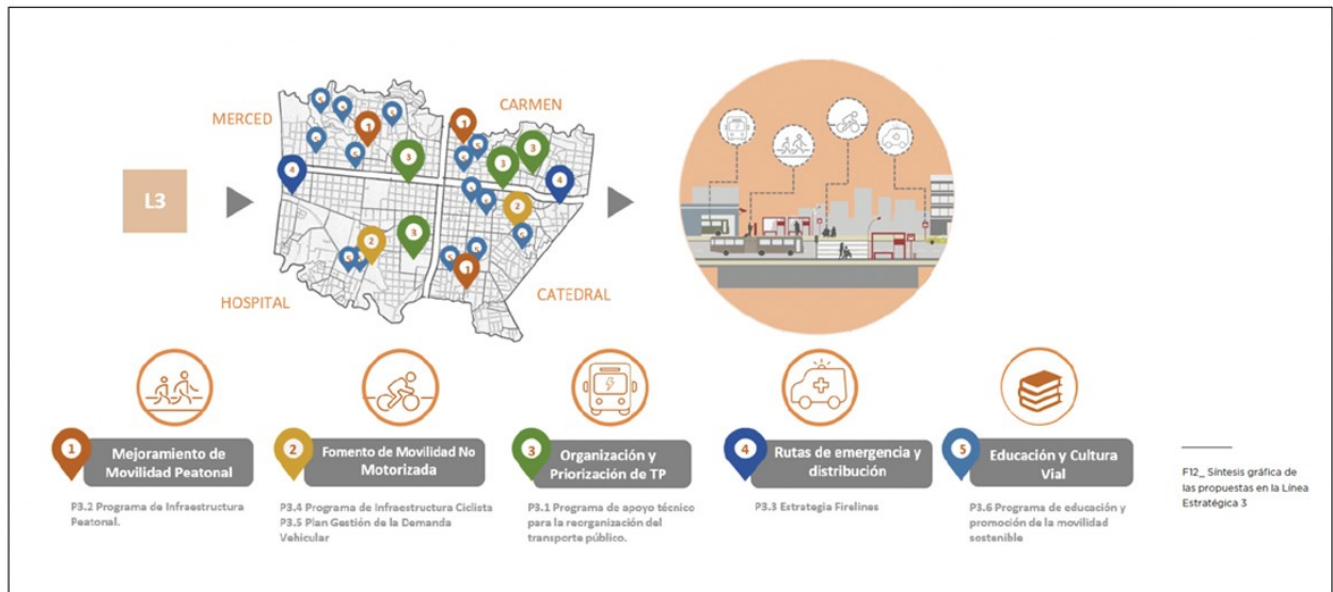


Fuente 71 Plan 4D-2050. BID

El Plan 4D-2050 propone 8 líneas estratégicas. La tercera línea, es la implementación de un “Sistema integrado, equitativo y eficiente de movilidad, jerarquizado, accesible y sostenible”. Además de una mejora del sistema de transporte público y la infraestructura peatonal -aceras, semáforos, paradas, pasos peatonales- también promueve el programa de infraestructura ciclista, articulando los planes de parqueo y alquiler de bicicletas ya promovidos por la MSJ.

Entre otras medidas, también se propone restringir el acceso de automóviles al centro de la ciudad, generar zonas de tránsito restringidas, aplicar estrategias de pacificación y disminuir la oferta de estacionamientos, apoyándose en una planificación integrada de usos de suelo.

Ilustración 61 Implementación de un sistema integrado, equitativo y eficiente de movilidad, sustentable, seguro y accesible



Fuente 72 Plan 4D-2050. BID

Al mismo tiempo, en el Plan Maestro se identifican tres centralidades urbanas, siendo una de ellas el Centro Histórico de San José, donde debe predominar la movilidad no motorizada.

Las propuestas de consolidación urbana para las centralidades se plasman en Programas Estratégicos de Actuación -PEA-, alineados con la Visión, Objetivos y Líneas Estratégicas del Plan. Para el Centro Histórico de San José se tomó como elemento central el patrimonio, y se estableció una hoja de ruta basada en tres grandes ejes de acción articulados:

- i) Repoblamiento inclusivo a partir del uso de la edificación sin valor patrimonial
- ii) Activación de los bienes patrimoniales y culturales catalogados
- iii) Mejora de la infraestructura peatonal del Centro Histórico, que busca la configuración de una red de ejes peatonales o paseos (apoyados en los existentes y sus extensiones futuras) que favorecen la relación entre los principales elementos patrimoniales, culturales y turísticos y la conexión con otras centralidades o elementos clave, y mejores conexiones de transporte público con el resto de la ciudad.

7.2.2 Peatonalización de la calle real (Armenia, Quindío)

Ilustración 62 Peatonalización de Armenia



Fuente 73 Propia de la investigación

La peatonalización de la carrera 14 que se desarrolló en el año 2007 se inspira en la lógica del proceso del café, que se desarrolla como un recorrido espacial de vivencias culturales. De una manera activa y simbólica, a través de escenarios reales e interactivos propuestos en el recorrido urbano. Se pretende recrear y vivir la experiencia diversa del proceso del café; Para ello se aprovecha la actividad comercial existente y se articulan mediante el arte y la cultura dos vacíos urbanos, hitos de la ciudad: la Plaza de Bolívar y el Parque Sucre. Esta articulación supone una estructura de conjunto donde la fluidez y la permeabilidad actúan como elementos estructurantes del proyecto.

Ilustración 63 Calle 14 Armenia



Fuente 74 Plataforma Urbana

Es importante el dinamismo de la calle, el manejo de la movilidad peatonal mediante la claridad de circulaciones de vía rápida, vía lenta y espacios de permanencia con sus respectivas características. La calle cuenta con algunos quiebres que generan dinamismo y aportan al diseño de esta, para así responder a las particularidades del contexto, como la presencia de comercio existente o viviendas con acceso vehicular.

La calle va distribuyendo al peatón hacia los espacios donde transcurren las actividades con zonas de permanencia, deporte, recreación, o descanso; este proyecto toma especial importancia, gracias a su intención de integrarse con la comunidad y aún más con su componente cultural representado en el proceso del café convirtiéndolo en arquitectura a través de actividades y mobiliario. Al desarrollarse en un recorrido no lineal, se separan los espacios de permanencia de la circulación, mediante cambios de texturas y diferencias de nivel con escalones, planos inclinados, hundimientos, entre otros.

Ilustración 64 Calle 14 de Armenia



Fuente 75 Plataforma Arquitectura

La vegetación en este proyecto es muy importante, este no interfiere con el paso de vehículos, las especies propuestas son nativas de la región cafetera, cuya raíz no dañara a futuro las redes subterráneas. Estas cumplen funciones ornamentales y funcionales como elementos que permiten generar sombra en los sectores que se considere necesario.

7.2.3 Bulevar del rio

Ilustración 65 Bulevar del Rio Cali



Fuente 76 Diario El País

El Bulevar es un espacio que le da a 'La Sucursal del Cielo' el toque de una urbe cosmopolita. Atravesarlo es toda una delicia y un paseo de talla mundial.

Hubo que esperar muchos años pero el milagro llegó. Podría decirse que en las últimas décadas no

se había hecho una obra en Cali, que impactara tanto a la ciudad, como la construcción del Bulevar de la Avenida Colombia y el Túnel Mundialista.

Los caleños fueron testigos de cómo este sector histórico pasó de ser un lugar congestionado por el tráfico y el intenso ruido, a tornarse un sitio de diversión y encuentro.

Su construcción se inició en enero del 2011 y culminó en mayo del 2013 a un costo de \$61.000 millones. El resultado fue un paseo peatonal de 980 metros de longitud en la parte superior y por debajo el túnel que con sus 686 metros de largo, es el más extenso del país en zona urbana.

Ahora podemos decir que el Bulevar es uno de los lugares "de mostrar". Y es que recorrer este espacio es un reencuentro de los caleños con su tradición cívica. Un lugar seguro, agradable, que en la tarde se inunda con la fresca brisa caleña, que rompe con la frenética dinámica de la urbe.

Sentarse en las bancas a comerse un helado, observar el paso de las hermosas caleñas, tomarse fotos con algunas de las monumentales gatas, divisar la arquitectura gótica de La Ermita o participar de alguno de los eventos culturales que se realizan allí a lo largo del año, convierten a este lugar en una de las maravillas de Cali.

8. CAPITULO III ALTERNATIVAS PARA EL MEJORAMIENTO DE LA CALIDAD DEL ESPACIO PÚBLICO EN LA PEATONALIZACIÓN DE LA CALLE 30

8.1 Diagnostico urbano para la selección del área de estudio

8.1.1 Zona de estudio y su área de influencia

Plano 7 Zona de estudio y su área de influencia.



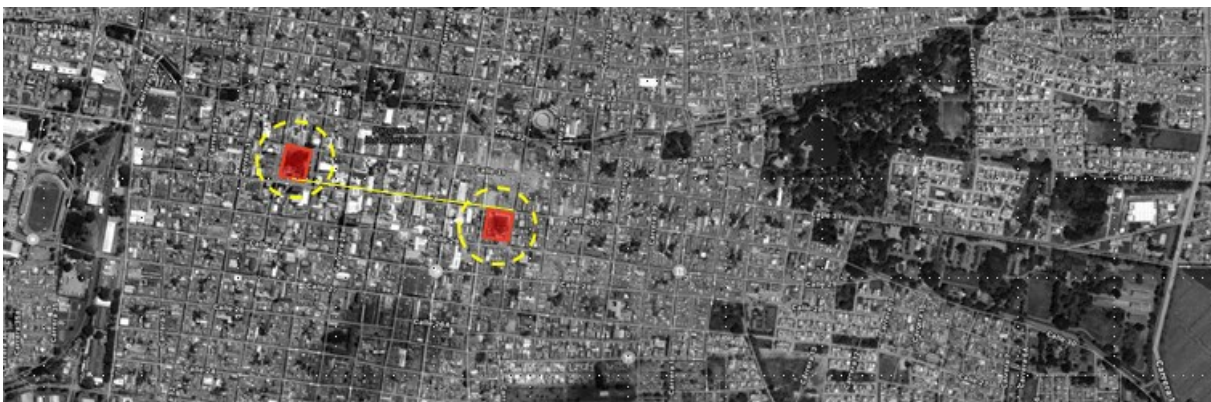
Fuente: Propia de la investigación

El área de influencia donde se encuentra el espacio público peatonal de la calle 30, está limitada por los barrios 1: centro, con una población de 2.923 habitantes, 2: barrio la trinidad con una población de 2.689 habitantes, 3: barrio las delicias con una población de 3.096 habitantes y por último 4: barrio nuevo con una población de 547 habitantes. Según el DANE

8.1.2 Conexiones urbanas

Este espacio público peatonal de la calle 30 dentro del entorno urbano conecta dos elementos de referencia en la actividad urbana de la ciudad: la Plaza Bolívar (Catedral, Antigua Alcaldía y Teatro Municipal) y la Iglesia de la Trinidad (Su atrio y la Casa de la Cultura). Este espacio público reordena para la ciudad los usos comerciales y prioriza la movilidad peatonal en función de la actividad comercial que siempre ha existido sobre la Calle 30. El área aproximada de intervención del espacio público peatonal de la calle 30 es de 11.000 mts².

Ilustración 66 inicio y remate de la peatonalización



Fuente 77 Propia de la Investigación

La calle 30, se encuentra conectada con grandes equipamientos que han sido parte de la historia de este eje comercial importante para la ciudad, estos equipamientos son la antigua estación del ferrocarril y el batallón Agustín Codazzi.

Ilustración 67 Inicio y remate de la peatonalización



Fuente 78 Propia de la investigación

8.1.3 Usos del suelo

En el área de estudio se puede observar un uso del suelo predominante comercial en mayor porcentaje, seguido con distintos usos institucionales y de vivienda lo cual permite clarificar que este sector tiene actividad múltiple

Tabla 6 Distribución de predios según barrios y uso, 2015.



Fuente: CITCE universidad del valle

Dentro del tramo específico a trabajar, que es el espacio público peatonal de la calle 30, el uso que más predomina es el comercial, según el análisis se determina que la poca vivienda que hay en la calle 30 se encuentran en los pisos más altos y el uso comercial se encuentra en el primer piso, y en algunos casos en el segundo piso se establecen servicios y oficinas.

Ilustración 68 Usos del espacio público de la calle 30

BARRIO	Central		La Trinidad		Las Delicias		B. Nuevo		Las Victorias		Libertadores		El Trébol		Total	
Uso Agregado	No.	%	No.	%	No.	%	No.	%	No.	%	No.	%	No.	%	No.	%
Residencial	466	57%	297	40,6%	387	68,9%	121	80%	93	76%	41	71%	41	85%	1446	58%
Comercial	196	24%	321	43,9%	118	21,0%	7	5%	6	5%	3	5%	1	2%	652	26%
Mixto	106	13%	83	11,4%	31	5,5%	15	10%	19	16%	8	14%	5	10%	267	11%
Equipamientos	31	4%	13	1,8%	6	1,1%	3	2%	0	0%	0	0%	1	2%	54	2%
Industrial	2	0%	4	0,5%	2	0,4%	0	0%	0	0%	3	5%	0	0%	11	0%
Parqueaderos	3	0%	2	0,3%	13	2,3%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	18	1%
Zona verde	3	0%	1	0,1%	1	0,0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	4	0%
Vacante	15	2%	10	1,4%	5	0,9%	5	3%	4	3%	3	5%	0	0%	42	2%
Total general	822	100%	731	100%	562	100%	151	100%	122	100%	58	100%	48	100%	2494	100%

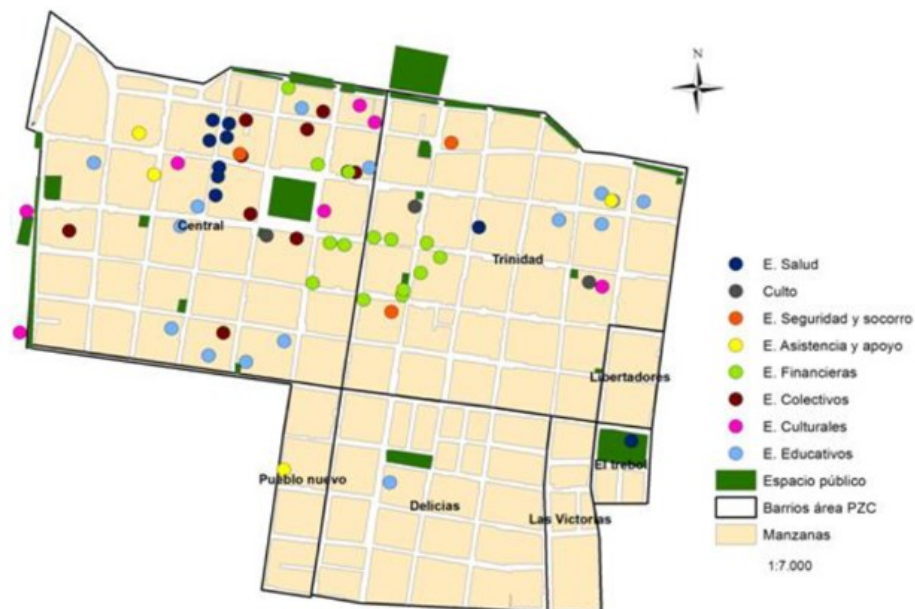
Fuente: propia de la Investigación

En este tramo se determinan que de los 95 predios que se encuentran dentro de este espacio público peatonal, el 65% son de uso mixto conformado por viviendas con restaurantes de comida, tiendas de ropa, y de zapatos, el 30% de uso solo comercial con local propio que dan importancia al sector, y restante el 5% es de solo de vivienda que mayormente se encuentra concentrada en el último tramo de la peatonalización en decir, entre calle 24 y 23

8.1.4 Equipamientos

Dentro del área de estudio y su área de influencia existen muchos equipamientos que de una u otra manera se han encargado de suplir las necesidades de los habitantes del sector y de la ciudad en general, servicios tanto prioritarios como complementarios.

Ilustración 69: equipamientos zona centro



Fuente: CITCE

Los equipamientos de salud tienden a concentrarse al Norte y Occidente de la Plaza Bolívar; Los equipamientos financieros tienden a concentrarse sobre la Calle 30 y al Sur Oriente del Parque Bolívar; La mayoría de los equipamientos educativos se concentran en los barrios Central y La Trinidad, sobre la Calle 27 o sobre la Calle 31 en el borde Nor-oriental. los equipamientos culturales se focalizan sobre el borde occidental de la Estación del ferrocarril y al oriente del Parque Bolívar: teatro Materon, casa de la cultura, museo malagana.

Dentro del espacio público peatonal de la calle 30 se puede analizar que esta cuenta más con equipamientos financieros y pocos equipamientos complementarios que generen una dinámica social diferente dentro de este espacio público peatonal.

Ilustración 70: equipamientos financieros



Fuente: CITCE

8.1.5 Cultural

La historia y la cultura son dos temas completamente relacionados, gracias a la historia se pueden conocer algunas características culturales de una sociedad, la calle 30 cuenta con un potencial histórico y cultural.

Es importante mencionar, que el tramo de intervención cuenta con cierta cantidad de equipamientos de gran relevancia para el usuario el cual son puntos de encuentro para los moradores y turistas como el religioso y el cultural: la catedral nuestra señora del palmar, la iglesia la santísima trinidad, el teatro Materón, la casa de la cultura, el teatro palmeras que fue reemplazado por el almacén herpo, y algunas edificaciones que se han preservado atreves del tiempo.

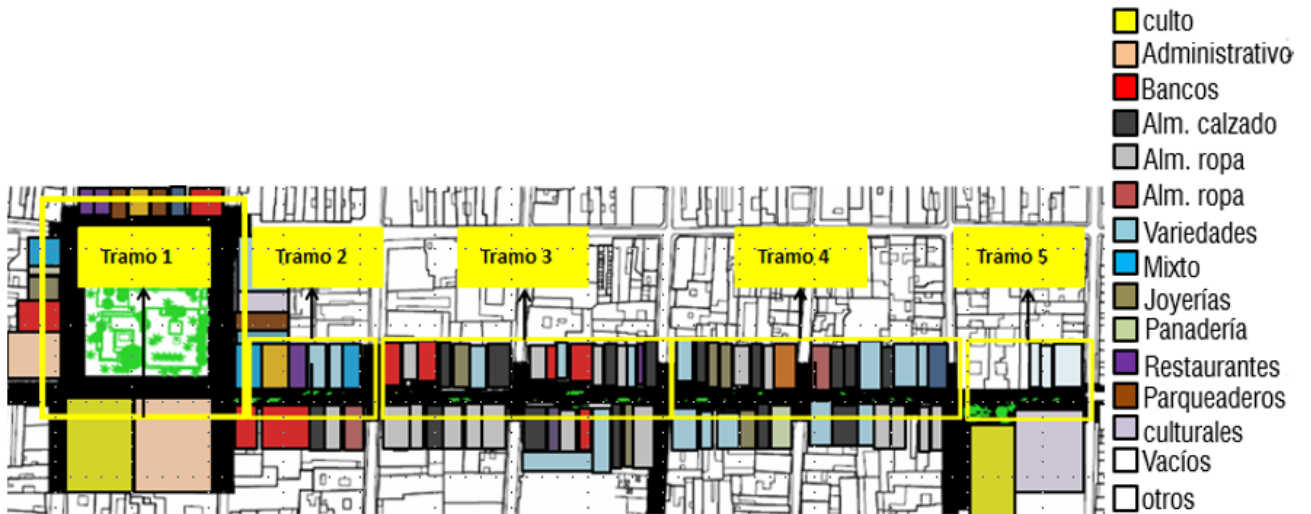
Ilustración 71 Teatro Materón, frente al parque de Bolívar- casco urbano de Palmira



Fuente 79 Propia de la investigación, 2019

8.1.6 Actividades

Ilustración 72: Levantamiento tipo de usos que ofrece la peatonalización de la calle 30.



Fuente: propia.

Se analizan las 7 cuadras que corresponden al espacio público peatonal de la calle 30, y después se hace una agrupación por tramos dependiendo de la similitud de uso que prevalece en cada cuadra. Gracias al mapeo, se puede analizar que existen una concentración de actividades que en su mayoría son: venta de calzado, venta de ropa, y almacenes de variedades. Los números que aparecen en los gráficos son el número de usos por tipo en cada tramo.

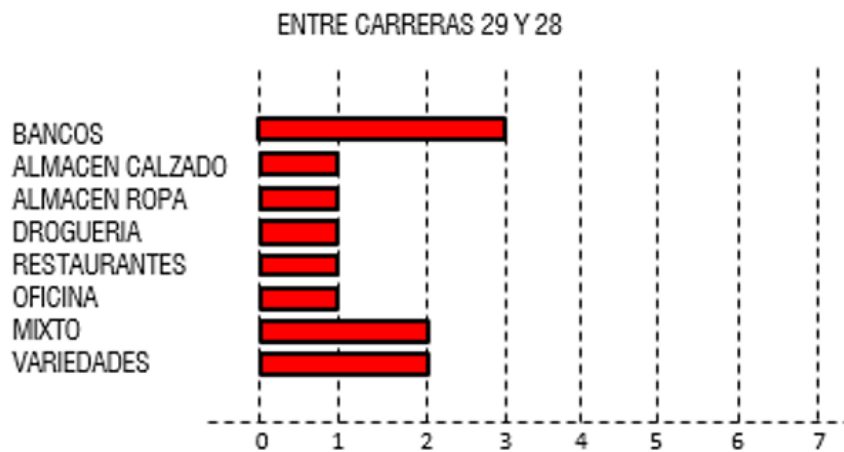
Grafico 1 Tramo 1 correspondiente a una cuadra



Fuente 80 Propia de la investigación

Entorno al parque Bolívar, se puede evidenciar que prevalece el uso de parqueaderos

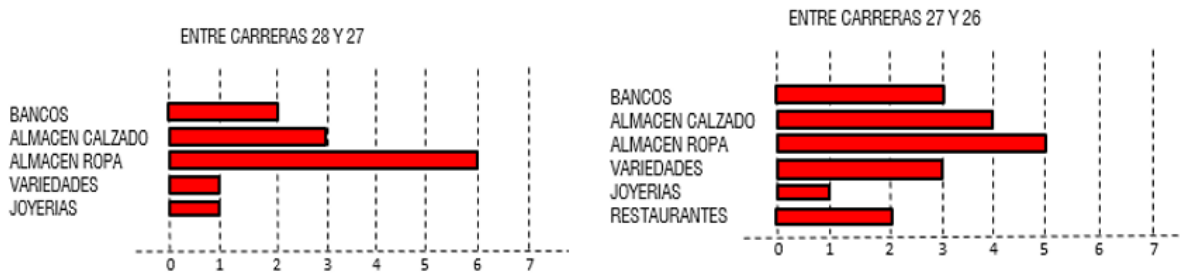
Grafico 2 Usos entre carreras 29 y 28.



Fuente 81 Propia de la investigación

Dentro de este tramo se puede evidenciar, que el uso que más prevalece es el bancario

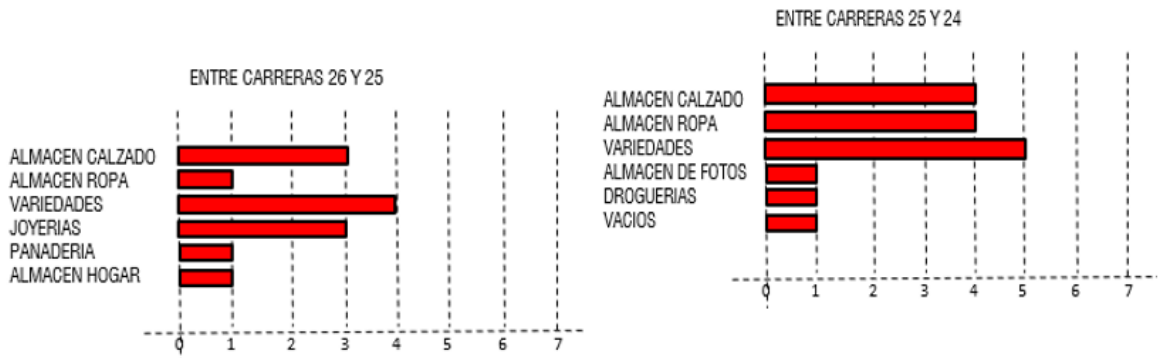
Grafico 3 Usos entre carrera 28 y 27- 27 y 26.



Fuente 82 Propia de la investigación

Estas dos cuadras corresponden a un solo tramo debido a que ofrece y prevalece el mismo servicio en este caso los almacenes de ropa.

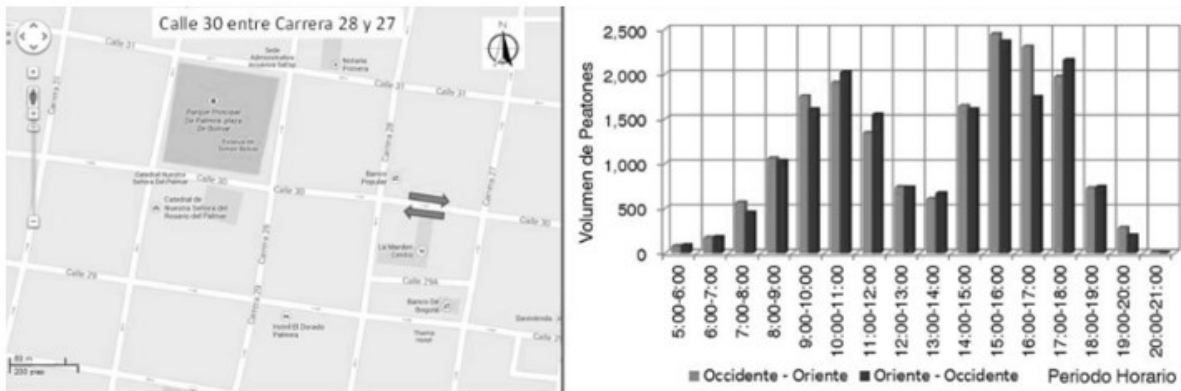
Grafico 4 Usos entre carreras 24 y 23.



Fuente 83 Propia de la Investigación

En estas dos cuadras prevalece lo que es el uso de almacenes de variedades.

Grafico 5 periodo horario y volumen de peatones



Fuente 84 Plan de movilidad de Palmira

Se puede evidenciar que, dentro de este tramo, prevalece lo que es otro tipo de comercio, como, por ejemplo, vidrios, electricidad, entre otros. Dentro de este tramo el comercio es escaso.

Esta congregación de actividades de calzado, ropa y variedades se aprecia más a partir de los tramos 3 y 4 lo que causa una homogenización del servicio comercial y como consecuencia este solo funciona hasta las 7 de la noche, Esta proporción de usos dentro del espacio público peatonal de la calle 30 determina una dinámica comercial muy clara en el día; pero la falta de usos que complementen el uso comercial hace que en horas no comerciales el sector se torne solitario e inseguro.

Dentro del grafico anterior levantado por el plan de movilidad de la ciudad de Palmira antes de la peatonalización se puede analizar que la hora que más alcanza los 2.500 peatones por sentido, es entre las 3 y 4 de la tarde, pero a partir de las 7 de la noche este disminuye de manera alterante, y aun en la actualidad con la peatonalización se repite la misma dinámica.

Por el contrario, si existiera una mixtura correcta de actividades durante todo el día se podría lograr ampliar el horario de funcionamiento de este espacio público peatonal dándole seguridad y generando condición de espacio público de calidad.

En el siguiente grafico se evidencia cuáles son los tramos más y menos utilizados durante el día y la noche.

Ilustración 73 flujo peatonal del espacio público peatonal de la calle 30 en el horario diurno



Fuente 85 Propia de la Investigación

Del tramo donde empieza el espacio público peatonal que es la carrera 30 hasta la carrera 25 se puede analizar un alto flujo peatonal. En el tramo 1 se analiza que las personas se aglomeran más dentro de la plaza Bolívar, para tomarse algún refresco, descansar o por protección solar ya que la arborización en este punto es alta. Cabe destacar que esta plaza es utilizada más que todo por personas de la tercera edad y algunos vendedores ambulantes.

Ilustración 74 Flujo poblacional sobre la peatonalización, 2019



Fuente 86 Propia de la Investigación

El resto de los tramos hasta la carrera 25 se puede apreciar que estos son utilizados por personas de diversas edades y como se ha dicho anteriormente estos tramos son de uso comercial lo que mantiene activa la zona durante el día.

Ilustración 75 Flujo peatonal del tramo de la carrera 29 a la 25



Fuente 87 Propia de la investigación

A partir de la carrera 25 hasta la 24 se puede apreciar que este flujo peatonal disminuye un poco, a pesar de que hay almacenes nuevos de variedades como, por ejemplo, el almacén BIG y el almacén kaliche.

Ilustración 76 flujo peatonal del tramo de la carrera 25 a la 24



Fuente 88 Propia de la Investigación

A partir de la carrera 24 hasta la 23 donde se encuentra la iglesia la santísima trinidad y la casa de la cultura su flujo peatonal es muy bajo debido a que no hay elementos o dinámicas interesantes que atraigan al peatón. Actualmente, en la esquina al frente de la iglesia la santísima trinidad se está desarrollando un centro comercial llamado astro plaza, lo que será un proyecto que le dará vida a este espacio que es el más solo e inseguro.

Ilustración 77 Nuevo centro comercial Astro Plaza



Fuente 89 Astro plaza

Ilustración 78 flujo peatonal del tramo de la carrera 24 a la 23



Fuente 90 Propia de la investigación

Plano 8 flujo peatonal del espacio público peatonal de la calle 30 en el horario nocturno



- Flujo bajo
- Flujo deficiente

Fuente 91 Propia de la Investigación

En horas no laborales se puede percibir, que desde la carrera 30 hasta la 29 que es donde se encuentra la plaza bolívar, su flujo es bajo puesto que se ven algunas personas transitando, pero son muy pocas a comparación del tránsito peatonal en el día.

Ilustración 79 flujo peatonal del tramo de la carrera 30 a la 29



Fuente 92 Propia de la investigación

Pero, a partir de la carrera 29 hasta la 23 el flujo es deficiente, generalmente no se encuentran personas transitando por esta calle en horas de la noche debido a que no hay lugares abiertos aparte de la droguería la rebaja que inviten al peatón y por ende este se torna bastante solo, generando inseguridad.

Ilustración 80 flujo peatonal del tramo de la carrera 29 a la 23

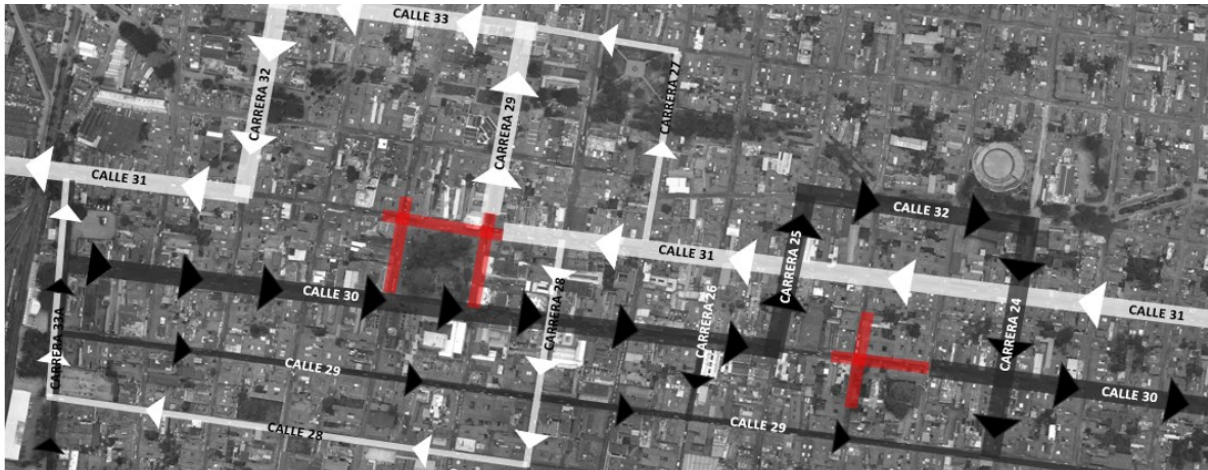


Fuente 93 Propia de la investigación

8.1.7 Aspecto físico

El espacio público peatonal de la calle 30 se desarrolló por fases, la primera fase se desarrolló en el inicio y remate del espacio público peatonal el cual como inicio se encuentra el parque bolívar y sus edificaciones entorno a esta y el remate donde se encuentra la iglesia santísima trinidad su atrio y la casa de la cultura.

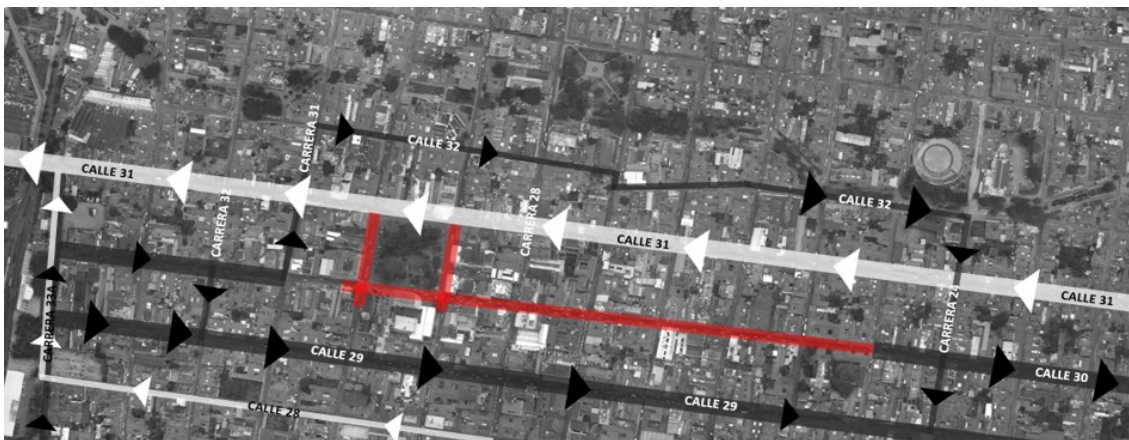
Ilustración 81: etapas de construcción del espacio público peatonal



Fuente: Google editada

La segunda y tercera fase se desarrolló en el recorrido que conecta estos dos puntos importantes, que son la plaza bolívar y donde se encuentra la iglesia de la santísima trinidad

Ilustración 82: etapas de construcción del espacio público peatonal



Fuente: Google editada

Esta peatonalización, beneficia según el plan de movilidad a 2.500 peatones que frecuentan diariamente la zona. Este proyecto abarca 7 manzanas y finaliza en abril del 2015.

Ilustración 83: instalaciones subterráneas



Fuente: Danilo Bejarano

Durante el desarrollo de la peatonalización se instalaron por ductos subterráneos las redes de instalaciones eléctricas y comunicaciones en conjunto con las hidrosanitarias de toda la calle 30 entre las Carreras 23 a la 30 con un total de 7 calles.

Ilustración 84: Espacio público peatonal actual



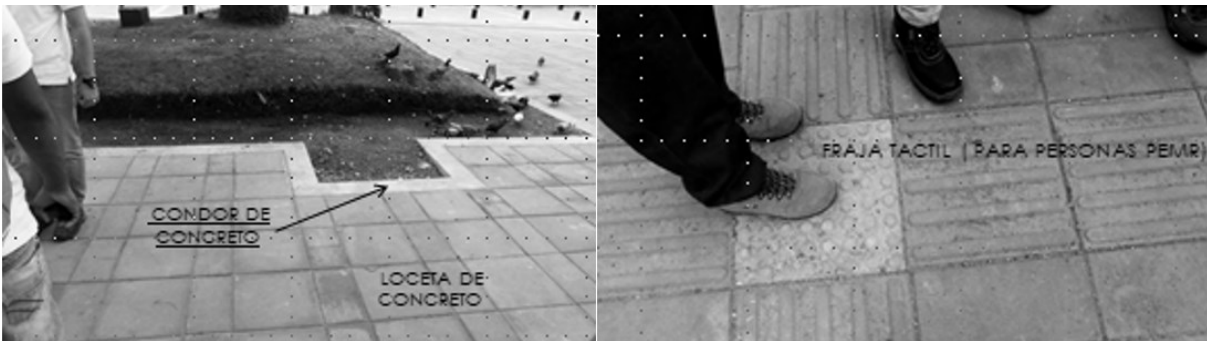
Fuente: propia

Se elevó la vía al mismo plano de los andenes, con texturas apropiadas para el peatón, priorizando en algunos puntos y de manera deficiente a las personas de movilidad reducida, con un

carril vehicular demarcado por bolardos que limitan el vehículo que se requiera ingresar en caso de emergencia.

Dentro de los elementos materiales que conforman este espacio público peatonal se encuentran, loseta de concreto, cóndor de concreto, franja táctil para personas con movilidad reducida, ladrillo adoquín, canal de drenajes, cuneta de aguas lluvias, alcantarillados, cajas de inspección eléctrica, etc.

Ilustración 85: elementos de construcción de la peatonal



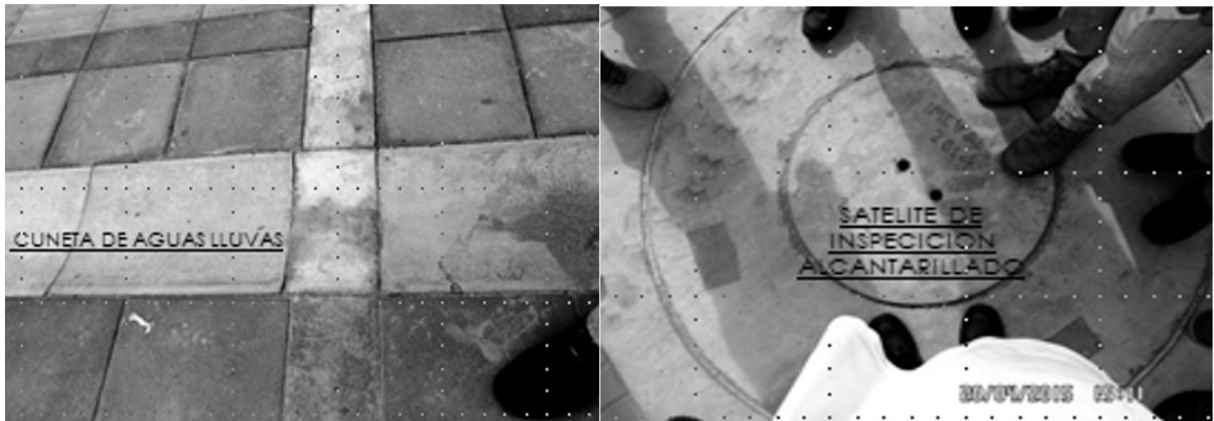
Fuente: Arq. Danilo Bejarano

Ilustración 86: elementos de construcción de la peatonal



Fuente: Arq. Danilo Bejarano

Ilustración 87 elementos de construcción de la peatonal



Fuente 94 Arq. Danilo Bejarano

Dentro de los mobiliarios que conforman el espacio publico peatonal de la calle 30 se encuentran lamparas led, bolardos, bancas, botes de basura, y materas.

Ilustración 88:: mobiliario propuesto del espacio público peatonal actual



Fuente: propia de la investigación

Ilustración 89 mobiliario propuesto del espacio público peatonal actual



Fuente 95 Propia de la investigación

Desde sus inicios, este espacio publico fue un proyecto concebido para preservarse en el tiempo, pero transcurridos a la fecha ya 6 años despues de su ejecución, se presenta un nivel de deterioro en algunos puntos del espacio público peatonal.

Según en el plan estrategico de movilidad de la ciudad de palmira, este espacio publico peatonal de la calle 30 es transitado por almenos 2.500 mil transeuntes, algunos hacen uso diario de este espacio publico peatonal y estos se componen de personas residentes de la zona y del area de influencia, de personas que trabajan dentro de la peatonalizacion o de los que tienen que pasar por esta para llegar a sus respectivos trabajos, y de las personas que buscan servicios dentro de este espacio publico peatonal. Pero como se nombro dentro de la problemática a muchos usuarios que hacen uso diario de este espacio les falta sentido de pertenencia y es por eso mismo que muchos no valoran los elementos integrados dentro del espacio publico peatonal de la calle 30.

Tabla 7: matriz calidad actual de los elementos que conforman el espacio público peatonal entre carreras 30 y 29

CALIDAD ACTUAL DE LOS ELEMENTOS QUE CONFORMAN EL ESPACIO PÚBLICO PEATONAL DE LA CALLE 30 : TRAMO 1					
ELEMENTOS	MUY BUENO	BUENO	REGULAR	MALO	MUY MALO
PAVIMENTO		X			
MOBILIARIO		X			
ARBOLIZACIÓN		X			



Fuente. Propia de la investigación

Dentro del tramo número 1 que comprende la plaza Bolívar y sus edificaciones entorno a esta, la calidad de los elementos que conforman este espacio es buena, el pavimento, el mobiliario, y la arborización están en buen estado de manutención. Además, por ser el tramo más importante del espacio público peatonal de la calle 30

Tabla 8: matriz calidad actual de los elementos que conforman el espacio público peatonal entre carreras 29 y 28

CALIDAD ACTUAL DE LOS ELEMENTOS QUE CONFORMAN EL ESPACIO PÚBLICO PEATONAL DE LA CALLE 30 : TRAMO 4					
ELEMENTOS	MUY BUENO	BUENO	REGULAR	MALO	MUY MALO
PAVIMENTO				X	X
MOBILIARIO			X		
ARBOLIZACIÓN			X	X	



Fuente. Propia

Dentro del tramo numero dos donde predomina el uso bancario, su pavimento se encuentra aparentemente en buen estado, el mobiliario se encuentra en buen estado y seguros para su utilización, la poca arborización que se encuentra dentro de ese tramo, algunas están en buen estado, pero en la esquina de la panadería leal esta zona verde se encuentra en un estado regular de deterioro.

Tabla 9: matriz calidad actual de los elementos que conforman el espacio público peatonal entre carreras 28 y 26

CALIDAD ACTUAL DE LOS ELEMENTOS QUE CONFORMAN EL ESPACIO PÚBLICO PEATONAL DE LA CALLE 30 : TRAMO 5					
ELEMENTOS	MUY BUENO	BUENO	REGULAR	MALO	MUY MALO
PAVIMENTO				X	
MOBILIARIO			X	X	
ARBOLIZACIÓN			X		



Fuente. Propia

Apartir del tramo numero 3 el cual se encuentra comprendido desde la carrera 28 hasta la 26 el estado de pavimentacion se encuentra en mal estado, estos sufren cierto grado de deterioro que afecta pero no impide la utilizacion del espacio, en cuanto a su mobiliario, estos se encuentran deteriorados pero no tienen rocturas que pongan en peligro la vida util de estos y de los usuarios.

Dentro del tramo numero 4 comprendido desde la 26 hasta la 24 el estado del pavimento en algunos puntos dentro de este tramo se califica como malo y en otros puntos se califica como muy malo donde su grado de deterioro es inutilizable y presenta un riesgo para la seguridad de los usuarios

En cuanto a su mobiliario algunas bancas se encuentran deterioradas y otras se encuentran con fisuras, algunos bolardos se encuentran también en deterioro.

En la arborización dentro de este tramo se evidencia la falta de mantenimiento de esta la cual se califica entre regular y mala.

Dentro del tramo numero 5 donde se encuentra ubicada la iglesia santísima trinidad y la casa de la cultura, el pavimento sufre cierto grado de deterioro que afecta pero no impide la utilización de este por parte de los usuarios, se evidencia en el espacio donde se encuentra la casa de la cultura desechos que le generan una mala imagen a este y esta mala imagen genera inseguridad.

En cuanto al mobiliario se califica entre regular y malo por que algunos solo estan en estado de deterioro y otros se encuentran con fisuras. La arborización se califica como regular y se evidencia la falta de mantenimiento de esta.

Otro factor importante es el deterioro de las edificaciones que han sido parte de la historia e importantes para este sector

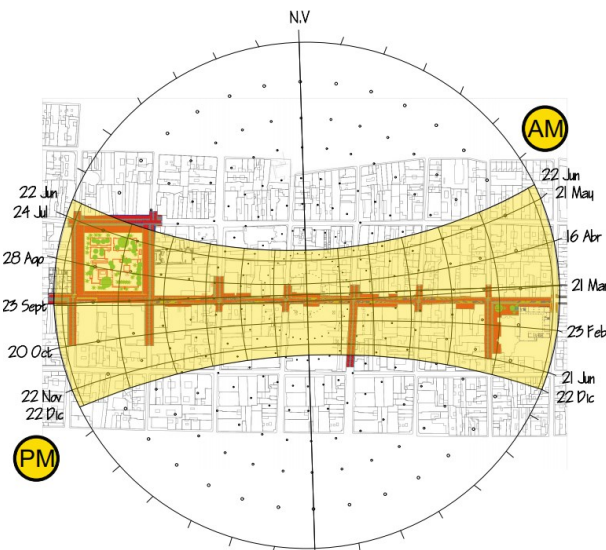
Con esta matriz se puede determinar que la calidad del entorno peatonal responde también a las condiciones físicas del espacio público y ello también repercute en las posibilidades de su aprovechamiento para la socialización de los usuarios.

8.1.8 Análisis climático

Jan Gehl (2014) menciona que el clima es un factor importante al momento de diseñar los espacios, las actividades que se realicen dependerán mucho de este factor, pero para animar a los usuarios a utilizarlos hay que incluir protección, seguridad, espacios y equipamientos adecuados para que haya un atrayente visual.

{

grafico 6 Impacto del clima en el objeto de estudio



Fuente 96 Propia de la investigación

Esta ciudad cuenta con una altitud media de 1001 m s. n. m. y un clima tropical seco, estas características hacen que esta ciudad padezca las inclemencias del sol que en días calurosos puede llegar a temperaturas de hasta 35 °c. Estas determinantes generan aspectos importantes a la hora de proponer elementos complementarios a la peatonalización confortables. Es por eso por lo que se ha practicado un análisis solar de este proyecto que es tan importante para la ciudad, arrojando que carece de elementos que mitiguen en aspectos climáticos.

Ilustración 90: análisis solar del espacio público peatonal de la calle 30



Fuente: propia.

Se puede identificar con esta grafica el recorrido del sol durante todos los meses del año, el cual nos muestra como el proyecto se implanta en sentido oriente occidente generando una constante afectación solar durante todo el día.

El proyecto no cuenta con elementos de mitigación solar ya que el cableado subterráneo ocupa un gran porcentaje del subsuelo, abortando la posibilidad de tener un recorrido arbóreo durante la extensión de la peatonal, dejando como única protección solar los pocos edificios en altura del sector siendo estos ineficientes para que exista un confort climático en el proyecto.

Ilustración 91: afectación solar en los mobiliarios del espacio público peatonal de la calle 30

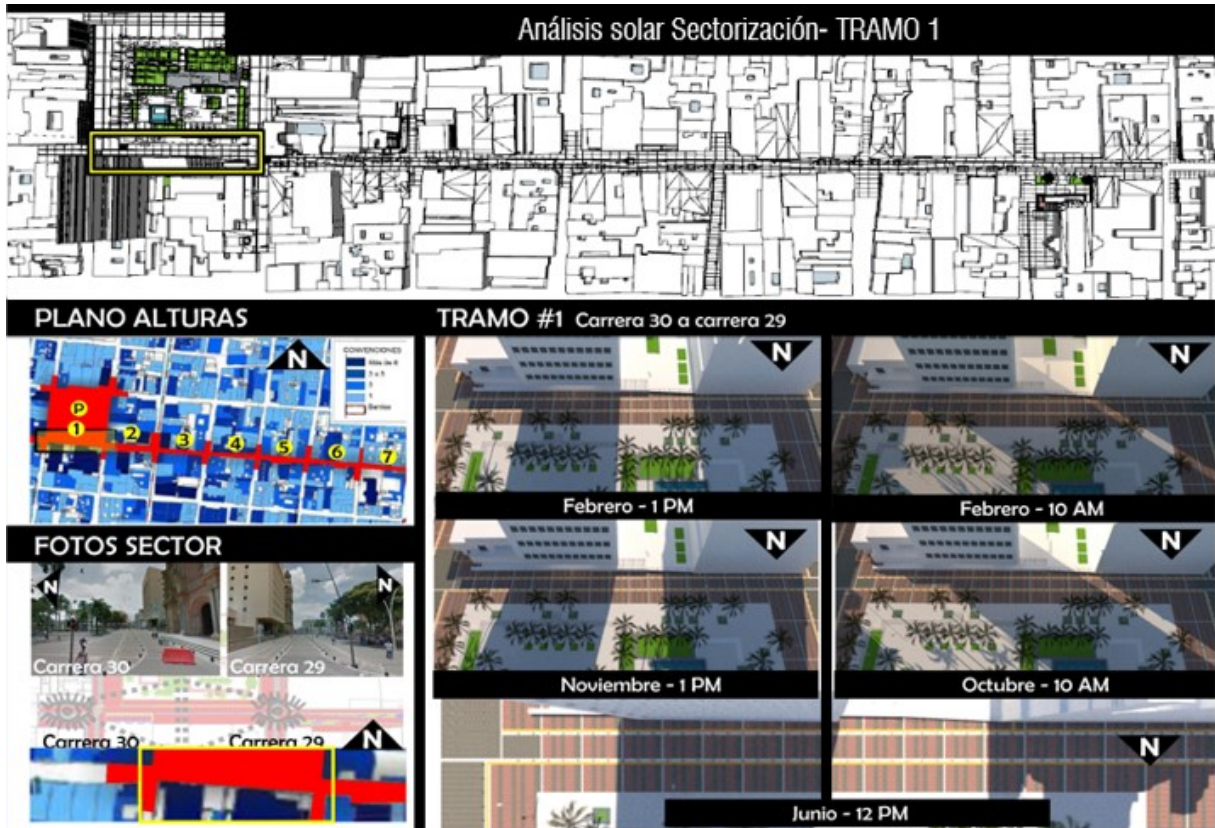


Fuente: propia.

Se puede analizar en la siguiente ilustración como algunas personas no utilizan los mobiliarios debido a que no tienen elementos que protejan al peatón y estos terminan buscando la sombra y sentándose en otros elementos que no son adecuados para sentarse como los bolardos.

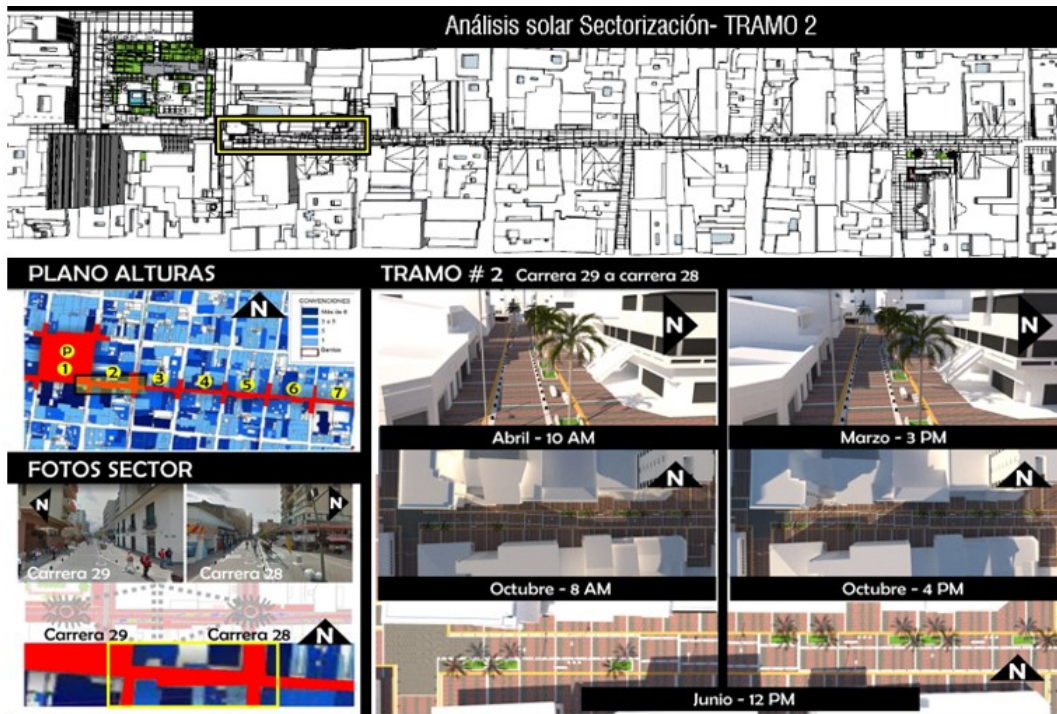
El siguiente análisis solar se hizo por tramos, donde se encuentra el plano de alturas, cuatro imágenes de diferentes horas y fechas del año, en el cual se muestra el comportamiento del sol sobre la peatonal. Esta herramienta genera dicho análisis, y este análisis genera unas determinantes de diseño.

Ilustración 92: análisis solar sectorización tramo 1



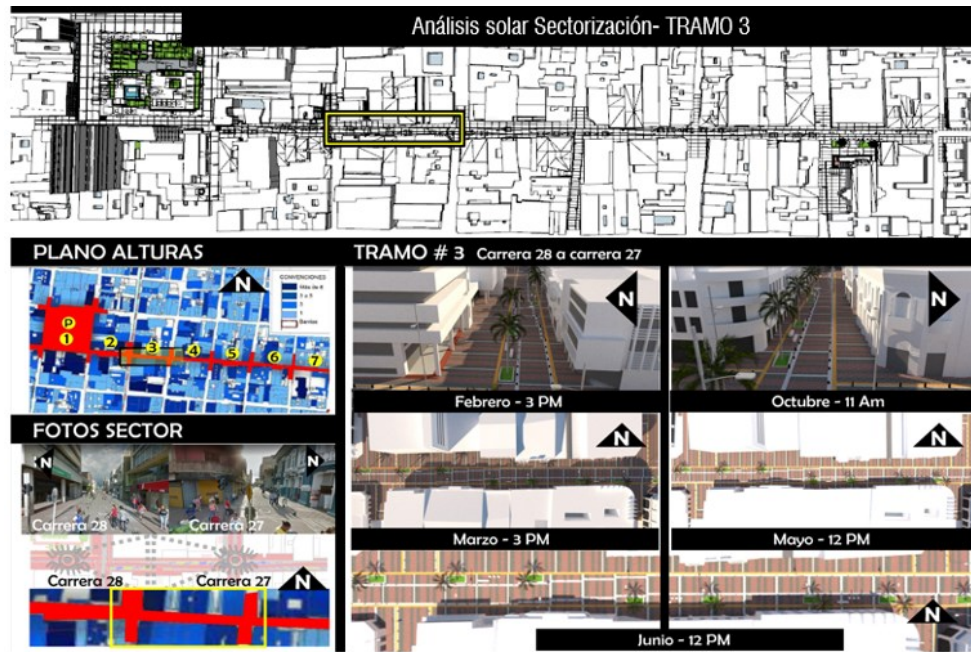
Fuente: propia

Ilustración 93: análisis solar sectorización tramo 2



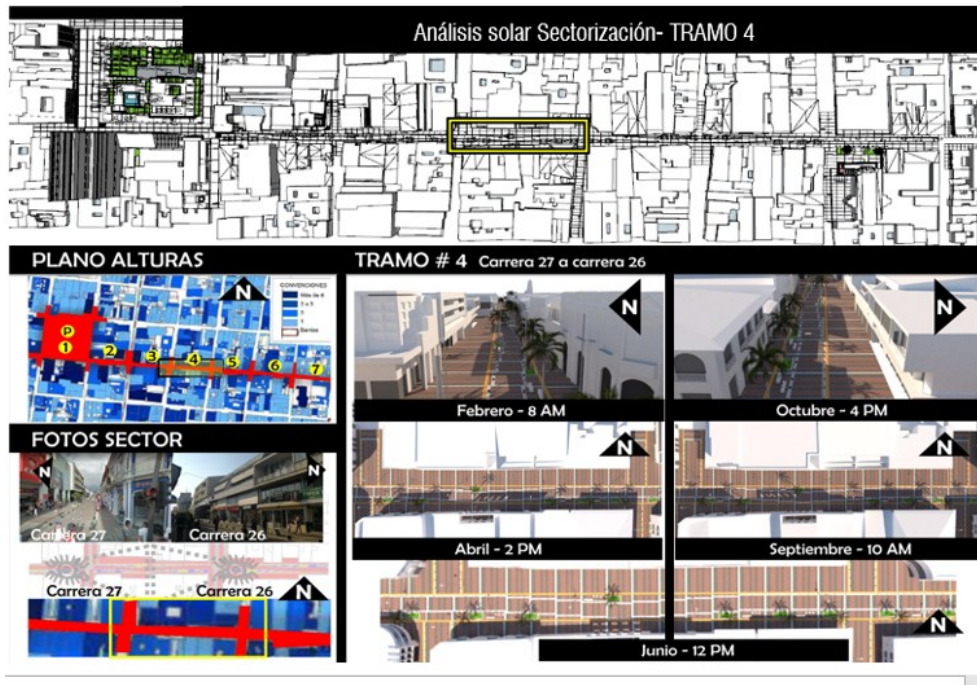
Fuente: propia

Ilustración 94: análisis solar sectorización tramo 3



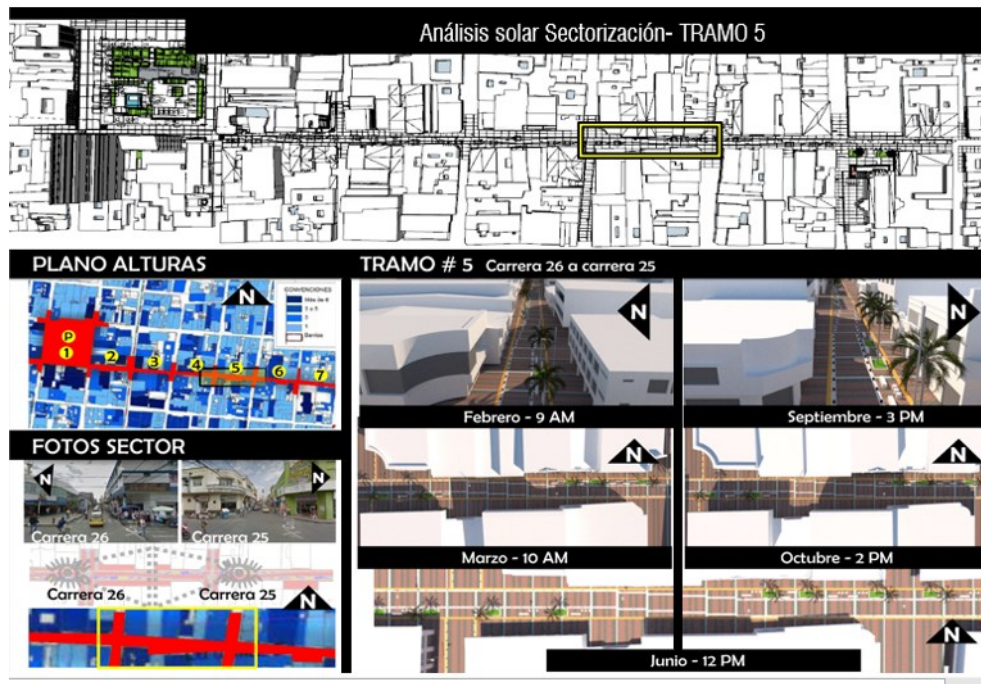
Fuente 97 Propia de la investigación

Ilustración 95: análisis solar sectorización tramo 4



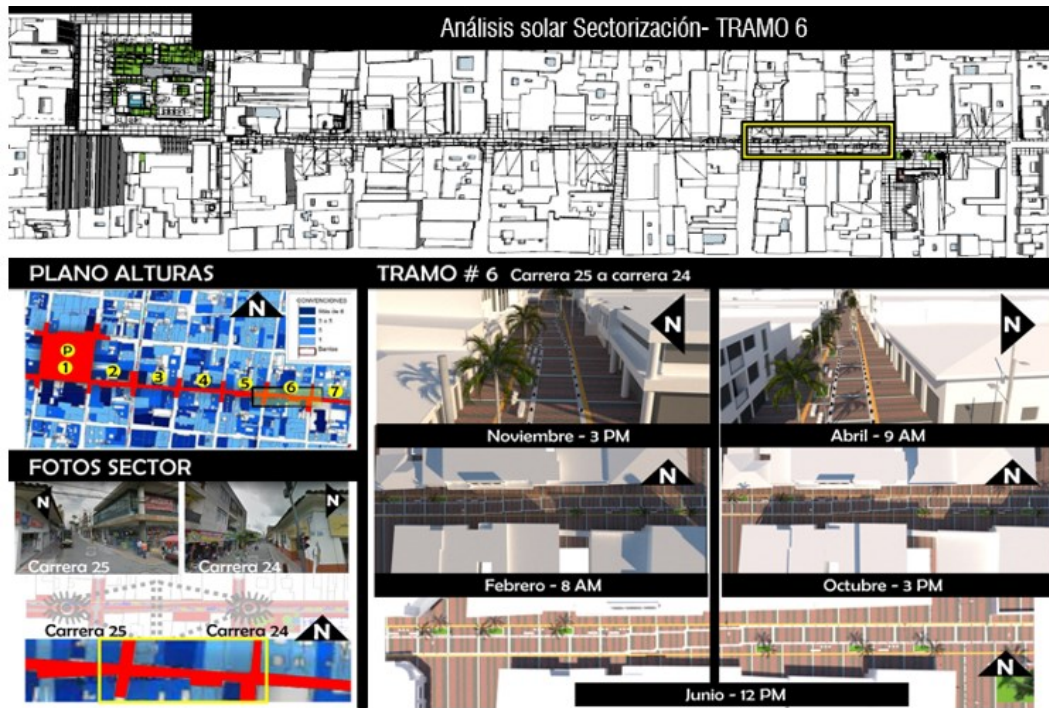
Fuente: propia

Ilustración 96: análisis solar sectorización tramo 5



Fuente: propia

Ilustración 97: análisis solar sectorización tramo 6



Fuente: propia

Ilustración 98: análisis solar sectorización tramo 7



Fuente: propia

El análisis se basa en varias etapas, la primera es el plano general de toda la peatonal en el cual se señala a que tramo al que pertenece cada ficha enumerándolas de 1 al 7 y el tramo “P” que es todo el parque Bolívar.

La segunda etapa muestra el plano de alturas del sector en el cual podemos visualizar la densidad desde la más alta color azul más fuerte a la más baja color azul más suave, con esto podemos concluir que entre más densidad tenga cada tramo en alturas menos impacto solar genera a la peatonal.

La tercera etapa de las fichas contiene dos fotos del sector que se está analizando para que generar una ubicación actualizada del tramo que se está analizando y otra ubicación en plano donde muestra desde que punto se tomaron las fotografías, finalizando con un zoom del plano de alturas analizado para comprender mejor todos los aspectos del sector.

La cuarta etapa de la ficha se compone de renders en diferentes horas, meses y puntos del sector para poder determinar de una manera más específica los puntos más críticos de cada sector de la peatonal, estos se presentan en planta y perspectiva para tener diferentes puntos de vista y una mejor apreciación, los renders que contiene la ficha en el análisis son tomados de un simulador solar (SketchUp) es un software de diseño 3D de alta calidad que contiene un programa de integración mejorada (V-Ray).

Ilustración 99: análisis de vientos Palmira



Fuente: propia

En el análisis de vientos se pretende entender la circulación de los vientos sobre la peatonal, entendiendo su disposición sobre el terreno desde lo general a lo particular, empezando por la ubicación con respecto al norte y haciendo un análisis geográfico de cómo llegan los vientos a la ciudad de Palmira y por defecto a la peatonal.

Los vientos predominantes vienen del occidente, provenientes del océano pacífico pasando la cordillera occidental que es la más baja de las tres que componen la geográfica de nuestro país, al llegar a la ciudad su intensidad disminuye en algunas zonas debido a el tamaño de algunas edificaciones.

8.2 Participación comunitaria, relación entre el espacio público peatonal y la gente que ocupa la calle 30

Ilustración 100 Relación entre el espacio público y la gente que lo ocupa



Fuente 98 Propia de la investigación

Para el desarrollo de esta parte del tercer objetivo específico, las variables investigativas requieren que mediante la metodología cuantitativa se evalúe una relación entre el espacio y los habitantes, es por esto que se realiza una encuesta virtual en donde se analizan los diferentes componentes urbanísticos de la calle 30 y las posibles proyecciones para un mejoramiento de la calidad del espacio público

Los resultados obtenidos con el análisis espacial generan una serie de problemáticas que deben tener unas soluciones basadas en la parte técnica de la estructura urbana. A pesar de esto, la verdadera función y eficiencia del espacio público depende de aquellas condiciones expuestas por los usuarios quienes son protagonistas del uso de la calle. Es por esto que el diagnóstico urbano a partir de los sistemas estructurantes, se complementa con las diversas opiniones de las personas.

La encuesta fue aplicada a 70 personas entre las cuales el 57.1% son mujeres y el 42.9% son hombres a partir de estas encuestas realizadas se desarrolló una tabulación por cada pregunta, las cuales se caracterizan de la siguiente manera, exponiendo la pregunta, respuesta y conclusión de la misma:

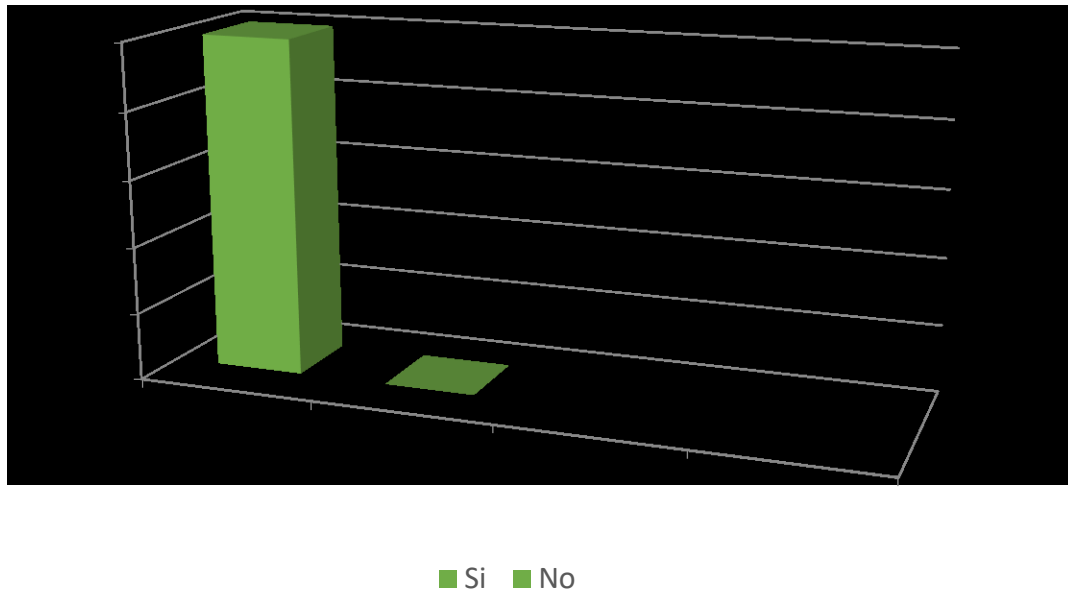
- *Pregunta No 1: ¿Ha transitado por el espacio público peatonal de la calle 30?*

Tabla 10 Tabulación de resultados de la pregunta 1 del muestreo realizado

Tránsito de peatones por el espacio público peatonal	Muestra	%
Si	70	100%
No	0	0%

Fuente 99 Propia de la Investigación

Grafico 7 tránsito de peatones por el espacio público peatonal de la calle 30



Fuente 100 Propia de la investigación

En la gráfica No 1 se puede evidenciar que la zona es transitada por el 100% de las personas encuestadas, lo que en primera medida genera un marco de referencia respecto de la importancia para los ciudadanos el espacio público peatonal de la calle 30 en dicho sector de la ciudad. Haciendo énfasis en que representa un área de dinámicas socioeconómicas en común para todos los habitantes del municipio.

- *Pregunta No 2: ¿A qué población pertenece?*

Esta pregunta se realizó con el fin de conocer que comunidad hace más uso de este espacio público peatonal.

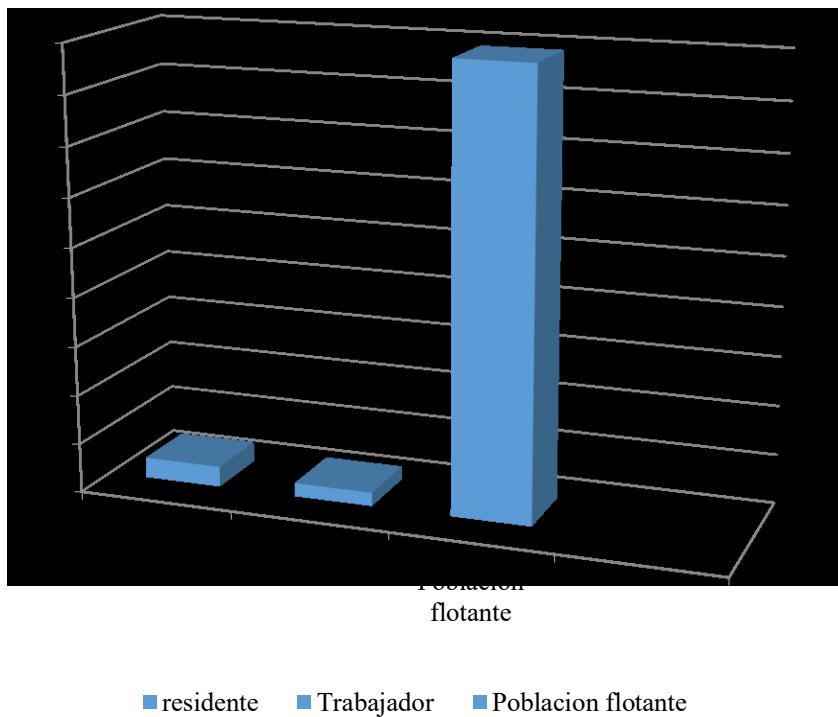
Tabla 11 Tabulación de resultados de la pregunta 2 del muestreo realizado. Población que visita el espacio público peatonal de la calle 30

Población que visita el espacio público peatonal de la calle 30	Muestra	%
Residente de la calle 30 o del área de influencia	3	4.1%
Trabajador de la calle 30 del área de influencia	2	2.7%
Población flotante	66	89.2%

Fuente 101 Propia de la investigación

Los resultados de esta pregunta se relacionan directamente con el uso del espacio público peatonal y la frecuencia evidenciada con el 89.2% de la población flotante, el 4.1% de la residente y solo el 2.7% de la población que trabaja dentro del espacio público peatonal de la calle 30 o del área de influencia de esta.

Grafico 8 población que visita el espacio público peatonal de la calle 30



Fuente 102 Propia de la investigación

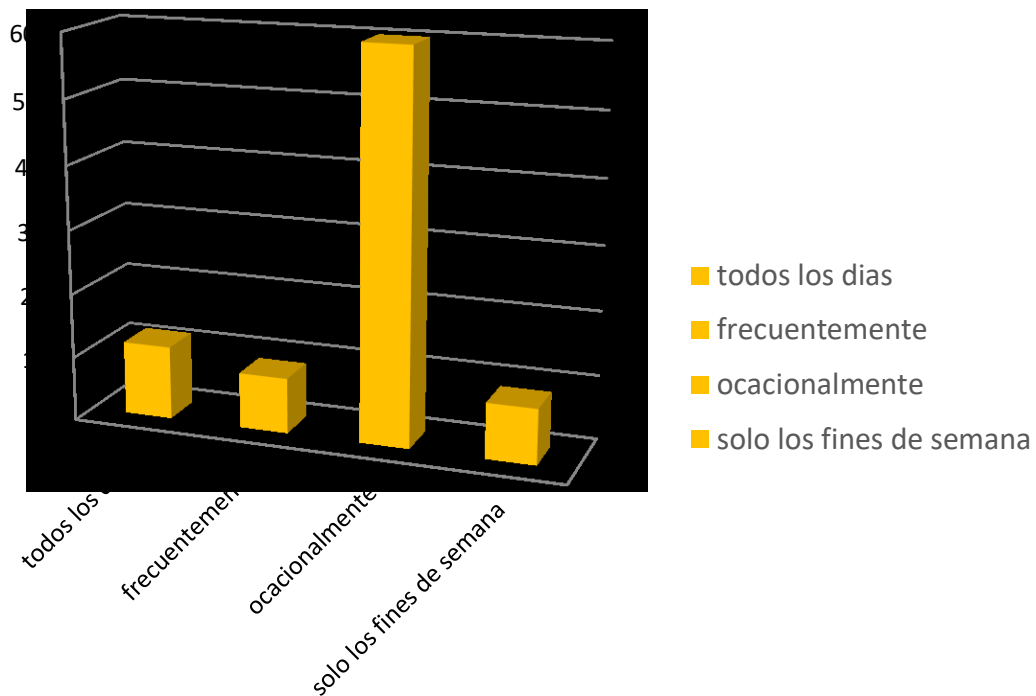
- *Pregunta No 3: ¿Con que frecuencia visita usted el espacio público peatonal de la calle 30?*

Grafico 9 Tabulación de resultados de la pregunta 3 del muestreo realizado. Frecuencia de visita por parte del usuario al espacio público peatonal de la calle 30

Frecuencia de visita por parte del usuario al espacio público peatonal de la calle 30	Muestra	%
Todos los días	14	11.4 %
Frecuentemente	6	8.6%
Ocasionalmente	42	60 %
Solo los fines de semanas	6	8.6%

Fuente 103 Propia de la Investigación

Grafico 10 Resultados evidenciados en el muestreo. Frecuencia de visita por parte del usuario al espacio público peatonal de la calle 30



Fuente 104 Propia de la investigación

Con este ítem se pretende evaluar la influencia poblacional de la calle 30, el 60% visita este espacio público peatonal de la calle 30 ocasionalmente, todos los días el 11.4% y solo el 8.6% de las personas que lo visitan frecuentemente y los fines de semana.

- *Pregunta No 4: ¿En qué horarios transita por este espacio público peatonal?*

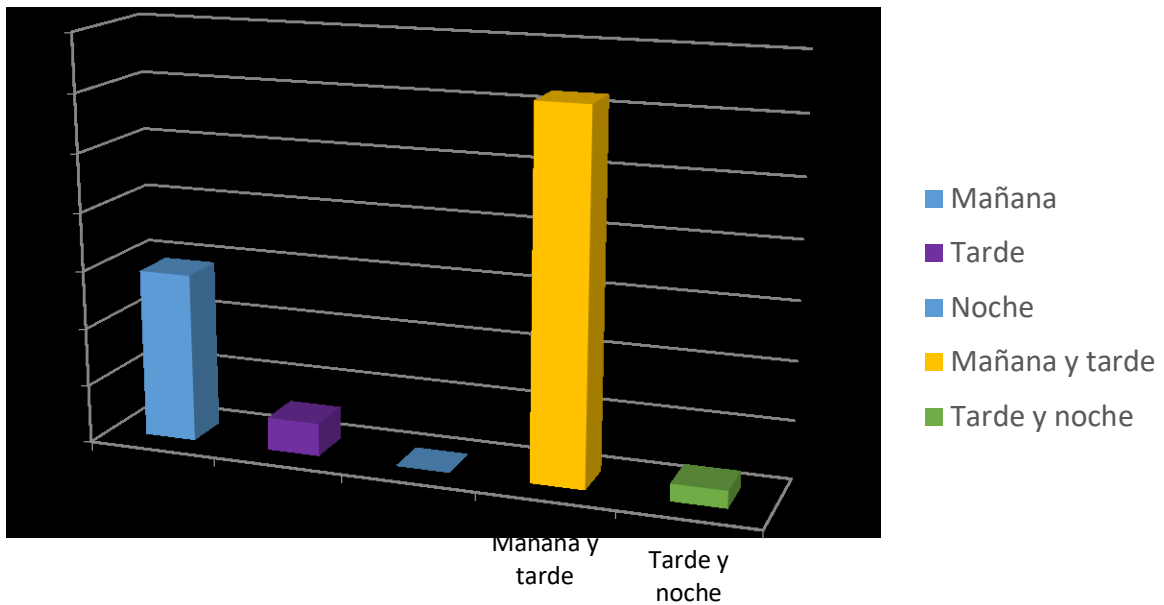
Las respuestas obtenidas de los encuestados un 62.3 % prefieren transitar por este espacio público en la mañana y en la tarde debido a que hay mayor población, pero según los encuestados la afectación solar es insoportable el 29 % prefiere visitar ese espacio público en horas de la mañana debido a que la radiación solar no es tan fuerte y les permite hacer sus actividades con tranquilidad, de noche según los encuestados prefieren no transitar debido a que no hay actividades que les llamen la atención y también porque según la percepción de cada encuestado en la noche este espacio público se siente muy inseguro.

Tabla 12 Resultados de la pregunta 4 del muestreo realizado. Tiempo que transita por el espacio público peatonal de la calle 30

Tiempo que transita por el espacio público peatonal de la calle 30	Muestra	%
Mañana	20	29 %
Tarde	4	5.6%
Noche	0	0 %
Mañana y tarde	43	62.3%
Tarde y noche	2	2.9%

Fuente 105 Propia de la investigación

Grafico 11 Tabulación de resultados de la pregunta, Tiempo que transita por el espacio público peatonal de la calle 30



Fuente 106 Propia de la investigación

- Pregunta No 5: Cuándo transita por el espacio público peatonal de la calle 30, lo hace en compañía de.

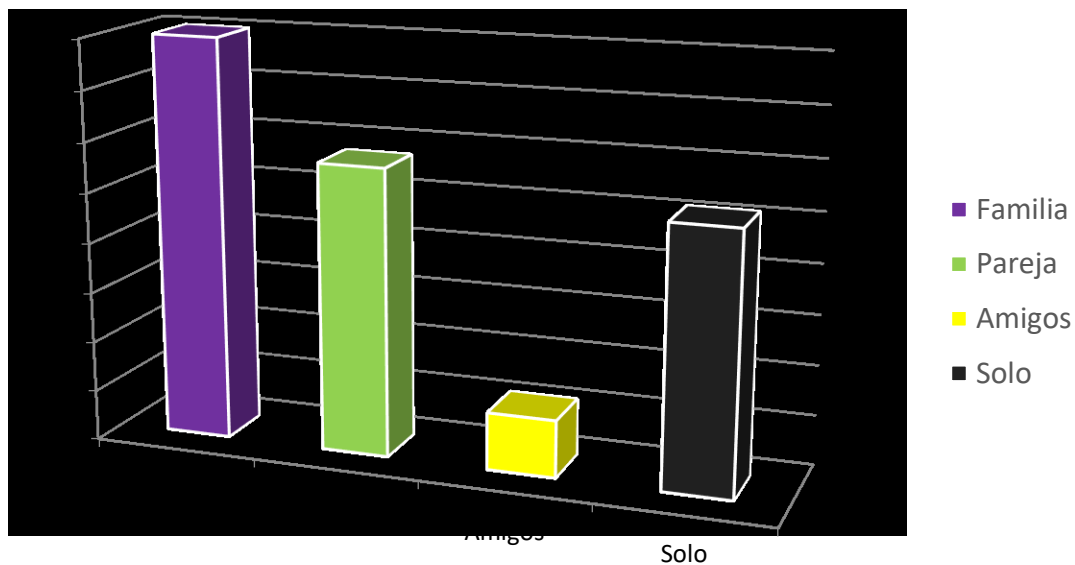
Tabla 13 Resultados obtenidos en la pregunta 5 del muestreo realizado. Acompañantes al transitar por el espacio público peatonal.

Acompañantes al transitar por el espacio público peatonal.	Muestra	%
Familia	28	40 %
Pareja	20	28.6%
Amigos	4	5.7 %
Solo	18	25.7%

Fuente 107 Propia de la investigación

Se indago para determinar quién lo acompañaba con mayor frecuencia al espacio público peatonal de la calle 30, con el fin de contextualizar la recurrencia del uso del espacio y de esa manera generar acciones para intervenir el espacio con respuesta a las dinámicas sociales expuestas en el muestreo. Al identificar que el espacio público tiene una influencia poblacional temporal, las transformaciones futuras de este espacio deben corresponder a dichas actividades que se generan, respetando las características ecosistémicas para un equilibrio en el paisaje.

Grafico 12 Acompañantes al transitar por el espacio público peatonal



Fuente 108 Propia de la investigación

En la gráfica se evidencian los resultados de la muestra en el que 40% acude al espacio público peatonal de la calle 30 en familia, el 28.6% lo hace en pareja, el 25.7% llega sin compañía y el 5.7 % con amigos. Esta pregunta nos ayuda a identificar aquellas necesidades correspondientes a las dinámicas sociales establecidas, es por esto, que desde la arquitectura y el urbanismo, la calle

30 corresponde a un espacio colectivo el cual debe ser potencializado con zonas de permanencia que contribuyan a la integración social positiva.

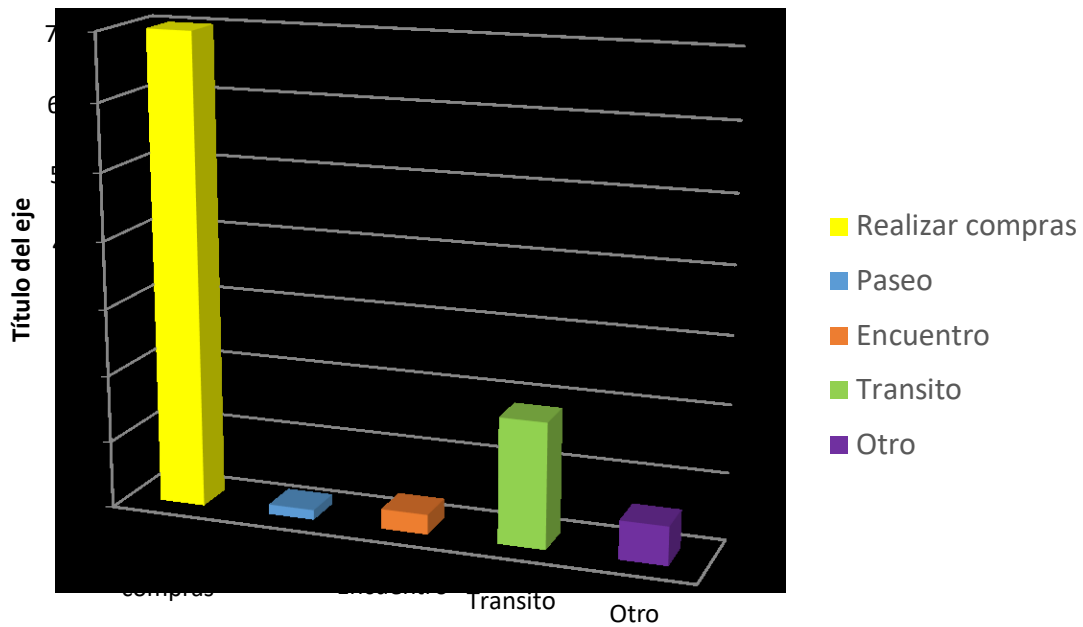
- *Pregunta No 6: ¿Cuáles son las razones para detenerse en este espacio público peatonal de la calle 30?*

Tabla 14 Resultados de la pregunta 6 del muestreo realizado. Razones para detenerse dentro del espacio público peatonal de la calle 30

Razones para detenerse dentro del espacio público peatonal de la calle 30	Muestra	%
Realizar compras	50	70 %
Paseo	1	1.4%
Encuentro	2	2.9 %
Transito	13	18.6%
Otro	4	5.7%

Fuente 109 Propia de la investigación

Grafico 13 Tabulación de resultados de la pregunta 6 realizada. Razones para detenerse dentro del espacio público peatonal de la calle 30



Fuente 110 Propia de la Investigación

El uso del espacio público se evidencia en un 70% de los encuestados, los cuales acuden al espacio público peatonal para ir de compras, el 18.6% lo hacen para el tránsito normal, el 1.4% concurre de paseo, el 2.9% por encuentro y el 5.7% correspondientes a otras razones entre las que se encuentra la de trabajar y vivir.

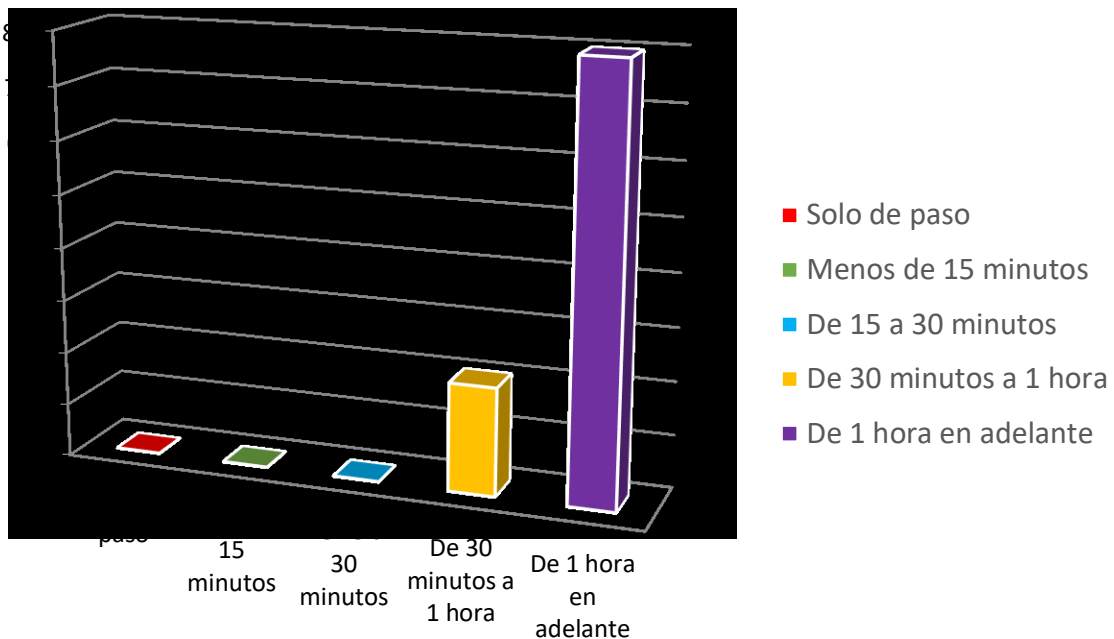
- *Pregunta No 7: ¿Qué tiempo pasa por lo general en este espacio público peatonal de la calle 30?*

Tabla 15 Resultados de la pregunta 7 realizada en el muestreo. Tiempo dentro del espacio público peatonal de la calle 30

Tiempo dentro del espacio público peatonal de la calle 30	Muestra	%
Solo de paso	0	0 %
Menos de 15 minutos	0	0%
De 15 a 30 minutos	0	0 %
De 30 minutos a una hora	14	20.3%
De 1 hora en adelante	55	79.7%

Fuente 111 Propia de la Investigación

Tabla 16 Tabulación de resultados de la pregunta 7. Tiempo dentro del espacio público peatonal de la calle 30



Fuente 112 Propia de la investigación

Con esta pregunta se pretende evaluar el tiempo de uso del espacio público, con esta grafica se puede evidenciar que los encuestados pasan en la peatonal de la calle 30, siendo una hora con un 79.7% el indicativo mayor de tiempo de permanencia en el lugar. Dando prioridad a las

compras debido a carencia de espacios de permanencia para prolongar la permanencia de las personas. Al dinamizar el espacio las diferentes dinámicas de colectividad se recuperan y dan seguridad al mismo. Entonces esto hace enrutar la investigación hacia la interpretación de la necesidad de espacios que permitan reunir a las personas en torno a actividades que recuperen la cultura local, y dinamicen la movilidad para el desplazamiento por el eje y permitirle al usuario gestionar con más rapidez las diligencias.

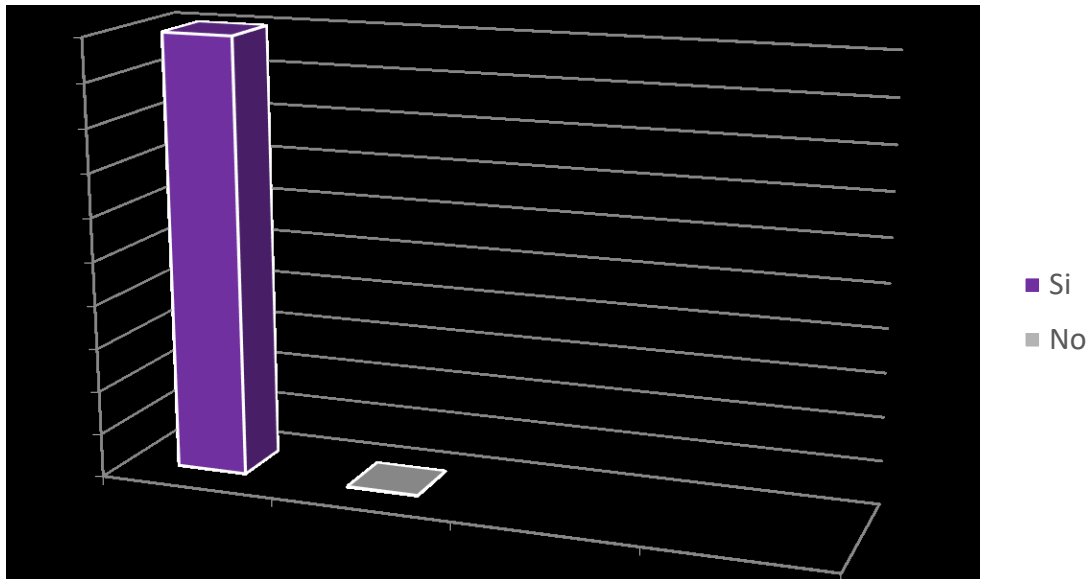
- *Pregunta No 8. ¿Considera que si se complementa y mejora el espacio público peatonal de la calle 30 promoverá el encuentro social para el disfrute de este?*

Ilustración 101 Resultados de la pregunta 8 realizada en el muestreo. Relación con el encuentro social dentro del espacio público peatonal de la calle 30

Relación con el encuentro social	Muestra	%
Si	70	100 %
No	0	0%

Fuente 113 Propia de la investigación

Grafico 14 Tabulación de resultados de la pregunta 8. Relación con el encuentro social dentro del espacio público peatonal de la calle 30



Fuente 114 Propia de la investigación

En la gráfica anterior se evidencia que 100% de los encuestados considera que, si el espacio público peatonal de la calle 30 se complementa y se mejora para convertirla en un espacio público de calidad, promoverá el encuentro social para el disfrute de este.

- *Pregunta No 9: ¿Qué características considera debe tener este espacio público peatonal, que propicie la movilidad a pie, el encuentro y el disfrute por largos momentos del día?*

Tabla 17 Resultados de la pregunta 9. Razones para transitar y permanecer dentro del espacio público peatonal de la calle 30

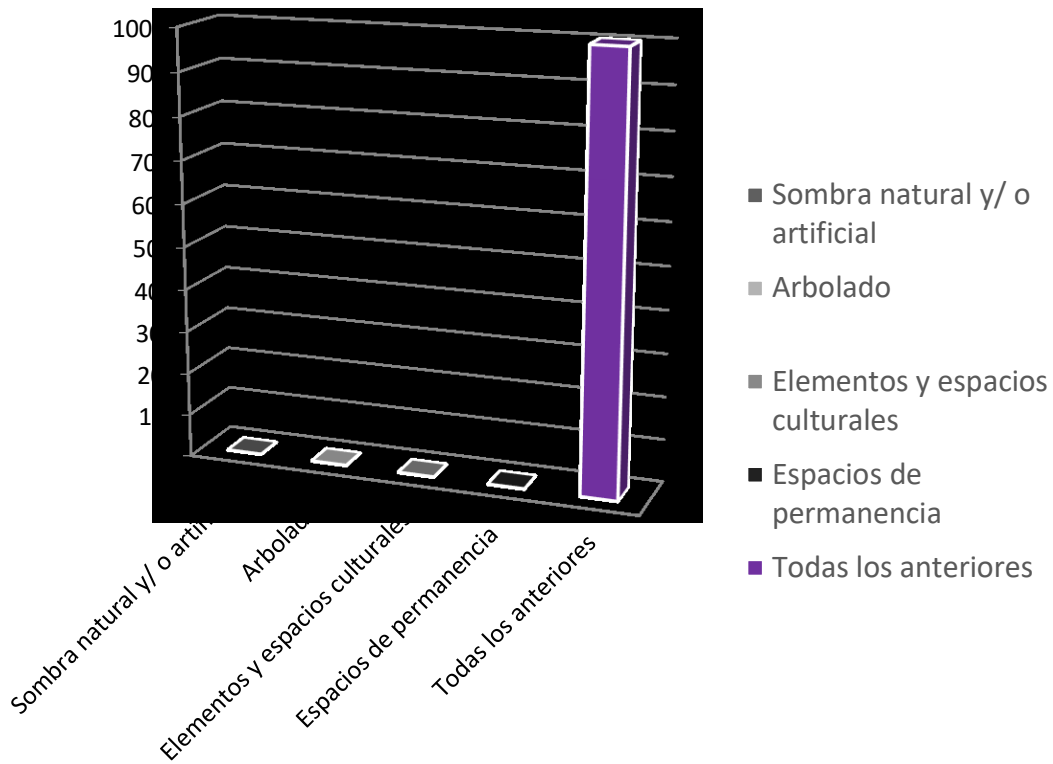
Razones para transitar y permanecer dentro de este espacio público peatonal de la calle 30	Muestra	%

Sombra natural y/ o artificial	0	0%
Arbolado	0	0 %
Elementos y espacios culturales	0	0%
Espacios de permanencia	0	0%
Todas los anteriores	70	100%

Fuente 115 Propia de la investigación

Para esta pregunta, el propósito es identificar aquellas actividades consideradas por los habitantes de importancia para el desarrollo futuro del espacio peatonal. Los resultados obtenidos evidencian un porcentaje superior al 100% consideran necesario que la peatonal de la calle 30 tenga todas las características necesarias para transitar, permanecer y potencializar las características patrimoniales del entorno.

Grafico 15 Tabulación de resultados de la pregunta 9 . Razones para transitar y permanecer dentro del espacio público peatonal de la calle 30



Fuente 116 Propia de la Investigación

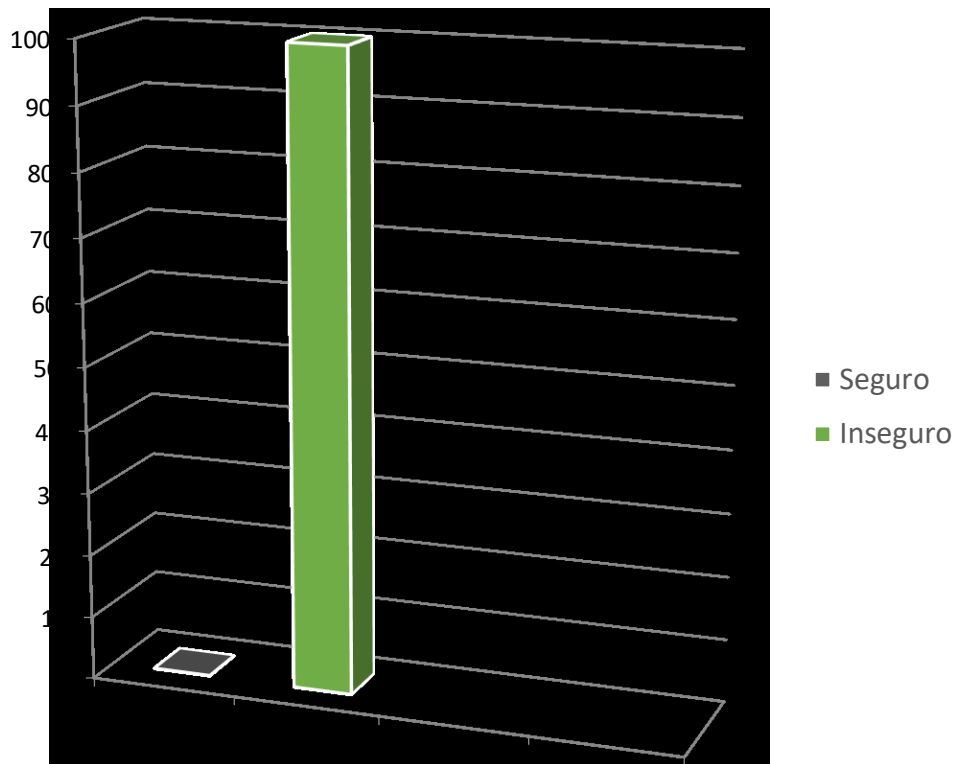
- *Pregunta No 10: ¿Qué tan seguro se siente usted al transitar por este espacio público peatonal de la calle 30 en el horario nocturno?*

Tabla 18 Resultados de la pregunta 10 del muestreo realizado. Percepción de seguridad por parte del usuario dentro de este espacio público peatonal de la calle 30

Percepción de seguridad por parte del usuario dentro de este espacio público peatonal de la calle 30	Muestra	%
Seguro	0	0 %
Inseguro	70	100 %

Fuente 117 Propia de la investigación

Grafico 16 Tabulación de resultados obtenidos con la pregunta 10. Percepción de seguridad por parte del usuario dentro de este espacio público peatonal de la calle 30



Fuente 118 Propia de la investigación

Al evaluar los niveles de seguridad dentro de la peatonalización, se corroboran diferentes problemáticas establecidas en la investigación, las cuales dentro de las variables afectan desde la parte social al espacio público, aunque es una variable que permite dentro de la parte proyectual generar los métodos para la protección de los elementos que conforman el paisaje urbano. Los resultados de la pregunta evidencian con un 100% la inseguridad que sienten los usuarios al recorrer la peatonal, hecho que limita el estado de permanencia dentro del eje.

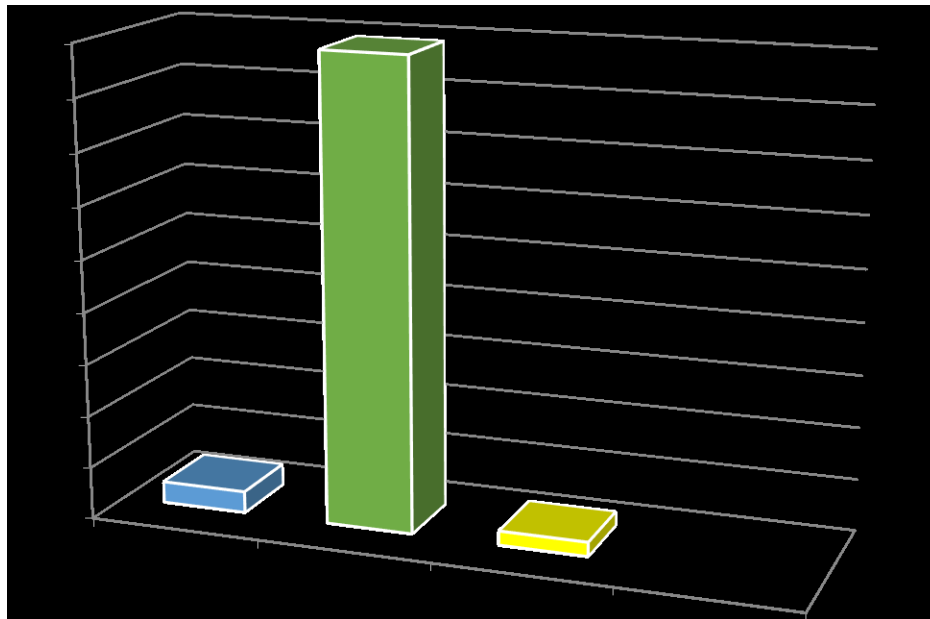
- *Pregunta No 11: ¿Considera que este espacio público peatonal de la calle 30 es de calidad?*

Tabla 19 Resultados de la pregunta 11 del muestreo realizado. Percepción de calidad por parte del usuario

Percepción de calidad por parte del usuario	Muestra	%
Si	3	4.1 %
No	66	89.2 %
Tal vez	2	2.7 %

Fuente 119 Propia de la investigación

Gráfico 17 Tabulación de Resultados de la pregunta 11. Percepción de calidad por parte del usuario



■ Si ■ No ■ Tal vez

Fuente 120 Propia de la investigación

La población corresponde directamente a estímulos dados por el entorno urbano, el cual genera acciones que radican en la dependencia de uso y funcionalidad de los mismos, a partir de esto, un espacio público de calidad se evalúa a partir de los recuerdos, y las proyecciones de los usuarios quienes viven el día a día del eje. Para esta pregunta se evidencia la percepción de los encuestados, en donde el 89.2% considera que este espacio público peatonal de la calle 30 no es de calidad, solo el 4.1% considera que es de calidad y el 2.7% considera que este tal vez tiene elementos que hace que este espacio público sea de calidad.

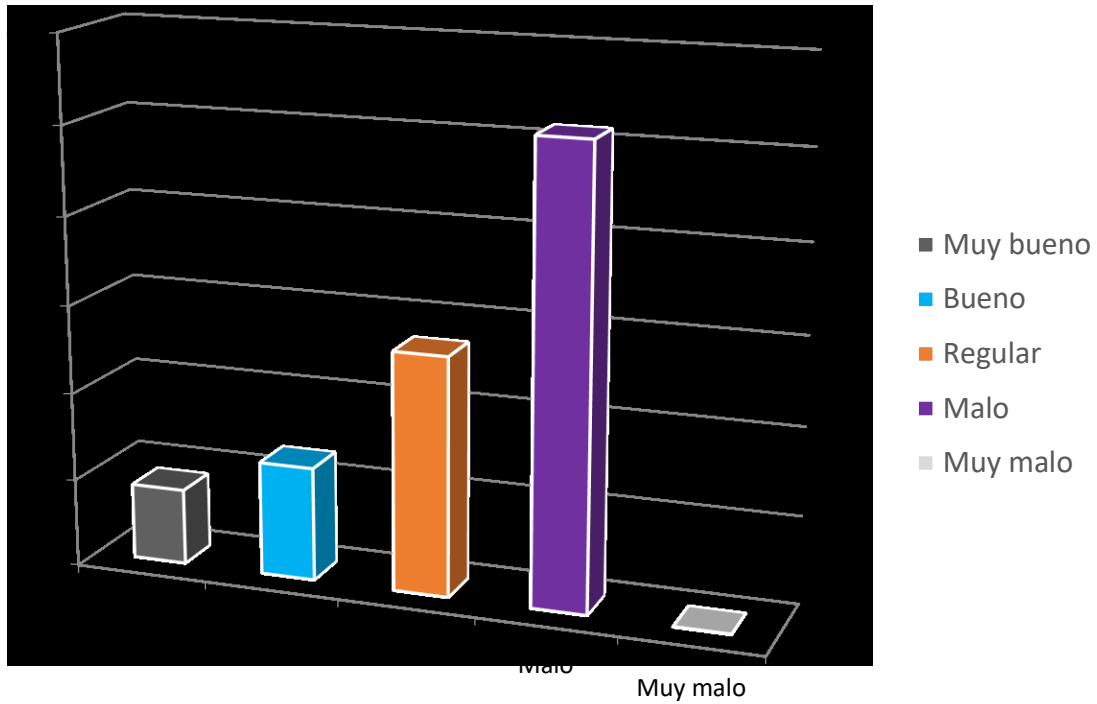
- *Pregunta No 12: ¿Cómo califica el aspecto físico de este espacio público peatonal de la calle 30?*

Tabla 20 Resultados obtenidos con la pregunta 12 del muestreo realizado. Calificación del aspecto físico de este espacio público peatonal de la calle 30

Calificación del aspecto físico de este espacio público peatonal de la calle 30	Muestra	%
Muy bueno	6	8.6 %
Bueno	9	12.9 %
Regular	19	27.1 %
Malo	36	51.4 %
Muy malo	0	0%

Fuente 121 Propia de la investigación

Grafico 18 Tabulación de resultados obtenidos con la pregunta 12. Calificación del aspecto físico de este espacio público peatonal de la calle 30



Fuente 122 Propia de la investigación

El 51.4% de los encuestados perciben el aspecto este espacio público peatonal de la calle 30 como malo en cuanto al deterioro, el 27.1% lo percibe como regular, solo el 12.9% como bueno y el 8.6% considera que este espacio público peatonal en cuanto su aspecto físico es muy bueno.

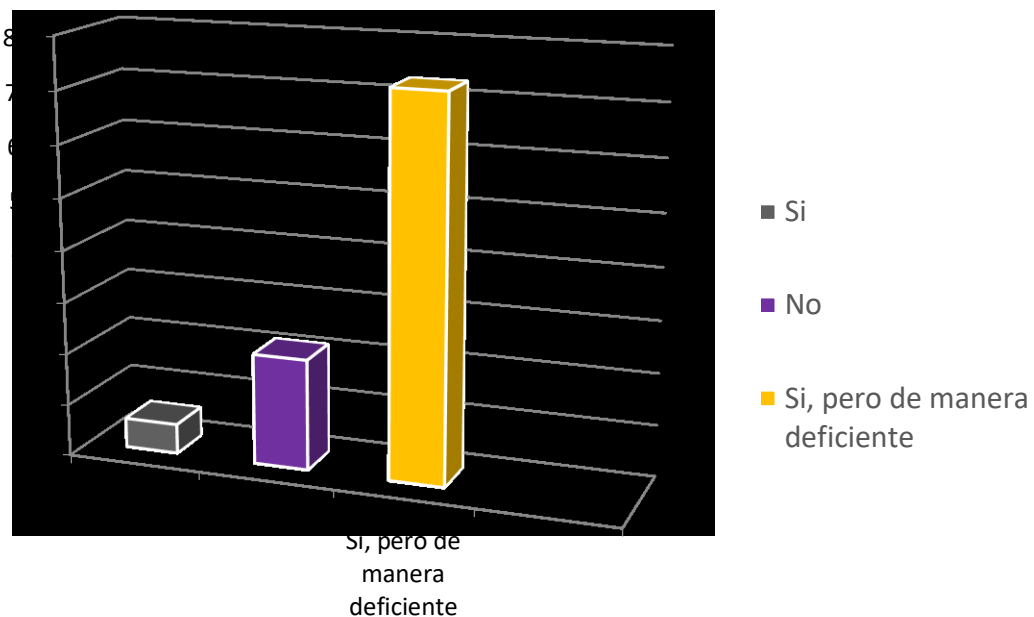
- *Pregunta No 13: ¿Considera usted que este espacio público peatonal de la calle 30 fue pensado para la movilidad de los PMR?*

Tabla 21 Resultados obtenidos de la pregunta 13 del muestreo. Movilidad para los PMR

Movilidad para los PMR	Muestra	%
Si	4	5.7 %
No	15	21.4%
Sí, pero de manera deficiente	51	72.9 %

Fuente 123 Propia de investigación

Grafico 19 Tabulación de resultados obtenidos en la pregunta 13. Movilidad para los PMR



Fuente 124 Propia de la investigación

Los resultados de la última pregunta evidencian una inequidad en la movilidad en el espacio público, ya que carece de las condiciones adecuadas para el desplazamiento PMR, el 72,9% de los

encuestados manifiesta que el eje presenta diferentes posibilidades para acceder a los lugares pero no de forma eficiente. Entonces al identificar que el espacio público carece de esta inclusión, los mecanismos para el mejoramiento incluyen este ítem.

8.2.1 Proyección De Las Necesidades Para El Mejoramiento Del Espacio Público

El desarrollo del muestreo se fortalece con una pregunta abierta en la cual se permite evaluar a los encuestados con respecto a los deseos y observaciones para el mejoramiento de la calidad del espacio público de la calle 30, las cuales desarrollan una variable proyectual que permite categorizar las prioridades dentro del aplicativo proyectual de la propuesta.

A continuación se realiza la selección de los resultados obtenidos, a través de ellos se proyecta el aplicativo proyectual, el cual representa una transformación bajo los parámetros obtenidos en la investigación:

Tabla 22 Resultados de las preguntas abiertas realizadas en el muestreo

<i>Categoría</i>	Necesidades
<i>Usos</i>	<ul style="list-style-type: none">• Espacios de permanencia.• Desarrollo de nodos de Movilidad• Zonificación de áreas de parqueo

Mobiliarios

- Enfocados en la seguridad como:

Luminarias
Bancas adecuadas
Protección patrimonial

- Enfocados en la permanencia:
Bancas

Módulos para diferentes usos
Estaciones para transporte público

- Enfocados en el ecosistema:
Mejoramiento de la calidad arbórea y el tratamiento adecuado de su implantación

- Enfocados en la calidad espacial
Señalización

Zonas verdes

Potencialización de las especies arbóreas nativas para aumentar la mancha arbórea en el sector, generando sombras de protección y aprovechamiento de las ráfagas de viento

Accesibilidad

- Implementar una estrategia para la movilidad PMR y problemas visuales.
- Mejorar los accesos a los locales con las líneas de paramentación establecidas a escala de sector

Fuente 125 Propia de la investigación

8.3 El Mejoramiento del Espacio Público de Calidad en la Peatonal de la calle 30

Al caracterizar los tramos que conforman a escala de sector la Calle 30, entre la estación del ferrocarril y el recinto de la Santísima trinidad como elementos patrimoniales de articulación urbana, se convierten en nodos estratégicos para la proyección de las alternativas que dinamizan el objeto de estudio.

Teniendo en cuenta las problemáticas identificadas en el sector, se categorizan las alternativas para el mejoramiento del espacio público, como una solución a aquellas áreas que carecen de una regularización y que requieren de parámetros para su adecuada proyección.

A escala de sector el mejoramiento de la calle se 30 pretende la conectividad entre la estación del ferrocarril hasta el recinto de la santísima trinidad, articulando con el parque de Bolívar, como una estrategia urbanística que pretende potencializar las características Ecosistémicas, Arquitectónicas y de espacio público, a su vez potencializando las actividades comerciales que se desarrollan en el sector, garantizando la protección de los diferentes componentes edilicios que conforman los vestigios del centro histórico de Palmira.

La transformación del eje vial permite que liberar eficientemente la presión de las actividades como la movilidad en el sector, además de contrastar y mostrar las bondades urbanísticas del sector. Las categorías para las alternativas generan puntos focales para la intervención logrando soluciones directas a las diferentes afectaciones socioculturales de desaprovechamiento y su vez mejorar los índices de espacio público carentes del sector.

Teniendo en cuenta que parte de la estrategia para la proyección de la calle 30 se basa en proteger y regular la estética del sector, por lo cual se recurre al aprovechamiento de las características existentes para el mejoramiento. Es por esto que desde la planificación el mecanismo para dinamizar el lugar es la extensión del eje vial en semipeatonales para la inclusión del sistema de movilidad.

Para mejorar los índices del espacio público en el lugar es indispensable pensar en la extensión de las mismas para mejorar la calidad ecosistémica y espacial del lugar, teniendo en cuenta el plan de desarrollo 2020- 2023 de Palmira, el estatuto de espacio público de la secretaria de planeación hace énfasis en lo siguiente:

“La zona céntrica del municipio se encuentra invadida constantemente por ventas ambulantes, que ocupan espacio público e interrumpen con frecuencia el flujo vial o peatonal. Esto, además de unas causas estructurales de difícil manejo y que obedecen al desempeño económico, tiene como causas directas la ausencia de lineamientos técnicos para el uso del espacio público y falta de inspección y control al espacio público. A diciembre de 2019, Palmira contaba con un estatuto de espacio público sin implementar, con un Plan de Ordenamiento Territorial que no se encuentra actualizado y un índice de espacio público de 4,47 metros cuadrados”

Palmira tiene una población de 314 665 hab para el 2020 (se toma como base la población local completa teniendo en cuenta que el eje comercial es de uso general y no selectivo) según cifras del Dane, y una propuesta en escala de sector que integre 20.000m² de eje vial para priorizar

el espacio público del sector, el cual mejoraría el índice con 1.4 m² adicionales para el sector conformado por un índice de 0.72 por comuna.

8.3.1 Requerimientos espaciales prioritarios obtenidos

Tabla 23 Requerimientos espaciales para el aplicativo proyectual de la propuesta urbano arquitectónica

<i>Desarrollo Espacial prioritario</i>	Especificación
<i>Permanencia</i>	Puntos para la integración y el descanso de las actividades que se realizan en la peatonal
<i>Movilidad</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Desarrollo de elementos necesarios para la movilidad como : • Destinar zonas de parqueo vehicular • Zonas para abordar el transporte público urbano • Módulos para el alquiler de bicicletas como transporte tradicional • Nodos de movilidad para el transporte urbano – rural
<i>Seguridad</i>	Bolardos, iluminación, líneas de paramentación edificatoria
<i>Accesibilidad</i>	Mejoramiento de las líneas táctiles, al igual que las rampas de accesibilidad para PMR

Fuente 126 Propia de la investigación

8.4 Alternativas complementarias para el mejoramiento del espacio público de calidad.

Las alternativas para la intervención del espacio público de la calle 30 corresponden a una serie de acciones categorizadas que permiten el mejoramiento urbano del sector y la proyección de

elementos de protección para la estética del paisaje urbano. A partir de las diferentes problemáticas planteadas la investigación pretende generar una aproximación a los parámetros necesarios para la potencialización de las cualidades del sector, es por esto que la variable proyectual genera una proyección de estas soluciones en un aplicativo urbano arquitectónico situado entre las carreras 26 y 23, entre el parque de Bolívar y el Recinto de la Santísima trinidad como remate de la peatonalización.

Las alternativas se categorizan de la siguiente manera, cada una se desarrolla con un esquema de parámetros adecuados para la alternativa, generando proyecciones de diseño que mejoran la calidad espacial y que a su vez pretenden potencializar las características físicas del lugar con la protección de los elementos edilicios y de espacio público:

- a) *Sociales* : Con el propósito de mejorar mediante el mobiliario las diferentes acciones sociales que repercuten en el uso del espacio publico



- b) *Movilidad*: pretende mejorar las diferentes características de movilidad que se presentan en la calle 30, implementando estrategias para la inclusión e implementación de diferentes alternativas para el desplazamiento de los peatones

- c) *Ambientales*: tiene dos variables de interpretación
 - El manejo ecosistemico: para el control y fortalecimiento de las características del paisaje urbano


- El control de los residuos: pretende generar puntos estratégicos para el reciclaje y el control de los residuos acumulados durante los tramos.
- d) *Patrimonio*: mediante una serie de estrategias que desarrollan 2 escalas de aplicación.
- Control de las transformaciones edilicias : como escala puntual, el cual pretende mejorar las características estéticas de los vestigios patrimoniales del sector
 - Líneas de paramentación: estableciendo unos límites para el crecimiento lo cual regula el surgimiento de culatas y zonas muertas dentro del recorrido
- e) *Espacio Público*: mediante el mejoramiento de los índices de espacio público por persona en el sector objeto de estudio, con una propuesta proyectual aplicativa en los 3 tramos finales de la propuesta de peatonalización de la calle 30 a partir del parque de Bolívar hasta el Recinto de la Santísima Trinidad.
- f) *Accesibilidad*: implementación de líneas táctiles y rampas pmr funcionales para la accesibilidad y desplazamiento sobre el eje.

Al categorizar las diferentes alternativas que pretenden mejorar las condiciones actuales del espacio público de la calle 30,

Tabla 24 Alternativas de mejoramiento del espacio público sobre la peatonalización de la calle 30

Alternativas Para El Mejoramiento De La Calidad Del Espacio Público En La Peatonalización De La Calle 30				
Alternativa	Aplicativo	Tipo	Localización	Proyección
Social	Mobiliarios	<ul style="list-style-type: none"> • Bancas • Luminarias • Señalización (bolardos, señales de tránsito y localización) • Áreas de permanencia 	Tramo 1 y 2	
Movilidad	<ul style="list-style-type: none"> • Desarrollo de Nodos de Movilidad sobre los parques articulados como la estación de ferrocarril, el parque de Bolívar y la santísima trinidad • Destinación de áreas de parqueo • Módulos para bicicletas • Remate sobre la santísima trinidad 	<ul style="list-style-type: none"> • A escala de sector se localizan zonas para el parqueo de vehículos • Se destinan zonas para tomar el transporte público • Se genera un remate sobre el Recinto de la santísima Trinidad para la movilidad local y rural • Inclusión de módulos para el parqueo y 	Tramo 2 y 3	

	para el desarrollo de la movilidad local y rural	alquiler de bicicletas como transporte tradicional de la ciudad.		
Ambientales	Manejo ecosistémico: el cual pretende mejorar las características del lugar haciéndolo más habitable en horas de gran impacto solar y generando un aprovechamiento de las ráfagas de viento	Fortalecimiento de las especies arbóreas nativas con relación al impacto solar y la influencia de los vientos en los mobiliarios y recorrido del eje	Todos los tramos	
	Control de Residuos. Para el control puntual y en cantidad del recorrido	Mobiliarios y Puntos de reciclaje		
Patrimonio	Control de las transformaciones estéticas: este punto tiene el propósito de proyectar a largo plazo el control estético de los vestigios patrimoniales de la calle 30, los cuales se ven afectados por la publicidad de los negocios comerciales	Proyección en planificación: es un punto que se debe tomar como una alternativa normativa para la implementación de la regularización de las transformaciones edificatorias con relación a la calidad de la edificación y tipo de la misma	Todos los tramos	
	Líneas de paramentación: para regular las áreas muertas y las culatas generadas por los desplazamientos edificatorios	Generar a escala de sector unas líneas que enmarcan el perfil urbano		

Espacio publico	Mejoramiento de los índices de espacio público en la calle 30 sobre el sector de intervención	Propuesta proyectual de diseño con el aplicativo de las alternativas para el mejoramiento del espacio público en la calle 30	Desde la carrera 23 hasta la 26 con calle 30	
------------------------	---	--	--	---

Fuente 127 Propia de la investigación

8.5 Descripción De La Propuesta De Investigación

Las variables investigativas generan una propuesta teórica práctica, la cual se desarrolla de la siguiente manera:

- *Teórico:* mediante la cartilla de recopilación de la información, en donde se anexan las alternativas para el mejoramiento del espacio público a través de los resultados obtenidos en la investigación.

Ilustración 102 desarrollo teórico del producto de la propuesta de investigación



Fuente 128 Propia de la investigación

La secuencia en los temas de la cartilla permite identificar las problemáticas y las soluciones a las mismas mediante la estrategia arquitectónica. A partir de los resultados obtenidos para el tratamiento de las zonas, se genera un aplicativo proyectual con las alternativas obtenidas.

- *Practica:* mediante el aplicativo proyectual se realizan las especificaciones técnicas aplicadas para las futuras transformaciones del objeto de estudio, el cual requiere de una estrategia para la conservación y el fortalecimiento del paisaje urbano a partir del espacio publico

Ilustración 103 Propuesta de aplicativo proyectual para el mejoramiento del espacio público de la calle 30



Fuente 129 Propia de la investigación

9. CRONOGRAMA DE ACTIVIDADES

Tabla 25 Cronograma de actividades de la investigación

Desarrollo Investigativo	Momento 8 2019 -2	Momento 9 2020-1	Momento 10 2020-2
Formulación del anteproyecto			
Primeras actividades de los objetivos específicos 1 y 2			
Finalización de las actividades de los objetivos específicos 1 y 2			
Desarrollo de las alternativas para el mejoramiento del espacio público y la propuesta proyectual aplicativa			

Fuente 130 Propia de la investigación

10. PRESUPUESTO

Tabla 26 Presupuesto de la investigación

Actividad	valor
Matriculas	12.000.000
Servicios básicos	3.000.000
Trabajo de campo	1.000.000
Ayudas técnicas	2.000.000
transporte	750.000
Impresiones	200.000

Fuente 131 Propia de la investigación

11. CONCLUSIONES GENERALES

La presente investigación aborda una serie de alternativas para el mejoramiento del espacio público de la calle 30 del casco urbano de Palmira, las cuales son una determinante para las transformaciones futuras de la peatonalización mediante una serie de acciones adecuadas para la conservación y potencialización del paisaje.

Dentro de las problemáticas abordadas se encontró que la mayoría de dificultades de la peatonal se deben a los siguientes factores:

- Socioeconómico: identificando diferentes acciones que agreden a la intervención, debilitando la estructura que conforma el eje como mobiliarios y patrimonio. La actividad del comercio prevalece ante la arquitectura, generando una desigualdad en la estética del paisaje arquitectónico del objeto de estudio, a raíz de esto las transformaciones edilicias han cambiado y eliminado los vestigios patrimoniales del centro.
- Cultural: pérdida de la identidad cultural del patrimonio a causa de la falta de regularización estética de las fachadas de los locales comerciales. A su vez al ser el eje un elemento para la circulación y la colectividad carece de espacios para la integración que devuelva las dinámicas seguras para permanecer en el lugar.

- **Proyectual:** con la carencia de elementos para la seguridad y conservación de los elementos edilicios que carecen de una respuesta externa correcta a la peatonalización y un debido funcionamiento de las rampas y líneas táctiles para la accesibilidad a los mismos.
- **Invasión del espacio público:** con la apropiación de los pabellones de circulación generada por los locales comerciales para el aprovechamiento de sus negocios. A su vez se presentan vendedores informales dentro del eje.

Para el desarrollo de la investigación la metodología plantea una serie de etapas para las actividades, las cuales requieren de un análisis historiográfico, de referentes prácticos y de un diagnóstico urbano, el cual genere un amarre directo con las alternativas.

A partir del análisis historiográfico realizado en el capítulo 1, se aborda el desarrollo urbano a partir del centro histórico como un margen de crecimiento progresivo el cual se determina por las etapas de gran impacto local. Se anexan a su vez imágenes aeroespaciales que sirven de apoyo para la actividad. Después de abordar las generalidades espaciales, se direcciona la investigación hacia los espacios abiertos para identificar las clasificaciones morfológicas de los vacíos urbanos y los recorridos relevantes hasta llegar a la calle 30.

Con el capítulo 2, se trata de recopilar una visión conceptual de la importancia de las peatonalizaciones en zonas comerciales de los cascos urbanos, teniendo esas especificaciones para priorizar los cambios urbanísticos futuros del objeto de estudio en el aplicativo final de la

investigación. La clasificación de las propuestas locales permite lograr una aproximación con las necesidades del objeto de estudio, seleccionando una serie de elementos necesarios para la planificación.

Para finalizar la investigación, el capítulo 3, pretende identificar las características urbanas del sector a partir del análisis y diagnóstico urbano como una estrategia que desde la normativa permite puntualizar en cada sistema estructural que compone el objeto de estudio. La segunda variable de las actividades requiere de un muestreo para el análisis espacio – usuario, el cual mediante la participación virtual con encuestas concluye los elementos prioritarios para el desarrollo proyectual de la propuesta.

Las alternativas para el mejoramiento del espacio público son unas posibles soluciones a las diferentes problemáticas presentadas actualmente sobre la calle 30. Las cuales se desarrollan de la siguiente manera:

a) Sociales

b) Movilidad

c) Ambientales

- El manejo ecosistemico
- El control de los residuos

g) Patrimonio.

- Control de las transformaciones edilicias
- Líneas de paramentación:

h) *Espacio Público*

i) *Accesibilidad*

Con la variable proyectual de la investigación, se permite realizar un aplicativo de las alternativas para el mejoramiento del espacio público de la calle 30, teniendo en cuenta los diferentes parámetros obtenidos en la ejecución de los objetivos específicos. Abordando posibles soluciones a las problemáticas identificadas y generando acciones que desde la arquitectura permitan la conservación y potencialización del paisaje urbano del centro.

12. BIBLIOGRAFIA

- Alexiou, I. (2008). Espacio publico y calidad de vida urbana. *Universidad Pontificia Javeriana*.
- Bentley, I., Murrain, P., McGlynn, S., & Smith, G. (1985). Effective Instructions in Design Process of Urban Public Spaces to Promote Sustainable Development. *Scientific Research*.
- Borja. (2003). *espacio publico y ciudadania*. Mexico: Miguel Ángel Porrúa.
- Borja, J., & Muxi. (2001). Ciudadanía y globalización *. *CLAD Reforma y Democracia*. No. 22 (.

- Carmona, K. (2011). Espacio publico como elemento generador de inclusion y cohesion social en la ciudad contemporanea lationamericada la percepcion del usuario como criterio para el diseño urbano arquitectonico. *Departament d'Urbanisme i Ordenació del Territori. Universitat Politècnica de Catalunya.*
- Castillo, I. (2017). Estrategias para la intervencion en espacios publicos ubicados en centralidades metroplotanas: Jardin Vecinal Tepeyac en el municipio de Zapopan, Jalisco. *ITESO.*
- Ducci, M. E. (1989). *Conceptos basicos de urbanismo.* Mexico: Trillas S.A.
- Formulacion y adopcion del plan estrategico de movilidad territorial (PEMT) Para el municipio de Palmira. (2018). *Transconsult.* Obtenido de <https://www.palmira.gov.co/attachments/article/869/3.%20Informe%20Formulacion%20y%20Adopcion%20%20PEMT%20Palmira.pdf>
- Garcia, P. F., & Mesa, C. A. (2015). *Lineamientos para la rehabilitación del espacio público de la cabecera municipal de Floridablanca margen de la Quebrada la Ronda y el Río Frío.* Bucaramanga: Universidad Santo Tomas.
- Gutierrez, E., & Soto, D. (2018). *LA CALIDAD DEL ESPACIO PÚBLICO EFECTIVO EN EL MARCO DE LAS CIUDADES DEL SIGLO XXI.* Manizales: Universidad Autonoma de Manizales.
- Herrera, R. C. (2020). *La importancia de los Espacios Publicos.* Lima- Perú.
- Ipiña, O. (2015). El espacio publico dedicado al ocio en el siglo XXI y la busqueda de los oasis Urbanos. *Estoa.*
- Jacobs, A. (1993). *Grandes Calles.* Universidad de Cantabria.
- Lancharro, B. C. (2019). Beneficios de las Peatonalizaciones en latinoamerica.

Mobiliblog, Ideas de movilidad en latinoamerica y el caribe.

- Mehta. (2014). *Evaluating Public Space*.
- Mendoza, M. (2019). La importancia del espacio público para la ciudad. *un Lugar*.
- Ministerio de Vivienda. (2015). *Ministerio de Vivienda*.
- Molina. (2013). Discusiones acerca de la resignificación y conceptos asociados.
- Molina, N. P. (2005). "Herramientas para investigar. ¿Qué es el estado del arte?".
Obtenido de Universidad de La Salle, Revista Ciencia y Tecnología para la salud Visual y Ocular, 5: 73-75.
- O, L., L, M., & L, C. (2014). *Guía para construir estados del arte*. Obtenido de International Corporation of Newworks of Knowledge:
http://www.colombiaaprende.edu.co/html/investigadores/1609/articles-322806_recurso_1.pdf
- Pantoja, M. (2006). *Construyendo el objeto de estudio e investigando lo investigado*. Obtenido de Universidad Cooperativa de Colombia, Revista Memorias, 4 (8) 104 – 107.
- Perahia, R. (2007). Las ciudades y su espacio público. *Universidad de Buenos Aires*.
- Pinzon, M., & Echeverri, I. (2010). Espacio público cultura y calidad ambiental urbana, una propuesta metodológica para su intervención. *Investigación y desarrollo*.
- Rojas, S. (2007). *El estado del arte como estrategia de formación en la investigación*. Obtenido de Universidad Católica de Colombia, Revista Studiositas, 2 (3) 5-10.
- Sabino, C. (1992). *El proceso de investigación*. Obtenido de http://paginas.ufm.edu/sabino/word/proceso_investigacion.pdf
- Sampieri, R; Fernandez, C y Baptista, P. (2006). *Metodología de Investigación*. Mexico: The McGraw - Hills Companies.

- Schwarz, M. (2013). *Marco teórico vs Estado del Arte en la investigación científica*.
Obtenido de <http://max-schwarz.blogspot.com.co/2013/01/marco-teorico-vs-estado-del-arte-en-la.html>
- Sendra, P., Carrascal, M., & Garcia, C. (2012). "Metodologías de investigación y acción en el espacio publico obsoleto".
- Sergovia, O. (2005). *Espacios publicos urbanos: Una construccion a la identidad y confianza social y privada*. INVI.
- Sigam. (s.f.). *Convencio interinstitucional 50807 estudios tecnicos preliminares plan espacial de manejo del centro historico del munipio de Palmira y área de influencia*.
Obtenido de <http://documentacion.ideam.gov.co/openbiblio/bvirtual/005574/home/Pal.pdf>
- Torres, N. (2014). *sistema base de espacio publico para la reestructuración ecológica del casco urbano del municipio de guapi-cauca*. . Bogota: Universidad Piloto de Colombia.
- Vidal, A. C., & Martinez, J. C. (2012). *Metodologia para la recuperacion de espacios publicos*. San Salvador: Universidad Tecnologica de San Salvador.

13. Tabla de Anexos

- a) Cartilla
- b) Planimetría
- c) 3d
- d) Artículo

