

PARQUE LINEAL PEDRO PIZARRO

PROPUESTA DE DISEÑO URBANO para la revitalización del espacio público en el centro de la ciudad de Florencia, Caquetá.

Florencia, Caquetá - COLOMBIA

2021



Acreditación Institucional
de Alta Calidad Sede Bogotá

Resolución MEN N° 004141 del 22 de abril de 2019

Vigencia por 4 años

La calidad la construimos entre todos



**PROPUESTA DE DISEÑO URBANO PARA LA REVITALIZACIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO
EN EL CENTRO DE LA CIUDAD DE FLORENCIA, CAQUETÁ**

PARQUE LINEAL PEDRO PIZARRO

OSCAR LEONARDO TOLEDO HERMIDA

**UNIVERSIDAD ANTONIO NARIÑO
FACULTAD DE ARTES
PROGRAMA DE ARQUITECTURA
BOGOTÁ, D.C.
2021**

TRABAJO DE GRADO

**PROPUESTA DE DISEÑO URBANO PARA LA REVITALIZACIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO
EN EL CENTRO DE LA CIUDAD DE FLORENCIA, CAQUETÁ**

**OSCAR LEONARDO TOLEDO HERMIDA
20611613275**

**Monografía de proyecto de grado
para optar al título de arquitecto**

**Director de proyecto
Arquitecto Elquin Puentes Ramírez**

**UNIVERSIDAD ANTONIO NARIÑO
FACULTAD DE ARTES
PROGRAMA DE ARQUITECTURA
BOGOTÁ, D.C.
2021**

NOTA DE ACEPTACIÓN

El trabajo de grado propuesta de **diseño urbano para la revitalización del espacio público en el centro de la ciudad de Florencia Caquetá**, cumple con los requisitos para optar al título de arquitecto.



Firma del Tutor



Firma del Jurado



Firma del Jurado

BOGOTÁ, SEPTIEMBRE 2021

DEDICATORIA

Dedico este trabajo de grado a mi padre Enrique Toledo y a mi madre Beatriz Hermida, quienes han sido mis tutores éticos y morales; aquellos que siempre han estado para mí en las buenas y en las malas con sus mejores consejos y con la mejor actitud. A ellos les quiero dedicar todos mis éxitos porque soy el reflejo de todos sus esfuerzos.

También dedico este esfuerzo y amor por mi carrera profesional a la ciudad de Florencia, que fue la ciudad que me vio nacer, en la cual desarrollé mi ser; y espero que este trabajo pueda contribuir a la planificación de la ciudad.

Sin olvidar a todas las personas que han aportado cosas buenas y experiencias en mi vida, en especial a mi novia Paula Fajardo que ha sido un apoyo incondicional y a su abuela Doña Fanny que con muy gratos recuerdos le recordaré toda mi vida.

AGRADECIMIENTOS

Infinitas gracias doy a Dios por darme la salud, por cuidar a mis allegados y porque nunca me faltó un plato de comida, ni un techo para dormir.

Agradezco a mis padres por brindarme todo el apoyo para materializar mis sueños y enseñarme que todas las aspiraciones se pueden cumplir con esfuerzo y perseverancia.

Agradezco a mi familia por enseñarme el significado del amor y de la unión.

Agradezco a la vida por haberme presentado con amistades como Santiago Arango, un gran amigo incondicional y con cualidades especiales, que la vida lo ha convertido en un hermano.

Agradezco a todos los profesores que han aportado un granito de arena en mi vida profesional, en especial al profesor Arq. Hernán Gonzales por enseñarme que cualquiera puede cumplir sus sueños.

Finalmente agradezco a mis tutores de proyecto la Arq. Liliana Fracasso y el Arq. Elquin Puentes por su dedicación, colaboración y entrega para este proyecto; Gracias por brindarme todo su apoyo, su paciencia, su conocimiento y su exigencia, pues ha convertido en realidad lo que para mí era un sueño.

RESUMEN

Florencia, Caquetá es una ciudad intermedia que ha crecido de forma desmedida y desordenada a partir de los asentamientos informales de personas víctimas del conflicto armado y las características geográficas de la región, lo que ha desatado una serie de problemas relacionados al déficit de espacio público y problemas de accesibilidad, lo cual refleja poca vitalidad y cohesión urbana; En respuesta a las problemáticas manifestadas, se proponen estrategias de diseño urbano, mediante herramientas de gestión del suelo para recuperar el trazado vial de la Carrera 11, que es el eje articulador de la ciudad, donde se encuentran ubicados la mayoría de equipamientos y nodos culturales.

La propuesta consiste en diseñar el espacio público de un sector de la carrera 11 eje estructurante de la ciudad, buscando dar respuesta a las principales problemáticas halladas y realzando la identidad que tiene Florencia como ciudad amazónica tropical; con el fin de conectar todos los sectores cercanos a la propuesta y satisfacer las necesidades de las personas, conservando la identidad, la vocación y el carácter de la ciudad.

Palabras claves

Revitalización urbana, Déficit del espacio público, Cohesión urbana, Vitalidad urbana, Parque lineal, Florencia, Caquetá.

ABSTRACT

Florencia, Caquetá is an intermediate city that has grown in a disproportionate and disorderly manner from the informal settlements of people who are victims of the armed conflict and the geographical characteristics of the region, which has unleashed a series of problems related to the deficit of public space and problems of accessibility, which reflects little urban cohesion and urban vitality; it is worth noting that there is a deficit of cultural and sports facilities. In response to these problems, urban design strategies are proposed, using land management tools, to recover the road layout of Carrera 11, which is the articulating axis of the city, where most of the cultural facilities and nodes are located.

The proposal consists of designing a linear park with a public space, articulated with the renovation of the road routes; in order to connect all the sectors close to the proposal and to satisfy the needs of the people, conserving the identity, the vocation and the character of the city.

Keywords

Urban Revitalization, Deficit of public space, Urban Cohesion, Urban Vitality, Lineal Park, Florencia, Caquetá.

1

PRELIMINARES

- introducción.
- Historia de Florencia y su importancia a nivel nacional.
- Problemática.
- Objeto de estudio.
- Justificación.
- Hipótesis: Del caos vehicular, a la armonía peatonal.
- Objetivo general y objetivos específicos.
- Metodología y fases metodológicas.

2

MARCO CONCEPTUAL

- Crecimiento urbana acelerado en ciudades latinoamericanas.
- Vitalidad urbana.
- Revitalización urbana.
- Espacio público.
- Cohesión ciudadana.
- Urbanismo bioclimático.
- Movilidad sostenible.

3

MARCO NORMATIVO

- Matriz de normativas analizadas acordes al POT de Florencia.
- Marco de estrategias propuestas por el POT de Florencia (2000).

4

MARCO TEÓRICO

- Ciudades para la gente, Jan Gehl (2014).
- Indicadores de calidad urbana, "espacios para la vida cotidiana" Ciocolletto (2014).
- Indicadores de desarrollo sostenible - Modelo SPM3 - Sustainable Project Management Maturity Model Silvius y Schipper, 2015.
- Estado del arte.
- Referentes Proyectuales.

5

MARCO CONTEXTUAL

- Localización.
- Diagnostico urbano.
- Usos del suelo.
- Usos del espacio público y su déficit
- Deterioro de las franjas hidricas y ríos.
- Caracterización morfológica
- Matriz de caracterización del espacio público

6

MARCO PROYECTUAL

- Matriz de desarrollo sostenible - Modelo SPM3.
- Estrategias de intervención.
- Configuración funcional de movilidad vial.
- Lineamientos de diseño urbano.
- Propuesta general.
- Perfiles viales propuestos.
- Espacio público propuesto.
- Fitotectura.
- Podotáctiles y accesibilidad para todos.
- Procesos constructivos.
- Conclusiones.

7

BIBLIOGRAFÍA

- Lista de planos.
- Lista de figuras.
- Lista de tablas y gráficos.

Lista de figuras

<i>Figura 1 Área de estudio, Florencia.</i>	17
<i>Figura 2 Marco de problemáticas</i>	20
<i>Figura 3 Espacio público total</i>	21
<i>Figura 4 Vías arteriales del centro de Florencia</i>	23
<i>Figura 5 Usos del suelo y tráfico vehicular.</i>	24
<i>Figura 6 problemas del espacio público carrera 11</i>	25
<i>Figura 7 Problema de espacio público en la carrera 11</i>	26
<i>Figura 8 Mapa funcional de fases metodológicas.</i>	31
<i>Figura 9 mapa mental del crecimiento urbano acelerado en ciudades latinoamericanas</i>	34
<i>Figura 10 Ciudades para la gente.</i>	39
<i>Figura 11 Cuatro distancias de comunicación.</i>	40
<i>Figura 12 Diagrama de cualidades del espacio.</i>	41
<i>Figura 13 Indicadores de calidad urbana.</i>	43
<i>Figura 14 Escala de integración SPM3.</i>	44
<i>Figura 15 Maqueta proyecto Expoplan Zaragoza (2008).</i>	47
<i>Figura 16 Estado actual y después, Expoplan Zaragoza (2008).</i>	48
<i>Figura 17 Plano general parque Mill River Greenway.</i>	49
<i>Figura 18 Estado antes de propuesta.</i>	50
<i>Figura 19 Estado actual de la propuesta.</i>	50
<i>Figura 20 Mapa mental de artículos del POT.</i>	51
<i>Figura 21 Historia de Florencia 1900</i>	55
<i>Figura 22 Historia de Florencia 1910</i>	56
<i>Figura 23 Historia de Florencia 1920</i>	57
<i>Figura 24 Historia de Florencia 1960</i>	58
<i>Figura 25 Historia de Florencia 1990</i>	59
<i>Figura 26 Historia de Florencia 2000- 2010</i>	60
<i>Figura 27 Departamento del Caquetá</i>	61

<i>Figura 28 Dinámicas regionales del Caquetá.</i>	62
<i>Figura 29 Línea del tiempo histórica de Florencia.</i>	64
<i>Figura 30 Usos del suelo</i>	66
<i>Figura 31 Perfil urbano de la Carrera 11, sentido Sur- norte</i>	67
<i>Figura 32 Equipamientos dotacionales</i>	69
<i>Figura 33 Deterioro del espacio público.</i>	70
<i>Figura 34 Deterioro de ríos y vivienda construida en riberas del río.</i>	72
<i>Figura 35 Morfologías existentes en Florencia, Caquetá.</i>	73
<i>Figura 36 Caracterización morfológica.</i>	74
<i>Figura 37 Plano delimitación zona de intervención.</i>	75
<i>Figura 38 Deterioro del espacio público.</i>	76
<i>Figura 39 Tipo de alimento comido por aves de Florencia.</i>	80
<i>Figura 40 Esquema estrategias de sostenibilidad económicas.</i>	82
<i>Figura 41 Esquema estrategias de sostenibilidad ambiental.</i>	83
<i>Figura 42 Esquema estrategias de sostenibilidad social.</i>	85
<i>Figura 43 Plano de estrategias de proyecto</i>	87
<i>Figura 44 Plano configuración funcional de la movilidad.</i>	89
<i>Figura 45 Perfil vial propuesto Carrera 11 tramo centro fundacional</i>	90
<i>Figura 46 Perfil vial actual tramo centro fundacional</i>	90
<i>Figura 47 Perfil vial propuesto Carrera 11 tramo Zona rosa alta</i>	91
<i>Figura 48 Perfil vial actual carrera 11 tramo zona rosa alta</i>	91
<i>Figura 49 Perfil vial propuesto Carrera 11 tramo zona rosa baja.</i>	92
<i>Figura 50 Perfil vial actual Carrera 11 tramo zona rosa baja.</i>	92
<i>Figura 51 Trazados viales primarios y secundarios como eje estructurante.</i>	93
<i>Figura 52 Escala del sector puntual como eje condicionante de la escala de los parámetros de diseño de espacio público, vías y accesibilidad.</i>	93
<i>Figura 53 Actividades según la vocación del sector.</i>	93
<i>Figura 54 Estructura funcional dividido en sistemas.</i>	94

<i>Figura 55 Plano de la estructura del espacio público.</i>	95
<i>Figura 56 Esquema de parques.</i>	96
<i>Figura 57 Tipos de podotactiles.</i>	102
<i>Figura 58 Representación de los cruces pompeyanos.</i>	103
<i>Figura 59 Tipo de estructura del suelo.</i>	105
<i>Figura 60 Tanques de almacenamiento para aguas lluvias.</i>	106
<i>Figura 61 Detalle de corte de andenes.</i>	106
<i>Figura 62 Fitotectura de Florencia Caquetá.</i>	107

Lista de tablas.

<i>Tabla 1 Caracterización del espacio público efectivo.</i>	21
<i>Tabla 2 Diccionario de indicadores SPM3.</i>	45
<i>Tabla 3 Mapa conceptual de conceptos aplicados en el proyecto y referentes asociados.</i>	46
<i>Tabla 4 Marco normativo.</i>	52
<i>Tabla 5 Caracterización del espacio público.</i>	68
<i>Tabla 6 Categorización espacial del espacio público</i>	71
<i>Tabla 7 Caracterización del sector estudiado.</i>	78
<i>Tabla 8 Matriz de integración de indicadores de desarrollo sostenible.</i>	81
<i>Tabla 9 Estructura de pavimentos y adoquines.</i>	104
<i>Tabla 10. Indicadores de cambio urbano. elaboración propia.</i>	¡Error! Marcador no definido.

Lista de planos.

<i>Planos 1 Parque la Perdíz _____</i>	97
<i>Planos 2 Parque La Diosa Del Chairá. _____</i>	98
<i>Planos 3 Parque Los Colonos. _____</i>	99
<i>Planos 4 Implantación General. _____</i>	100

INTRODUCCIÓN

Florencia es una ciudad cuyo crecimiento poblacional ascendió un 5% (Dane, 2012) durante la migración de personas desplazadas por el conflicto armado interno. Este proceso en Colombia, este proceso tuvo inicio a mediados de los años 1970. Hoy Florencia es una ciudad que carece de planificación urbana, debido al incremento de la vivienda de autoconstrucción y en general de los barrios informales; Como consecuencias, se registra un déficit de espacio público efectivo con un área de 15.000 m², que por habitante corresponde a apenas 2,8 m²; el óptimo según el Decreto 1504 de 1998 es de 15 m² por habitante; otros aspecto críticos de la estructura urbana es la discontinuidad de los trazados viales, la contaminación a la ronda del Rio la Perdiz y la falta de equipamientos deportivos.

El presente trabajo busca dar respuestas a las problemáticas halladas en la ciudad de Florencia en específico en el centro fundacional y su eje articular llamado la carrera 11 de tal manera que se analicen las particularidades de Florencia como ciudad intermedia ubicada al sur de Colombia y siendo la puerta de oro de la Amazonía Colombiana; y se propone soluciones en base a diferentes teorías actuales y sistemas paramétricos de referencia como los objetivos de desarrollo sostenible (ONU, 2015), matriz de integración de la sostenibilidad en la gestión de proyectos Silvius, G., & Schipper, R. (2015).

En el primer capítulo preliminares se presentan las características importantes de la propuesta, los problemas que se buscan resolver, las características demográficas, los objetivos y la metodología; Seguido el segundo capítulo marco teórico-conceptual, donde se exponen todos los referentes, teóricos, conceptuales, proyectuales y teorías paramétricas de diseño que enriquecieron la investigación y soportaron la propuesta de proyecto.

En el siguiente capítulo el marco contextual se presenta el diagnóstico urbano, que se desarrolla con base en los estudios territoriales, incluyendo las características morfológicas de la ciudad de Florencia, las características demográficas y el marco normativo que rigen al municipio.

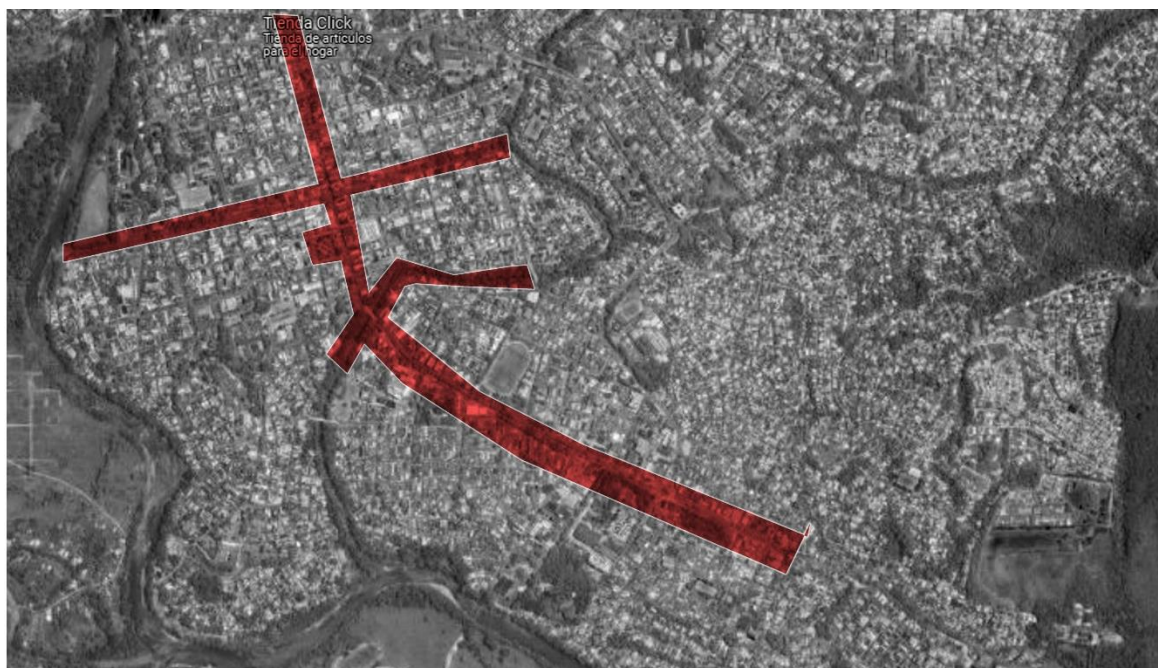
En último lugar se presenta el capítulo marco proyectual se presentan las estrategias y la propuesta de diseño urbano que buscan resolver los problemas que se presentan en la ciudad, específicamente en el área de intervención (Parque lineal Pedro Pizarro).

1. PRELIMINARES

Población objetivo

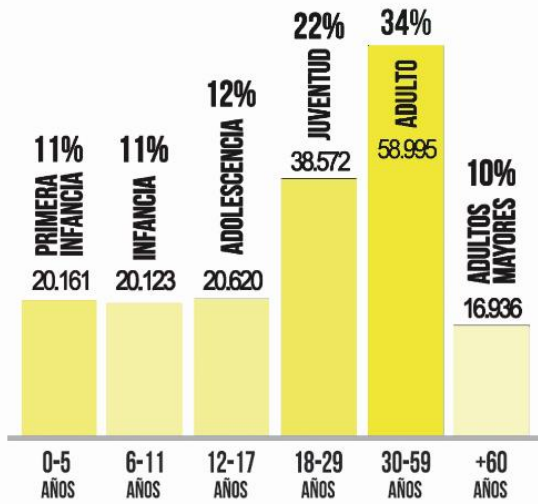
Florencia es la capital del sur del Colombia, cuenta con una población de 200.000 habitantes (Dane, 2018), y la cual abarca todas las actividades deportivas, sociales, políticas presentes en el departamento del Caquetá.

Figura 1 Área de estudio, Florencia.



Fuente: elaboración propia.

La ciudad tiene gran diversidad cultural, en esta capital habitan comunidades indígenas como los Andakíes, los Huitotos y los Coreguajes, que después de la incursión de los españoles en el año 1542, fueron colonizados por oleadas de misioneros católicos, comerciantes portugueses, criollos y negros que escapaban del sistema esclavista. (Herrera, 1991).



Fuente: Cartilla plan de desarrollo Florencia 2019



Fuente: Ficha de caracterización territorial y Dane.

El objetivo principal del proyecto es la propuesta de un parque lineal que pueda mejorar mediante el diseño, la cohesión urbana y mejorar la movilidad peatonal, para satisfacer las necesidades de todos los habitantes.

Características culturales

Los festivales culturales que se celebran en Florencia están basados en una serie de acontecimientos étnicos, los cuales se plasman en bailes, murales, esculturas, y vestimenta que hacen alusión a la historia del departamento del Caquetá, como, por ejemplo:

Festival Folclórico y Reinado por la Paz y la Cultura San Pedro en el Caquetá

Es un festival que congrega habitantes de la región y de otras regiones del país. Este evento se realiza en las principales calles de Florencia y tiene lugar la ejecución del baile del sanjuanero caqueteño en la ceremonia de elección y coronación de la señorita Caquetá.

(Instituto Departamental de Cultura, Deporte y Turismo del Caquetá., 2010)



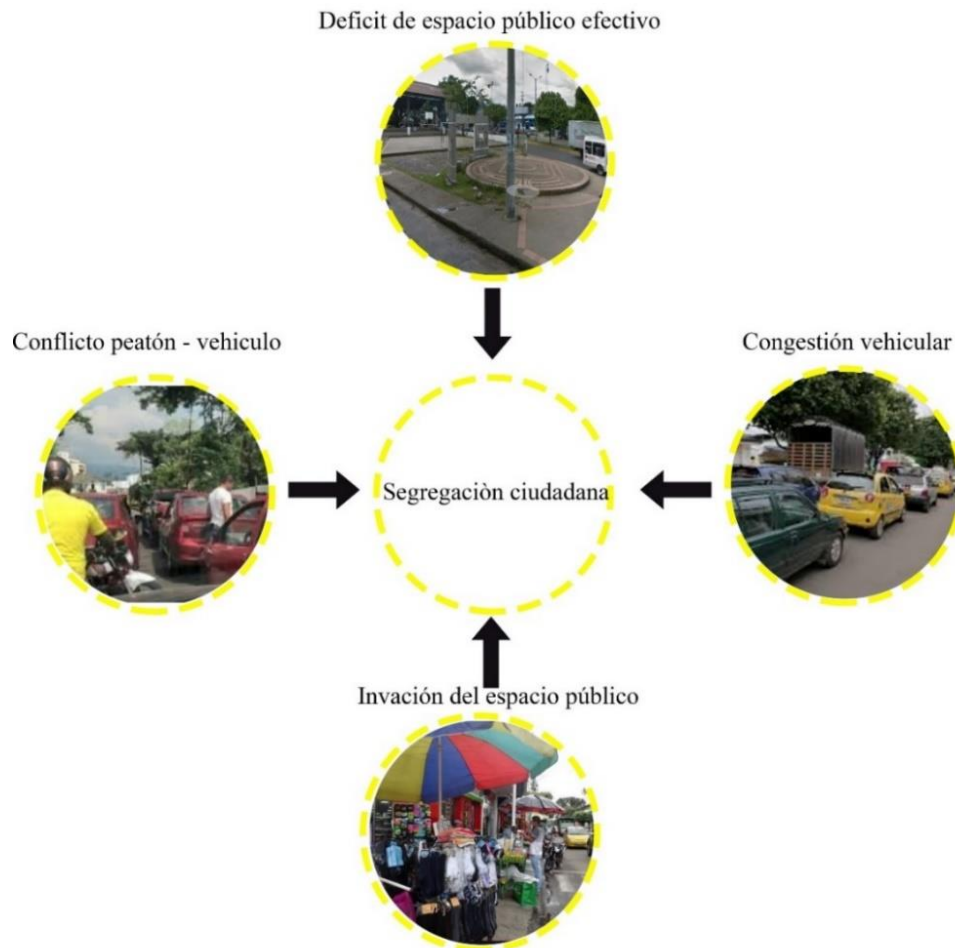
Fuente: Caquetá-travel, Festival folclórico del piedemonte amazónico, (2015), Recuperado de: <https://caqueta.travel/es/cultura/festival-folclorico-del-piedemonte-amazonico>.

Problemática

La construcción informal y la falta de instrumentos de planificación del territorio, son las fuentes principales de los problemas del desarrollo del municipio; señala Nagles (2013) que a partir de las viviendas informales a causa de los asentamientos de personas víctimas del

conflicto armado que surgieron en los años 80(pp. 1), formaron barrios informales que sucesivamente fueron legalizados, pero, los trazados viales nunca fueron planificados y en la actualidad presenta graves problemas de movilidad, falta de espacio público de 2,8 m² por habitante y segregación ciudadana.

Figura 2 Marco de problemáticas



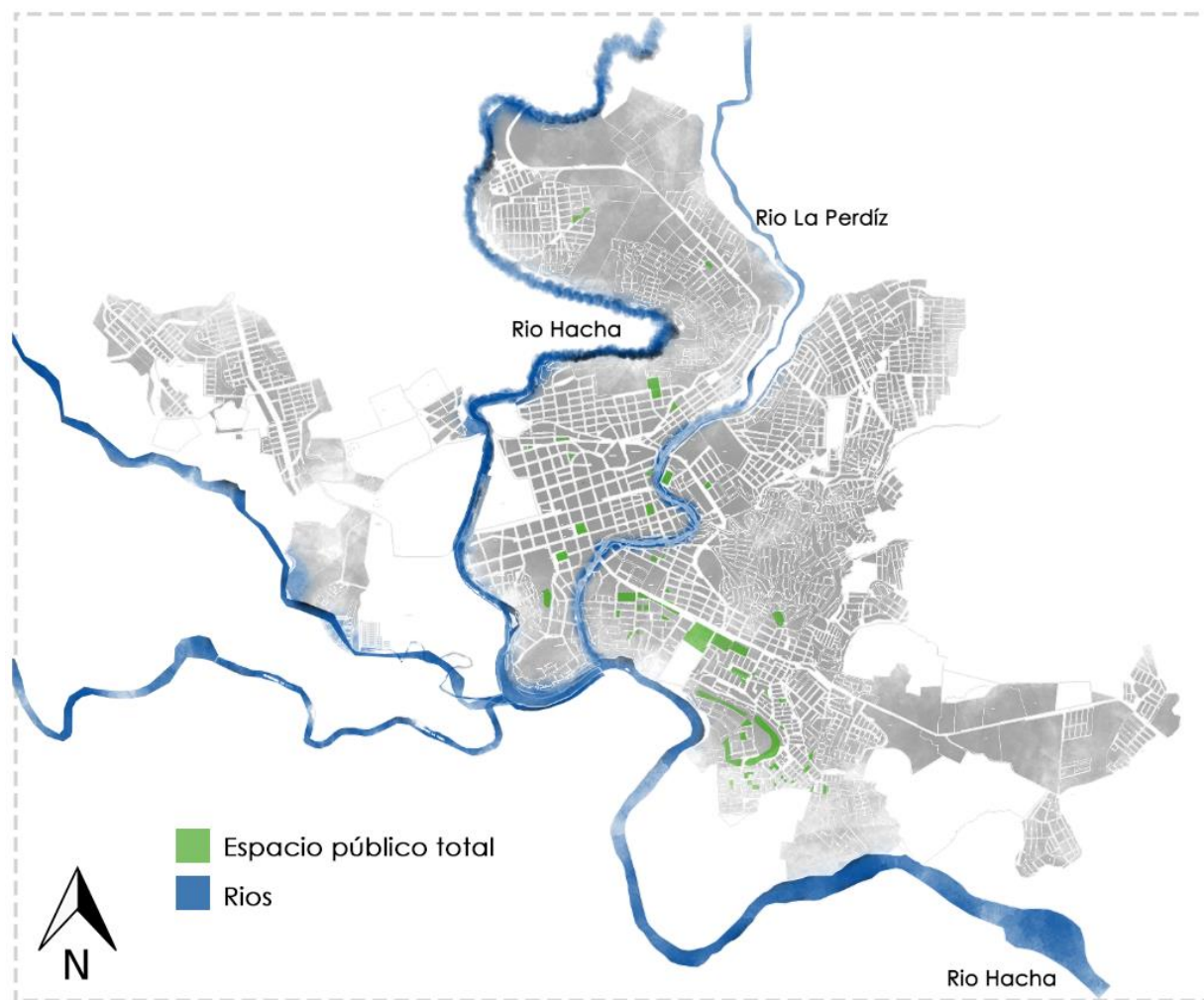
Fuente: elaboración propia.

Déficit de espacio público:

Florencia cuenta con dos plazas principales las cuales se ubican en el centro de la ciudad y son utilizadas para eventos municipales y departamentales, ya que no existen parques metropolitanos pero estos lugares no suplen las necesidades del municipio, la cantidad de espacio público por habitante es de 2,8 m² y la ciudad se posiciona en el puesto 26 de 28, en

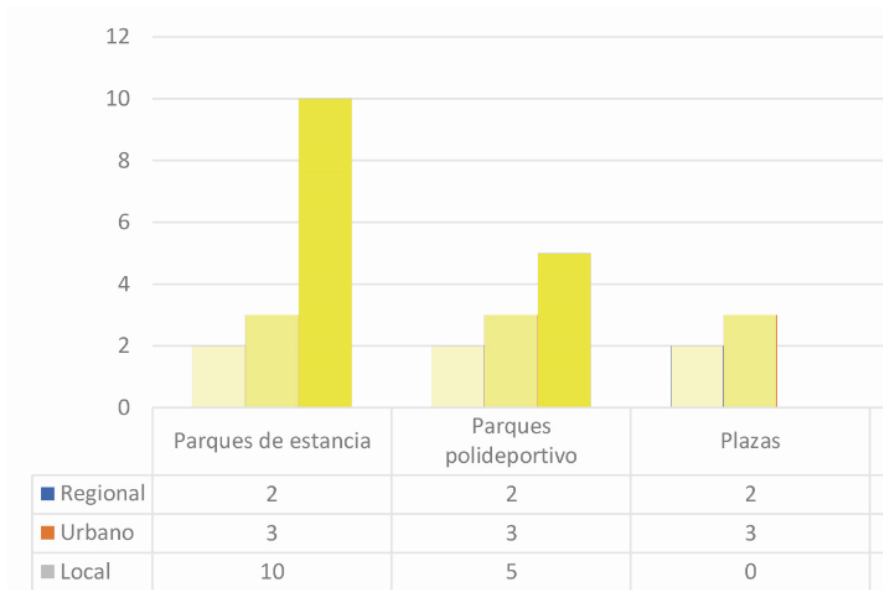
la sección de espacio público en el análisis de competitividad realizado por la universidad del Rosario.

Figura 3 Espacio público total



Fuente: elaboración propia.

Tabla 1 Caracterización del espacio público efectivo.

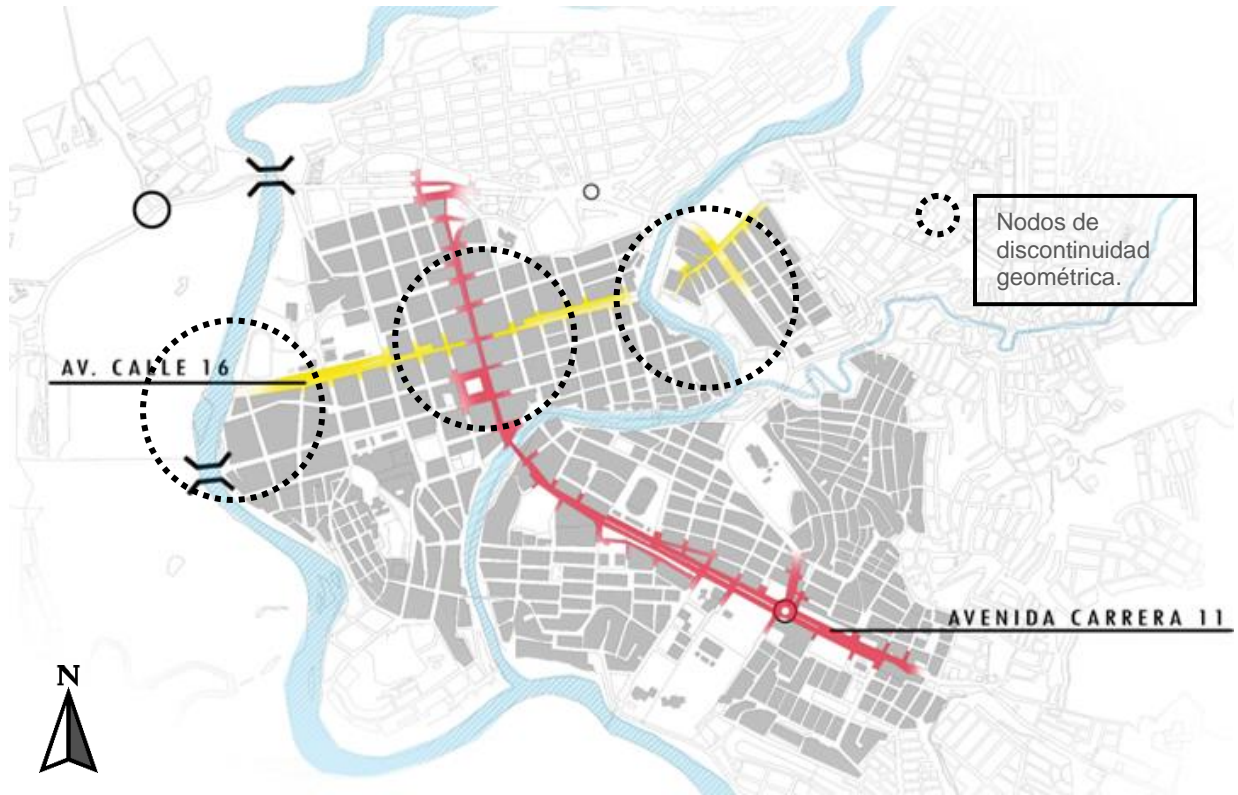


Fuente: elaboración propia

Asegura (Arenas, 2011), que debido a la construcción informal, algunos sectores de Florencia, cuentan con andenes en deterioro o en su defecto la ausencia de este, esto genera peligro al tránsito peatonal y segrega a las personas al uso de los andenes.

Discontinuidad funcional de los trazados viales y congestión vehicular

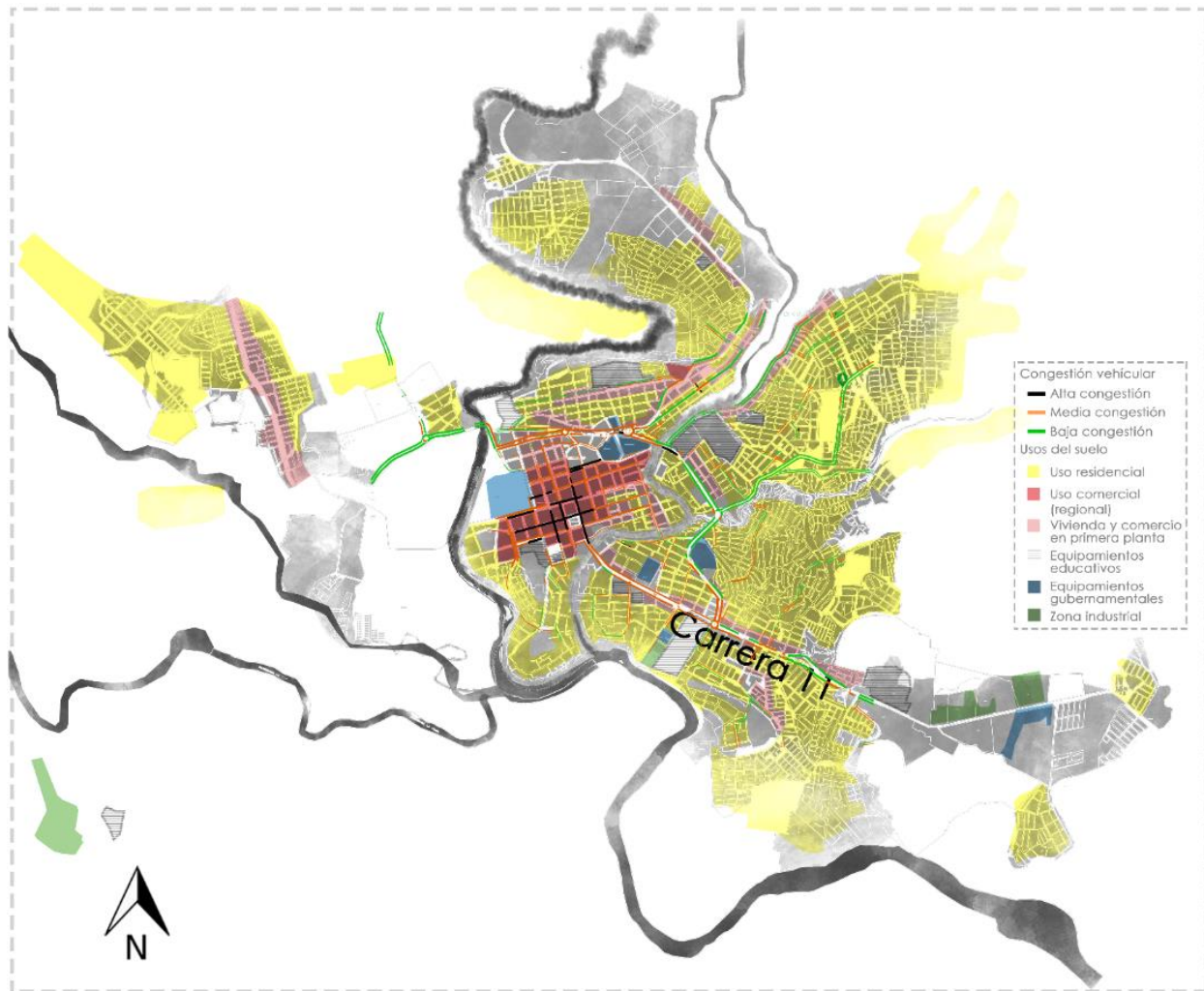
Figura 4 Vías arteriales del centro de Florencia



Fuente: Elaboración propia.

La Carrera 11 es una de las avenidas principales y es el eje a intervenir de este proyecto urbano, esta avenida abarca todas las actividades de Florencia (ver figura 5), como lo son el comercio, el ocio, equipamientos deportivos y el centro histórico; además conectar el sur del departamento con el interior del país.

Figura 5 Usos del suelo y tráfico vehicular.



Fuente: Elaboración propia.

La Av. Calle 16 cuenta con un problema de continuidad Geométrica y funcional en 3 tramos debido al cruce del Rio La Perdiz y el Rio Hacha, también porque en el tramo del centro se reduce un carril el cual genera graves problemas de movilidad peatonal y vehicular, afirma el personero de la alcaldía de Florencia (Cuellar, 2012) que este es motivo principal de la congestión vehicular y el conflicto peatonal que vive el centro de Florencia.

Selección del objeto de estudio; El eje vial de la Carrera 11 y el sector central de la ciudad de Florencia.

Las áreas en deterioro en la ciudad de Florencia representan el objeto de estudio de esta monografía, los trazados viales de la Carrera 11 en el sector central de la ciudad y la ribera del Río Perdiz, presentan los ámbitos de mayor interés debido a su estado físico y el déficit de espacio público efectivo, la escasa accesibilidad peatonal y la necesidad de equipamientos deportivos, que contribuyan a la vitalidad y cohesión urbana.

En especial el eje vial de la Carrera 11 es de gran importancia, debido a que conecta el sur del departamento del Caquetá con el interior del país, es decir, todo flujo de vehículo particular, que se mueva desde el sur del país (San Vicente Del Caguán, Cartagena del Chairá, etc.) pasa por la ciudad de Florencia, cruzando el eje vial carrera 11. Se registra una cantidad de 322,000 personas (Dane, 2020) que se abastecen de este corredor vial.

Figura 6 problemas del espacio público carrera 11



Actualmente el eje articulador de la Carrera 11 se encuentra en deterioro físico y ausencia de uso, siendo el eje principal para la movilidad, el comercio y los encuentros sociales del departamento del Caquetá.

Figura 7 Problema de espacio público en la carrera 11



Elaborado a partir de Google Maps y Street View de Google

Justificación

El déficit de espacio público efectivo de 2,8 m² por habitante que actualmente existe, el conflicto peatonal y vehicular que frecuentan las vías principales, como también la falta de equipamientos deportivos y culturales que generan segregación ciudadana, son los problemas que se han desarrollado debido al crecimiento acelerado y desorganizado de la ciudad. Por esta serie de problemáticas se plantea este proyecto de diseño urbano, con la finalidad de proponer espacio público efectivo, zonas verdes, perfiles viales más accesibles e inclusivos para satisfacer y/o mejorar el estado actual del municipio.

Esta investigación se desarrolla como trabajo de monografía para optar al título de Arquitecto y se enmarca en la línea de investigación Ciudad y Medio Ambiente de la Facultad de Artes de la Universidad Antonio Nariño, el grupo de **ciudad, medio ambiente y hábitat popular** aborda la problemática urbana desde tres perspectivas, la visión arquitectónica y urbano sectorial, que desde parámetros técnicos hace énfasis en los pilares de sostenibilidad en la ciudad. La visión ecológica que estudia la conservación de la estructura ecológica principal, la visión sociocultural que analiza los procesos de poblamiento en la ciudad.

PREGUNTA DE PARTIDA DE LA INVESTIGACIÓN

¿Cómo revitalizar los espacios públicos de una ciudad intermedia latinoamericana ubicada en el piedemonte del amazonas colombiano?

Hipótesis: del caos vehicular, a la armonía peatonal.

La hipótesis a fin de solucionar los problemas en el eje vial y los sectores cercanos de la Carrera 11, inician por la falta de espacio público efectivo, los escasos elementos deportivos y la mal distribución de los perfiles viales, los cuales cuentan con poco andén para el tránsito peatonal.

A partir del análisis diagnóstico se propone mediante los parámetros de diseño aquí aplicados que se caracterizan por revitalizar el espacio público en ciudades con afluentes hídricos y ciudades tropicales para implementar un parque lineal que articule zonas de encuentro, espacio público que despierte la identidad cultural y la cohesión ciudadana de Florencia recuperando la vitalidad y la seguridad e incluir a las personas con movilidad reducida, adicional ciclo-ruta y sendas peatonales que se articule con la existente para resolver la configuración actual de la zona rosa comercial de Florencia.

Esto con el fin de solucionar los problemas de conectividad, movilidad peatonal, mejorando la estructura del espacio público situado en la carrera 11, rematando con el centro fundacional, aumentando los indicadores de espacio público actual de 15.159 m² de espacio público efectivo a una cantidad propuesta en el proyecto Parque lineal Pedro Pizarro de 35.159 m².

Objetivo general

Revitalizar el espacio público actual y las zonas de deterioro ubicadas en el centro de Florencia, mediante el diseño de espacio público efectivo que se articule con la avenida carrera 11, con el fin de solucionar los problemas de accesibilidad peatonal y la segregación de los espacios de encuentro para mejorar las condiciones de vida de sus habitantes mediante estrategias de sostenibilidad que lleven a realzar la identidad cultural y la conservación ambiental de la ciudad.

Objetivos específicos:

1. Analizar las particularidades de Florencia como las tangibles e intangibles, la memoria histórica y el patrimonio local.
2. Definir los parámetros de diseño urbano que estén basados en revisión del marco teórico y apropiado a las problemáticas de la ciudad.
3. Proponer estrategias sostenibles a partir del desarrollo de los referentes teóricos para dar solución a los problemas puntuales del sector de estudio.
4. Diseñar el espacio público teniendo en cuenta la identidad cultural, las dinámicas del sector y el confort térmico para hacer espacios agradables sin afectar la sostenibilidad.

ALCANCE DEL PROYECTO

Este proyecto tiene como alcance el **diseño del espacio público y la reconfiguración funcional de los trazados viales** del sector central de la ciudad de Florencia como respuesta a la solución de los problemas encontrados en el diagnóstico urbano.

El proyecto se encamina en los tres pilares de desarrollo sostenible establecidos por la ONU en la comisión de Brundtland en 1987, los cuales son la sostenibilidad social, económica y ambiental. Referente a estos tres pilares, se busca generar espacio público que brinde oportunidades económicas para los vendedores ambulantes, espacios de encuentro que revitalicen la cohesión urbana, mejorar la accesibilidad para todas las personas y recuperar las zonas en deterioro para ser transformadas en parques que contribuyan a la restauración de la fauna y flora.

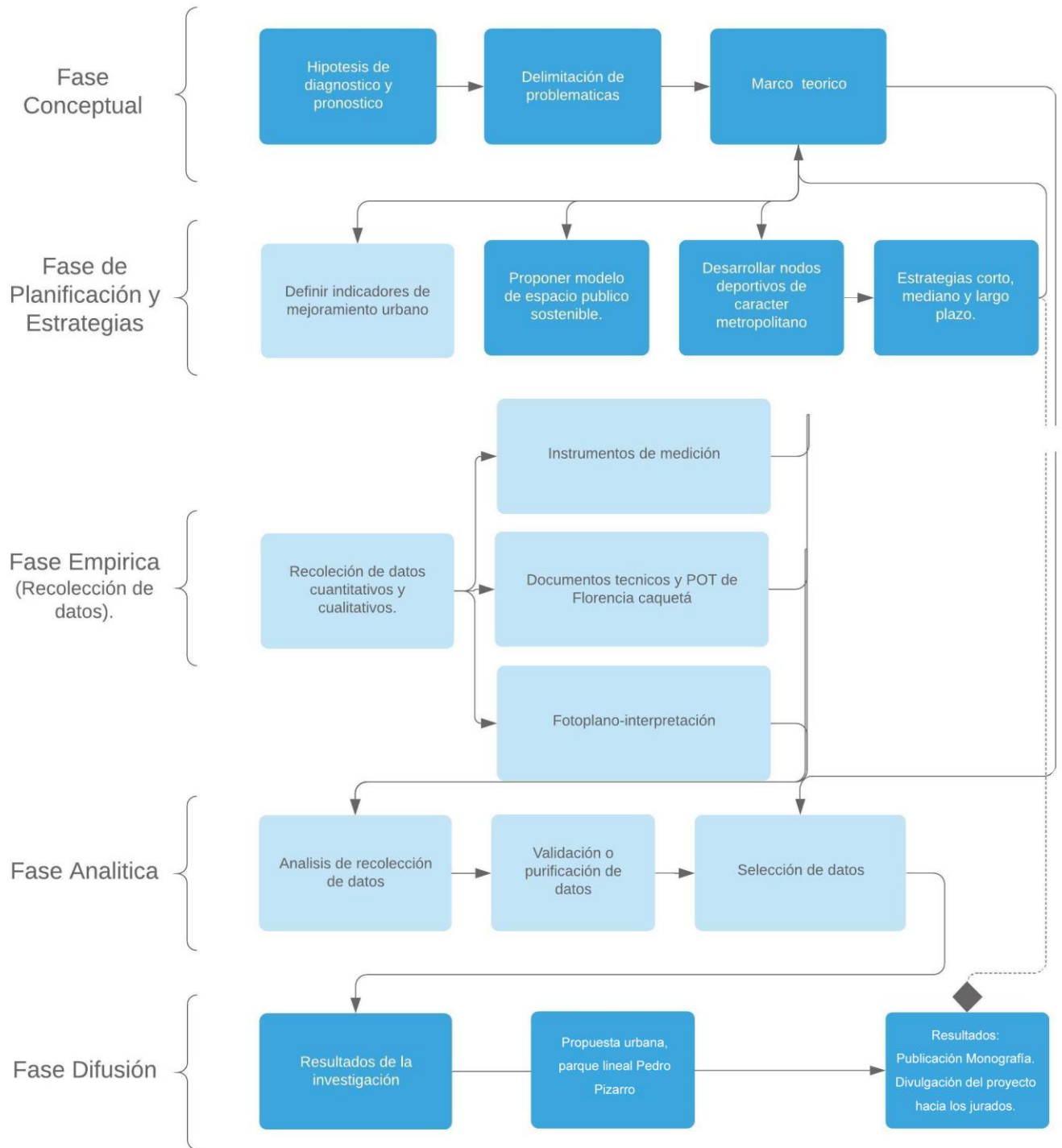
Metodología de investigación

La metodología de la investigación de este proyecto se desarrolla en el análisis de investigación cuantitativa y cualitativa por medio de recolección de datos documentos técnicos y levantamiento de datos en el área de estudio, por medio de la ***investigación ex-post-facto***, la cual estudia los fenómenos o particularidades del problema y nos revela variables de las causas del problema. *(Rodríguez, & Valdeoriola, 2012)*.

Esta investigación de análisis cuantitativo destaca la causa de los problemas de la ciudad de Florencia desde sus inicios, hasta el estado actual del problema, visto desde el análisis técnico-científico, hasta el análisis empírico, para analizar estos datos y realizar propuestas y soluciones a los problemas.

Fases metodológicas

Figura 8 Mapa funcional de fases metodológicas.



Fuente: Elaboración propia.

MARCO CONCEPTUAL

“Nos estamos dando cuenta que si más gente camina y usa la bicicleta, tienes una ciudad más viva, habitable, atractiva, segura, sostenible y saludable.

¿Qué estás esperando?”(Gehl, 2014, p. 7).

El marco teórico se fundamenta sobre los siguientes conceptos:

Revitalización urbana

Según el libro (Encajes urbanos, 2011), la revitalización urbana una herramienta de intervención utilizada para regresarle la vitalidad a un sector físico urbano con el fin de mejorar la calidad de vida, la cohesión urbana, la identidad del sector, la accesibilidad, los usos y la diversidad social; contemplando las características del sector como lo son el carácter y la identidad.

Como es el motivo de la zona de estudio en Florencia, una ciudad sin una planificación previa, pero con mucha historia y arraigos de la población, como lo es la casa de la cultura “El Curyplaya” pieza clave que se desarrolló como centro fundacional, que se articula con la Carrera 11; El objetivo principal es revitalizar los espacios en deterioro sin perder la identidad de la carrera 11 eje principal de intervención de este proyecto de grado.

Crecimiento urbano acelerado en ciudades latinoamericanas.

En 1900 la mayoría de latinoamericanos vivían en el campo, sólo Argentina, Chile, Cuba y Uruguay tenían una mayoría de población urbana.

Solo a partir de 1940 la urbanización ha sido rápida debido a que la población rural se ha desplazado de una manera exagerada explica Alan Gilbert en su libro *La Ciudad Latinoamericana*; las personas que vivían en el campo se fueron a las ciudades por razones económicas, desarrollo tecnológico y baja tasa de mortalidad, debido a enfermedades como malaria, sarampión, difteria y tifoidea, aumentando la esperanza de vida de 34 años (1930) a 65 años (1990), a la par de la disminución de mortalidad, aumento la tasa de natalidad de 20 nacimientos por 1000 habitantes a 45 nacimientos.

44

EL CRECIMIENTO DE LA CIUDAD LATINOAMERICANA

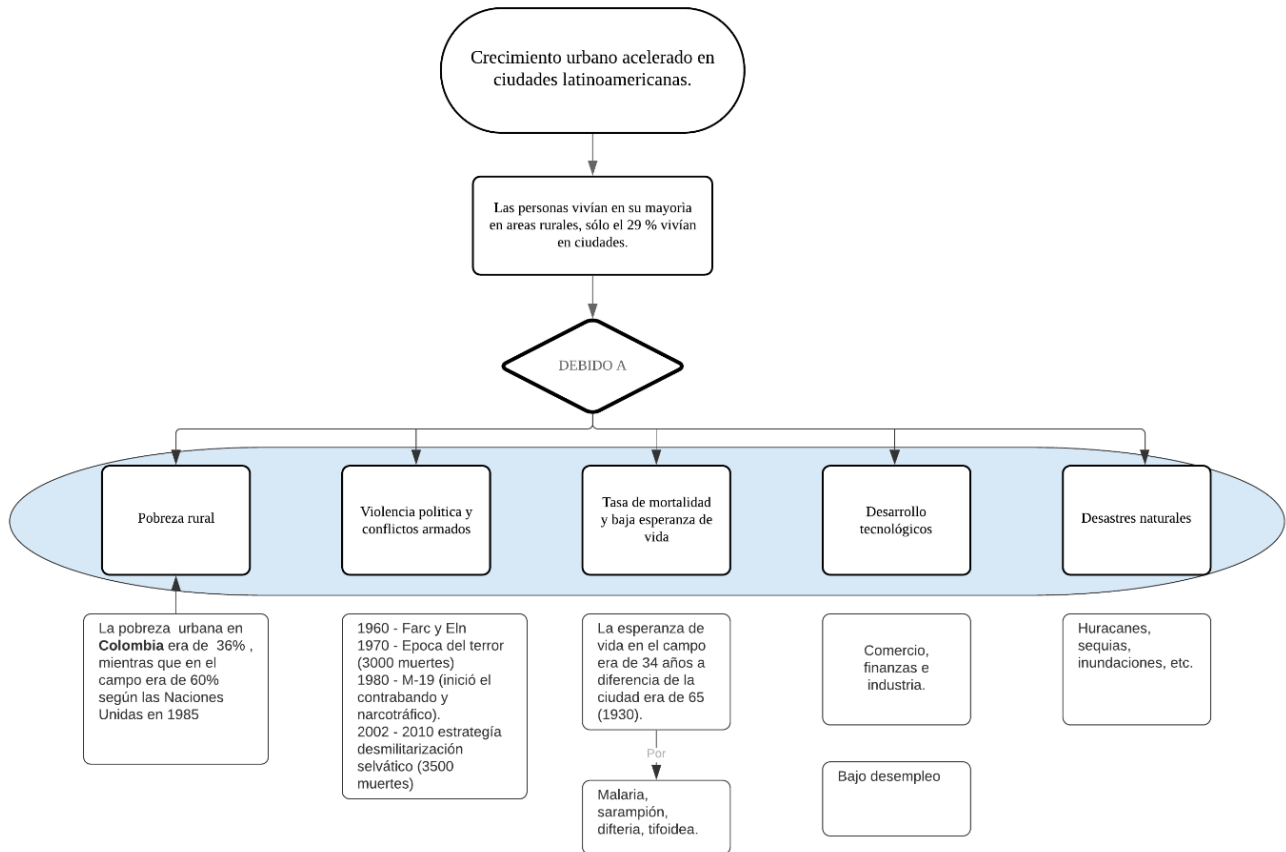
CUADRO 2.1. POBLACIÓN URBANA (PORCENTAJE) EN LATINOAMÉRICA, 1940-1990

<i>País</i>	<i>1940</i>	<i>1960</i>	<i>1980</i>	<i>1995</i>
Argentina	na	74	83	88
Bolivia	na	39	45	61
Brasil	31	45	66	78
Chile	52	68	81	84
Colombia	29	48	64	73
Cuba	46	55	68	76
Ecuador	na	34	47	58
México	35	51	66	75
Perú	35	46	65	72
Venezuela	31	67	83	93
América Latina	33	50	65	74

La población urbana se define de acuerdo con los criterios de cada país.

Fuente: Wilkie *et al.*, 1994, p. 141 y United Nations, 1995, pp. 82-85.

Figura 9 mapa mental del crecimiento urbano acelerado en ciudades latinoamericanas



Fuente: Elaboración propia.

La pobreza rural ha sido la principal causante de que la población emigre, en ciertas áreas los flujos aumentaron mayormente debido a desastres naturales, y a la violencia política como en el caso de la guerra civil en Nicaragua (1980) y el conflicto armado interno en Colombia.

Víctimas del conflicto armado en Colombia.

El conflicto armado interno en Colombia inició en la década de 1950 y sigue presente en muchas zonas, evidenciándose en los continuos enfrentamientos militares de grupos legales e ilegales que ocurren a lo largo del territorio nacional. Esta situación ha llevado a una continua y compleja dinámica social, política, familiar y personal de todos los habitantes (Centro Nacional de Memoria Histórica, 2013).

Es conocido, que las consecuencias en la salud mental de las personas víctimas tienen un impacto de largo alcance en varios ámbitos de la vida y de la comunidad (Lira, 2010; 128 et al. McDonald, 2010). El conflicto armado genera afectaciones físicas, emocionales y afectivas en las personas involucradas, altera la salud mental tanto individual como colectiva no solo de forma inmediata, sino también a largo plazo (Ramírez, et al, 2016).

En Florencia Caquetá, estas comunidades formadas principalmente por víctimas de conflictos armados, han dejado de ser nómadas y optan por quedarse, hasta formar barrios legalizados en las periferias de la ciudad.

2.3. Urbanismo bioclimático en zonas cálidas.

Se afirma que en 2017 más de la mitad del mundo habita en las ciudades, según el informe de world watch institute (2002) afirma que:

En los países de América Latina la población urbana actual, ha superado el 70%. Este aumento poblacional y de la compactación urbana ha provocado impactos negativos en el confort climático y el uso del espacio público. La zonas cálido húmedas como Florencia Caquetá donde las temperaturas superan los 30°C y tiende a tener picos de humedad del 80%, se presentan impactos en el confort térmico, debido a este clima; la sensación térmica no es agradable en espacios abiertos y desarrolla una actitud de inconformidad en el habitante y rechazo en el uso del espacio público, (Gómez de Perozo, N. 2012, pp 1).

Movilidad sostenible

Consiste en regenerar la movilidad actual que se basa en vehículos y grandes carriles vehiculares para pasar a una movilidad sostenible que consiste en sistemas de transporte público, reducción de emisiones CO2 e impactos negativos a nivel ambiental, social y económico, (Salvador Rueda, 2008).

Espacio público

El espacio público es la casa de todos, es el lugar donde se generan las actividades sociales y empieza la cohesión ciudadana, no es simplemente para transitar, es para vivir la ciudad.

Afirma Rueda (2008) que “Sin espacio público no hay ciudad, hay urbanización, pero no hay ciudad” (p. 06).

Cohesión ciudadana

El concepto de cohesión urbana es multi-dimencional en las 3 escalas (macro - meso - micro), según Jan Gehl (2014) viene ligado a la vitalidad urbana que se basa en todas las actividades sociales que se logran espontáneamente en la ciudad, esto se logra a través de la correcta disposición del espacio público debido a su capacidad y unificar y articular la ciudad.

"La cohesión urbana se logra solucionando los problemas de conectividad, movilidad, la pérdida de identidad y la exclusión social. (Zurha Z. Marín. 2017).

MARCO TEÓRICO

Ciudades para la gente, Jan Gehl, (2014).

Este referente enseña a comprender en qué dirección va una ciudad y entender cómo se construye una vitalidad urbana, el autor Jan Gehl, expone sus 50 años de estudios en planificación urbana y enseña la importancia de los espacios públicos a la hora de planificar ciudades y áreas urbanas.

Vitalidad urbana; Jan Gehl recalca que “La calidad de vida urbana es esencial para que las ciudades prosperen, las urbes que logran mejor calidad de vida para sus ciudadanos experimentan mayores niveles de prosperidad.” (Gehl, 2014, p.17).

El autor explica 4 aspectos importantes para que una ciudad logre la vitalidad urbana y buena cohesión ciudadana; además de explicar la manera en cómo se concibe una ciudad desde la perspectiva del ciudadano y no desde la perspectiva del constructor inmobiliario.

- **La dimensión humana**, entender que una ciudad es moldeada para los humanos y no para los coches, dónde el ruido del tráfico, la poca cantidad de espacio público, el riesgo de accidente, anulaban cualquier vestigio de vida.
- **El sentido y la escala**, entender la evolución de la movilidad es primordial en este capítulo, actualmente el caminar es el último eslabón de la movilidad y no debería de ser así, ya que nuestros ojos, nariz y pies fueron contruidos para caminar hacia adelante, a su vez nuestros sentidos se han moldeado para percibir el entorno de esa manera, por eso es importante diseñar espacios urbanos a la escala del ser humano para ser percibido correctamente.

Figura 10 Ciudades para la gente.



Fuente: Jan Gehl, 2013.

- **Los sentidos y la comunicación**, “Cuando recorremos grandes distancias captamos un cuantioso volumen de información, mientras que, al embarcarnos en trayectos más cortos, las impresiones sensoriales se tornan más intensas y significativas” (Gehl, 2014, p.46). Por este motivo es importante tener en cuenta las distancias entre edificaciones, calles, aceras, plazas y velocidades (vehicular), para que el ciudadano pueda explorar todos sus sentidos.

Jan Gehl explica que existen cuatro diferentes formas de comunicarse en el espacio público.

Figura 11 Cuatro distancias de comunicación.



Fuente: elaborado a partir de Jan Gehl, ciudades para la gente, (2018).

El objetivo que de este capítulo (El sentido y la escala) es lograr que los principios fundamentales que guían a la escala humana se acoplen naturalmente al entramado urbano para así alentar a la gente a que camine y se transporte en bicicleta.

- **La ciudad vital, segura, sana y sostenible;** entender que la vitalidad urbana es un proceso de cumplir con diferentes objetivos como (buen espacio público, menos riesgo de accidentes y robos, permeabilidad de los edificios); la vitalidad urbana no es simplemente cantidades de personas y lugares, afirma Jan Gehl (2014) que:

Este concepto es relativo pues unas pocas personas viviendo sobre una calle estrecha en un pueblo pueden formar una imagen atractiva. No se trata del número de habitantes ni de multitudes ni del tamaño de la ciudad. Mas bien, un espacio se convierte en significativo cuando es popular y capaz de atraer gente hacia él. (pp.62).

Indicadores de calidad urbana “espacios para la vida cotidiana” Ciocoletto 2014.

A partir del estudio empírico y el estudio de las aportaciones de la comunidad se plantean 5 cualidades medibles necesarias para que los espacios respondan a la vida cotidiana y mejoren la calidad de los espacios.

“Los indicadores de calidad urbana es una herramienta de evaluación urbana con perspectiva de género en el urbanismo, que permite comprobar 5 cualidades del espacio.” (Ciocoletto 2014, p. 7).

Figura 12 Diagrama de cualidades del espacio.



Fuente: ColectiuPunt6 2014

Organización del manual

La metodología de esta herramienta consiste en 3 capítulos (**diagnostico urbano participativo, evaluación del espacio urbano y evaluación de la gestión urbana**) que indican los pasos para evaluar una ciudad-sector.

- **Diagnostico urbano participativo:**

Evaluar indicadores cualitativos para obtener datos necesarios para la evaluación a través de recorridos de reconocimiento, observación participante, dinámicas participativas, y entrevistas.




- **Evaluación del espacio urbano:**

Se aplican una serie de indicadores a los 3 tipos de espacios evaluados a partir de las 5 cualidades urbanas (**proximidad, diversidad, autonomía, vitalidad y representatividad**).

- **Evaluación de la gestión urbana:**

Se desarrollan los indicadores que evalúan la calidad de los espacios con el contexto espacial.

Figura 13 Indicadores de calidad urbana.

	 Barrio y red cotidiana (BRC)	 Espacio de relación (ER)	 Equipamiento cotidiano (EC)
PROXIMIDAD	Proximidad en el barrio y la red cotidiana Distribución y distancia a pie entre los diferentes usos (9c) Conectividad urbana (1c) Conexión del transporte público (1c)	Proximidad en el espacio de relación Distancia a pie hacia los diferentes usos (4c) Ubicación y conectividad urbana (2c)	Proximidad en el equipamiento Distancia a pie hacia los diferentes usos (4c) Ubicación y conectividad urbana (3c)
DIVERSIDAD	Diversidad en el barrio y la red cotidiana Variedad de usos en la red cotidiana (2c) Variedad de usos y de personas en el barrio (4c) Diferentes opciones de desplazamiento (3c) Disponibilidad de espacios (1c) Imágenes discriminatorias (1c)	Diversidad en el espacio de relación Diseño del espacio y actividades (6c) Personas que lo utilizan (2c) Imágenes discriminatorias (1c)	Diversidad en el equipamiento Programación y horario (3c) Diseño y distribución del espacio (2c) Personas que lo utilizan (2c) Información y orientación a las personas (1c) Imágenes discriminatorias (1c)
AUTONOMÍA	Autonomía en el barrio y la red cotidiana Condiciones peatonales en calles de la red cotidiana (4c) Accesibilidad en las calles del barrio (1c) Información y señalización en la red cotidiana (2c) Ubicación y condiciones de paradas de autobús (2c) Percepción y autonomía de las personas en el barrio (2c)	Autonomía en el espacio de relación Diseño del espacio (6c) Diseño del entorno (3c) Percepción del espacio y entorno (1c) Limpieza y mantenimiento del espacio y entorno (1c)	Autonomía en el equipamiento Diseño del edificio (3c) Diseño del entorno (2c) Percepción del edificio y entorno (1c) Limpieza y mantenimiento del edificio y entorno (1c) Acceso a los baños públicos (1c)
VITALIDAD	Vitalidad en el barrio y la red cotidiana Diseño de las calles de la red cotidiana (2c) Usos y actividades de las calles de la red cotidiana (3c) Relación de equipamientos y espacios con la calle (2c) Cuidado del paisaje urbano en el barrio (1c)	Vitalidad en el espacio de relación Diseño, ubicación y apertura del espacio (4c) Actividades dentro y en el entorno del espacio (4c) Usos simultáneos (1c)	Vitalidad en el equipamiento Diseño y ubicación del equipamiento (3c) Continuidad de las actividades (1c) Relación de actividades con la calle (1c)
REPRESENTATIVIDAD	Representatividad en el barrio y la red cotidiana Reconocimiento de la memoria de la comunidad (1c) Equidad en el nomenclador (1c) Participación de las personas (1c)		

Fuente: ColectiuPunt6 2014



Mapeo de la observación de la red cotidiana. Barrio Caraza, Buenos Aires, 2012.

Indicadores de desarrollo sostenible - Modelo SPM3 - Sustainable Project

Management Maturity Model Silvius y Schipper, 2015.


Los proyectos son instrumentos de cambio en busca de mejorar la sostenibilidad en la sociedad, la sostenibilidad en gestión de proyectos apunta a integrar los conceptos de sostenibilidad en todas las etapas del proyecto, esta herramienta gestiona diferentes indicadores de cambio y un nivel de integración en el proyecto a nivel económico, social y ambiental.

Estos indicadores fueron elegidos en base a diferentes organizaciones como el instituto internacional para el desarrollo sostenible (IISD).

Escala de integración del proyecto.

Escala de integración del proyecto es una herramienta que mide el nivel de compromiso del indicador con la propuesta o estrategia sostenible.

Figura 14 Escala de integración SPM3.

Strategy	Maturity level	Description
 'do no harm'	Level 1: Compliant	(This aspect of) Sustainability is considered minimalistic and implicit, and (only) with the intention to comply with laws and regulations.
	Level 2: Reactive	(This aspect of) Sustainability is considered explicitly, with the intention to reduce negative impacts of the project.
	Level 3: Proactive	(This aspect of) Sustainability is explicitly considered as one of the areas that the project contributes to.
	Level 4: Purpose	Making a contribution to (this aspect of) sustainability is one of the drivers behind the project and sustainability considerations are included in the justification of the project.
'positive contribution'		

Fuente: (Silvius, A.J.G. and Schipper, R., 2015)

Diccionario de indicadores de sostenibilidad.

Tabla 2 Diccionario de indicadores SPM3.

Indicadores para la gestión del desarrollo sostenible - Modelo SPM3 - Sustainable Project Management Maturity Model (Silvius y Schipper, 2015)	
Indicadores de Sostenibilidad Económica	Descripción
Desarrollo Económico	Disposición del territorio para generar riqueza de manera equitativa para todos los <i>stakeholders</i> .
Agilidad	Posibilidad de modificación y adaptación del territorio en función a las futuras necesidades vinculadas a la evolución poblacional.
Capacidad Productiva	Suficiencia de un territorio para generar actividades que suplan las necesidades vinculadas al abastecimiento, la transformación de materias primas y el suministro de servicios.
Funciones principales del territorio	Las funciones críticas del territorio seguirán funcionando a pesar de incidencias o nuevas contingencias.
Equidad (cargas y Reducción de Riesgos)	El territorio permite la promoción y acceso a los equipamientos y las actividades económicas generadoras de empleo y emprendimiento. La evaluación de riesgo incluye los efectos a largo plazo y los impactos en los componentes sociales y ambientales.
Indicadores de Sostenibilidad Ambiental	Descripción
Transporte	El transporte debe permitir el acceso a: los bienes y servicios, el trabajo, la educación, el ocio y todas las actividades que generan desarrollo en el territorio. (Lizarraga, 2006)
Energía	El uso de energía toma en cuenta la emisión de gases de efecto invernadero y la escasez de sus fuentes (por ejemplo, el petróleo)
Agua	La extracción de agua puede alterar la capacidad de un ecosistema para realizar sus funciones y su uso por las comunidades residentes.
Ecosistema	La comunidad de organismos vivientes en conjunción con componentes inertes de sus lechos medio ambientales, de manera sistémica.
Gestión logística	Mecanismos mediante los cuales se facilita la correcta disposición de sustancias y desechos a consecuencia de las actividades territoriales.
Materiales y recursos	Materiales usados en el proyecto que son o se convierten en tóxicos. También se considera: escasez, fuentes no renovables y reusabilidad después de su apropiación inicial.
Emisiones	Emisiones de fluidos, gases u otros recursos provenientes de los procesos y que después son dispuestos en la tierra, el agua y el aire.
Planeamiento Territorial	El uso y la calidad del espacio, su relevancia social y el beneficio relacionado con los habitantes.
Molestias	Niveles de ruido, vibraciones, polvo y suciedad por encima de los niveles permitidos, que afectan a las comunidades.
Indicadores de Sostenibilidad Social	Descripción
Empleo Digno	Habilidad de dar trabajo a personas, en condiciones de libertad, equidad, humanidad, seguridad y dignidad.
Derechos Humanos	No discriminación, igualdad de género, libertad de asociación, negociación colectiva, trabajo forzoso (o Infantil) y derechos indígenas.
Comportamiento Ético	Capacidad de los habitantes de un territorio para velar por la solución de las necesidades comunes y la no apropiación de la propiedad pública por actores privados.
Equipamiento	El sistema de equipamientos colectivos se entiende como el conjunto de espacios y construcciones de propiedad pública o privada, cuya función es la prestación de servicios para satisfacer las necesidades básicas (Mavorga, 2010).
Participación	Inclusión proactiva de todos los <i>stakeholders</i> con respecto a: el diseño, las actividades y entregables producto de los planes y estrategias de desarrollo territorial.
Capital Humano	Oferta de posibilidades a los habitantes de un territorio para desarrollar capacidades, conocimiento y habilidades.
Gobernabilidad	Mecanismos, procesos y relaciones con las cuales el estado: gestiona, monitorea y evalúa los proyectos de desarrollo territorial, sus productos y subproductos.

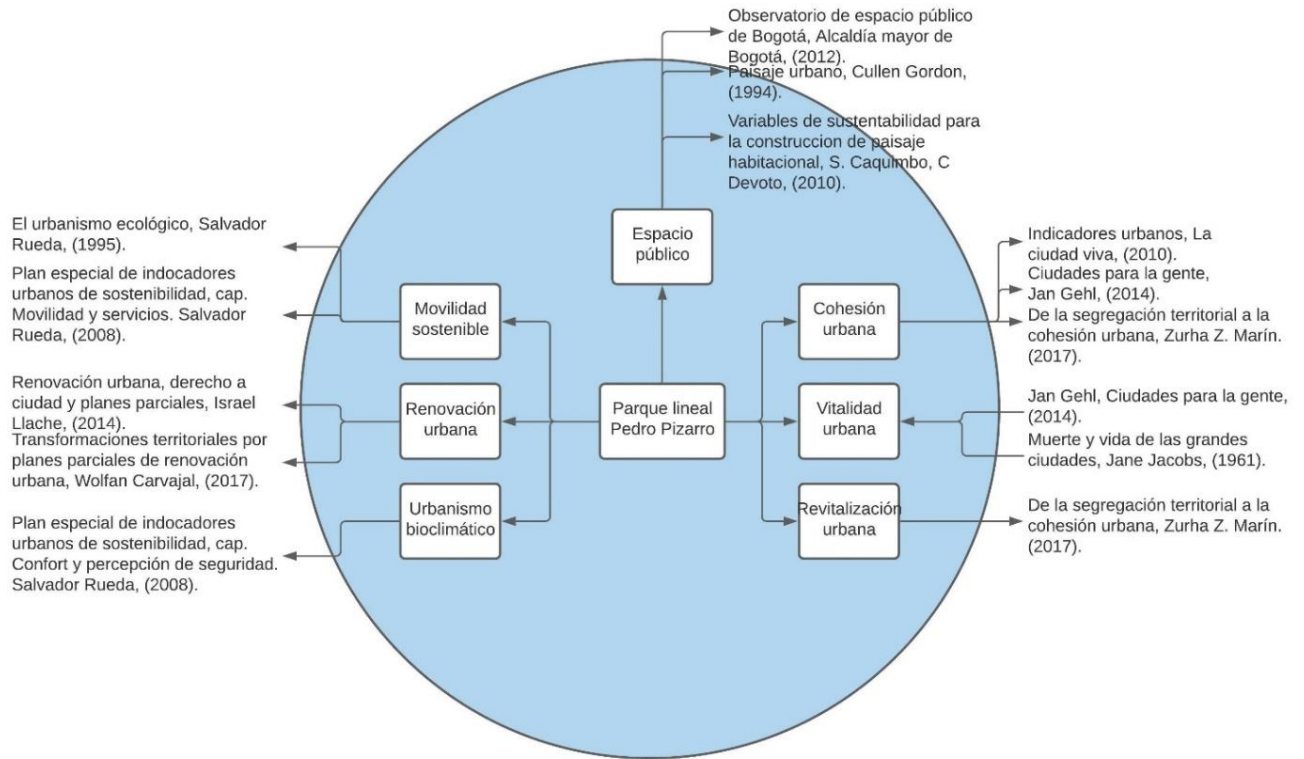
Fuente: Elaborado a partir de Silvius, A.J.G. and Schipper, R., 2015

Estado del arte

Los referentes analizados tienen como objetivo principal la renovación las áreas en deterioro y las particularidades son la recuperación de las riberas de Ríos, la cohesión urbana con principal interés en la movilidad peatonal, adicionalmente son proyectos que tienen como finalidad recuperar la vitalidad urbana y plantear una ciudad libre del conflicto vehicular, para dar paso al transporte público y al peatón.

Mapa conceptual de conceptos aplicados en el proyecto y referentes asociados.

Tabla 3 Mapa conceptual de conceptos aplicados en el proyecto y referentes asociados.



Fuente: Elaboración propia.

Referente proyectual

Urbanismo Expo-plan, Zaragoza (2008).

Es un proyecto urbano que nació con la finalidad de transformar y modernizar la ciudad de Zaragoza, revitalizando el transporte público actual y el parque lineal a orillas del Río Ebro, se buscó solucionar el “estrangulamiento” hacia las áreas verdes naturales (Tres Ríos y un canal).

Características relacionadas al proyecto:

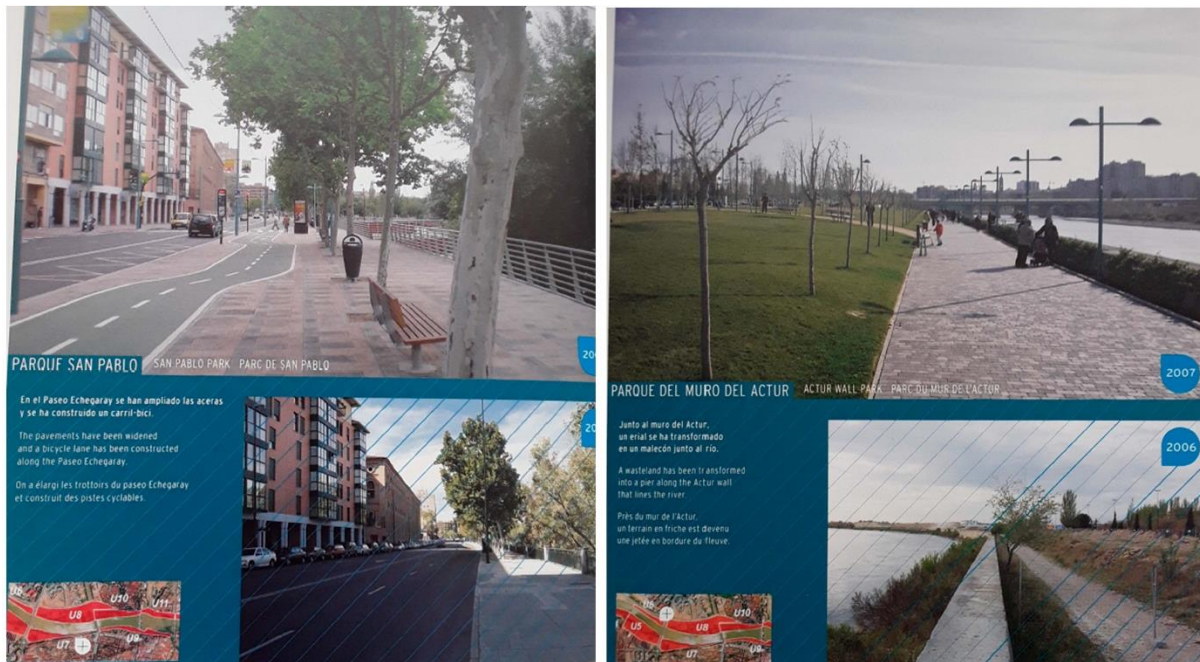
1. *Cohesión urbana.*
2. *Conectividad y accesibilidad.*
3. *Recuperación ambiental.*
4. *Red de equipamientos.*
5. *Movilidad bicicletas y peatonal.*

Figura 15 Maqueta proyecto Expoplan Zaragoza (2008).



Fuente: Rafaeldemiguel.wordpress.com

Figura 16 Estado actual y después, Expoplan Zaragoza (2008).



Fuente: Expoagua Zaragoza 2008

Apropiación ciudadana, los objetivos básicos del proyecto consistían en devolver la naturalidad del paisaje y aprovechar las energías naturales, mantener y potenciar el patrimonio cultural, diversidad de formas según las características culturales y naturales, facilitar el acceso al espacio y la continuidad de las pasarelas; Garantizar la rentabilidad en términos ecológicos, sociales y económicos.

Mill River Park and Greenway en Stanford Connecticut, estados Unidos.

Es un parque dinámico, activo, atractivo, sostenible, que recuperó las riberas del río Rippowam y las transformó en espacio público activo

Figura 17 Plano general parque Mill River Greenway.



Fuente: tomado de worldlandscapearchitect

ANTES

Figura 18 Estado antes de propuesta.



DESPUÉS

Figura 19 Estado actual de la propuesta.



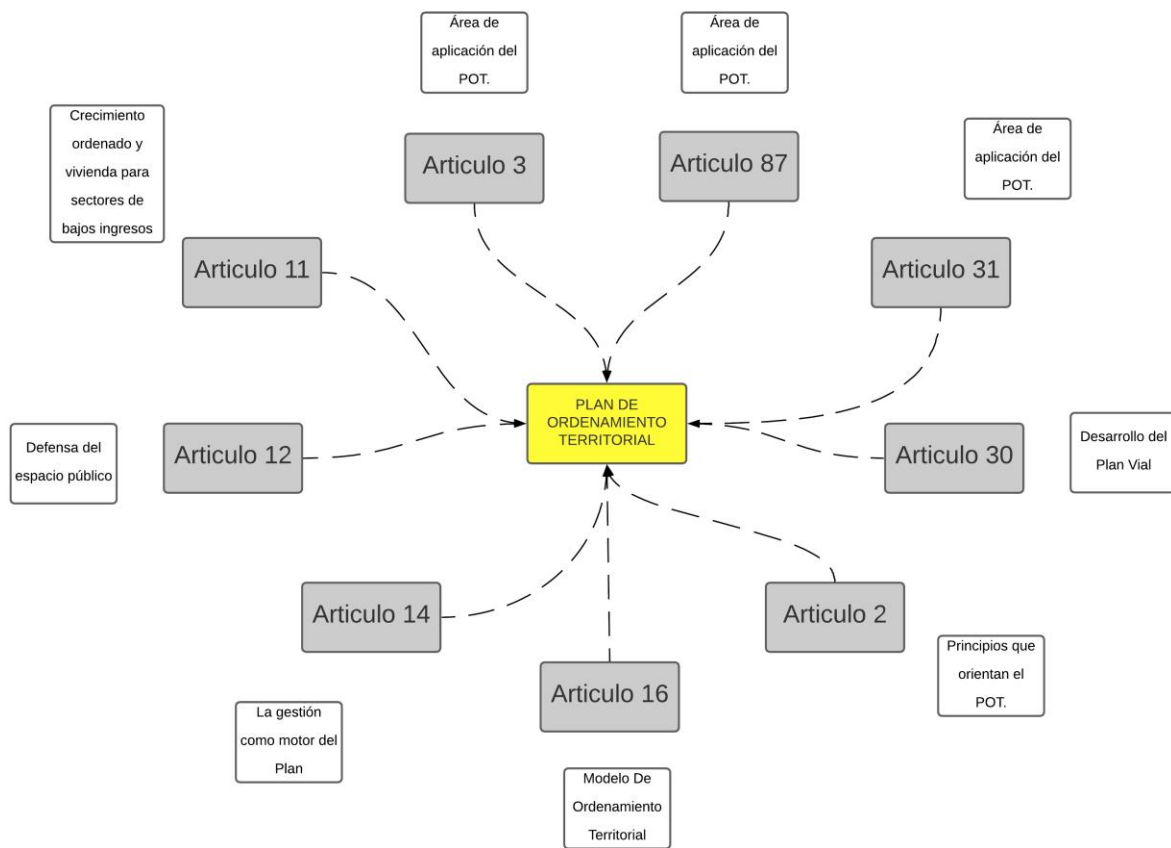
Conclusión

El Proyecto propone crear comunidad para crear paisaje, este proyecto refleja las actividades de las personas que a diario transitan por el parque ya sea por trabajo o por ocio; el río Rippowam fue utilizado para molinos de molienda, desde entonces esta zona ha sido industrial y pieza clave para la prosperidad de la ciudad. La ciudad evolucionó, pero este espacio público quedó olvidado y deteriorado por el efecto industrial y económico que tuvo, el estado que tenía este río estaba en deterioro y segregaba a las personas a su uso, tenía vallas altas, excesivos arbustos de limo y basura.

MARCO NORMATIVO

La propuesta de proyecto incorpora las normas y decretos regidos por el POT y PDT vigente en la ciudad de Florencia, como también los planes parciales actuales y los proyectos a futuro que se plantean en Florencia, también se respetan los estándares de diseño de espacio público con referente a la ciudad de Bogotá.

Figura 20 Mapa mental de artículos del POT.



Fuente: Elaboración propia

El Plan de Ordenamiento Territorial (POT) de la ciudad de Florencia capital del Departamento del Caquetá, es el instrumento establecido por la Ley 388 de 1997, mediante el cual la Administración, concertadamente con los particulares, fija objetivos y estrategias, traza políticas y acciones para regular la intervención en el territorio a corto, mediano y largo plazo.

Tabla 4 Marco normativo.

Normativa	Descripción
Artículo 02. Principios que orientan el POT.	Los principios que orientan el POT son los siguientes: (a) La función social y ecológica de la propiedad. (b) La prevalencia del interés general sobre el particular. (c) La distribución equitativa de las cargas y beneficios en las acciones que el plan determina. (d) La búsqueda del desarrollo sostenible en el territorio del municipio
Artículo 03. Área de aplicación del POT.	El área sobre la cual se aplican las políticas, objetivos, estrategias, programas, actuaciones, normas y disposiciones del presente Plan de Ordenamiento es la superficie correspondiente al Municipio de Florencia, Departamento del Caquetá.
Artículo 05. Documentos que conforman el Plan	Hacen parte integral del presente POT el Documento Técnico de Soporte, el Documento Resumen y el presente Acuerdo. Igualmente...
Artículo 11. Crecimiento ordenado y vivienda para sectores de bajos ingresos	Guiar la construcción ordenada del territorio en concordancia con la demanda de vivienda, las proyecciones de crecimiento poblacional y la infraestructura de servicios públicos domiciliarios. Esta política conlleva una acción doble simultánea...
Artículo 12. Defensa del espacio público	Recuperar y consolidar el espacio público del Municipio de Florencia como el espacio colectivo por excelencia...
Artículo 14. La gestión como motor del Plan	Garantizar la ejecución del Plan de Ordenamiento Territorial del Municipio de Florencia, diseñando y ejecutando instrumentos ágiles que permitan canalizar y potenciar las iniciativas de los sectores público y privado.

<p>Artículo 16. Modelo De Ordenamiento Territorial</p>	<p>(a) Áreas de Aptitud Ambiental: Son aquellas que por su degradación, fragilidad o por sus características especiales no deben ser incluidas en sistemas de intensa producción económica. Se subdividen en: Zonas forestales de recuperación y conservación ambiental. (ii) Zonas de Alta Importancia Ambiental. (b) Zonas agropecuarias de uso múltiple. (c) La zona suburbana.</p>
<p>Artículo 30. Desarrollo del Plan Vial</p>	<p>(a) Objetivo: Establecer un plan vial jerarquizado y adecuado a las condiciones actuales y futuras de la ciudad. Mantener la totalidad de la malla vial. (b) Estrategias: (i) Concebir un plan vial arterial que empalme con la malla vial nacional. (ii) Crear una malla vial arterial totalmente articulada con sentido de sistema y sin la presencia de tramos aislados sin función específica. (iii) Plantear un esquema vial por jerarquía. (iv) Articular el plan vial arterial con proyección de futuro a través de tres tipos de vías: V1, V2 y V3, con las siguientes funciones. 1) Vías Arterias V-1. Son articuladoras de toda la ciudad, estructuradoras del desarrollo futuro y prolongación de la red vial nacional. 2) Vías arterias V-2. Establecen los circuitos urbanos más importantes, generan las salidas de las vías V-1 y resuelven limitantes geográficas de la ciudad. 3) Vías arterias V-3. Corresponden a las vías de penetración en el tejido urbano, pueden o no formar circuitos. (v) Las vías V-4 a V-7 conformaran la malla vial local y su función será la de conectante entre los inmuebles urbanos y la malla vial arterial. (vi) Establecer un adecuado programa de mantenimiento de toda la malla vial. (vii) Se financiará</p>

	a través del cobro de valorización, sobretasa a la gasolina
Artículo 31. Renovación Urbana	Definir aquellas zonas del centro de la ciudad que deben ser objeto de renovación por ser piezas estratégicas urbanas, elementos de identidad de la ciudad y por encontrarse en proceso acelerado de deterioro.
Artículo 33. Manejo del Espacio Público	Rescatar el espacio público existente y ampliarlo hacia el futuro de una manera que permita su eficiente distribución y gozo por parte de todos los ciudadanos. Cumplir con el estándar mínimo ordenado por el Decreto 1504 de 1998, de 15m ² /hab.
Artículo 32. Provisión de Equipamiento	Conseguir la dotación de equipamiento urbano mediante la provisión de terrenos y edificaciones, que permita ofrecer a los ciudadanos los servicios de salud, educativos, deportivos, culturales, informativos, de bienestar social y demás que se requieran.

Fuente: Plan de ordenamiento territorial de Florencia Caquetá del 2004 (vigente).

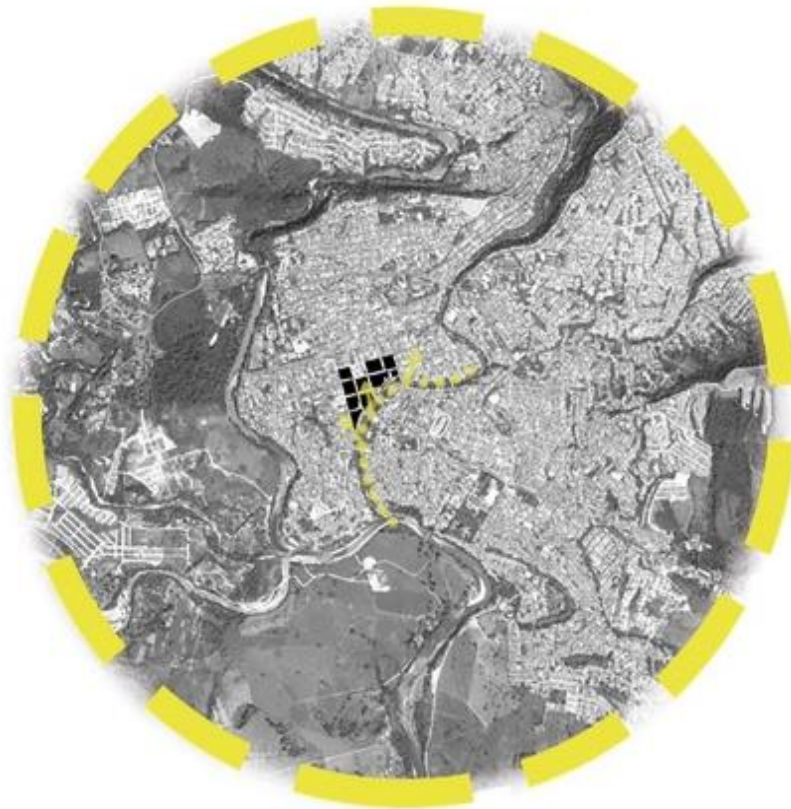
La idea principal es reconocer la normativa existente y los proyectos que se están llevando a cabo para evaluar la propuesta y plantear soluciones que se complementen con los proyectos a futuros en Florencia, aportando esta investigación para futuros proyectos.

MARCO HISTÓRICO

Historia de Florencia y su importancia a nivel nacional.

Figura 21 Historia de Florencia 1900

1900

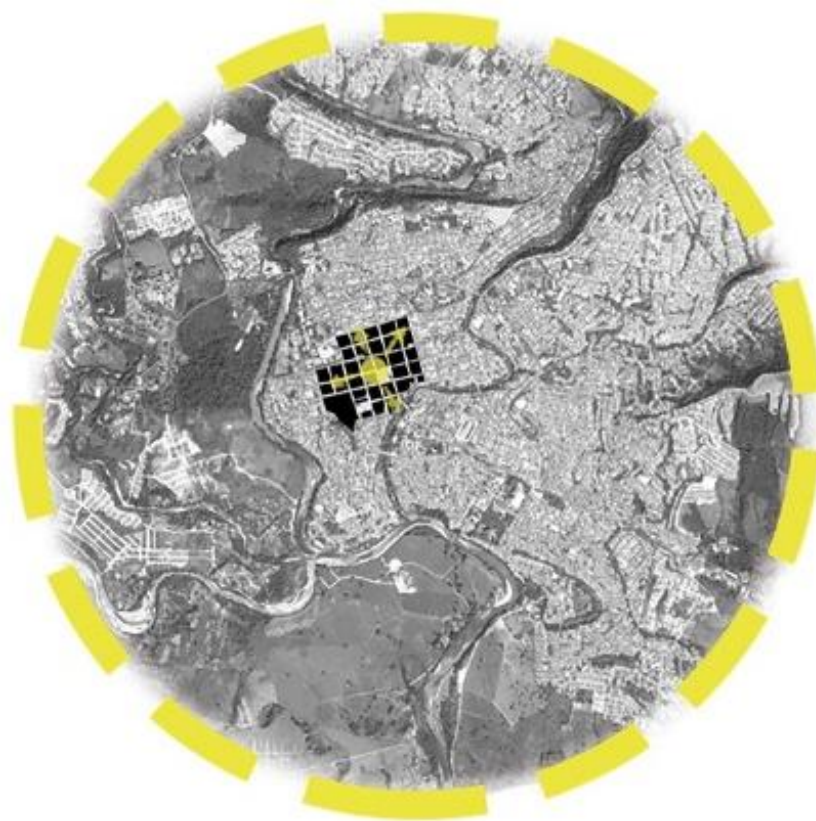


Fuente: elaboración propia.

Florencia surgió como un caserío en el cual habitaban los comerciantes caucheros que navegaban el Rio Hacha para comercializar diferentes productos agrícolas con los campesinos y comunidades indígenas.

Figura 22 Historia de Florencia 1910

1910

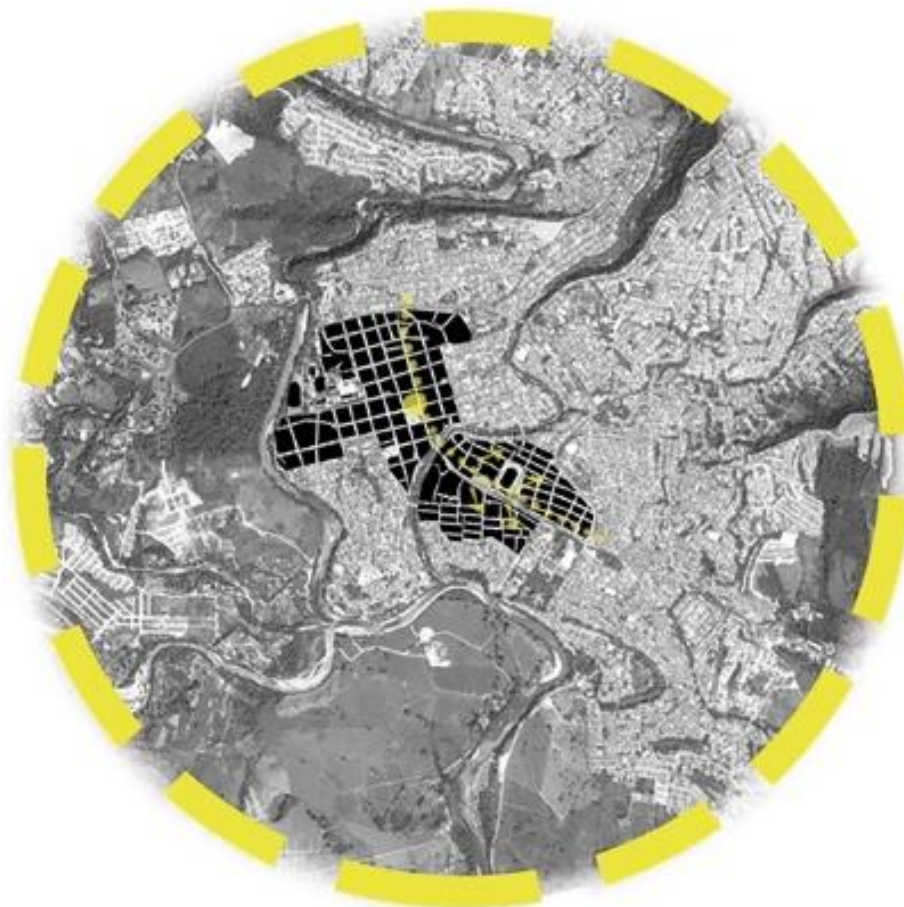


Fuente: elaboración propia.

El empresario Pedro Pizarro, regaló sus tierras a los habitantes y a la iglesia católica con el fin de construir las avenidas principales, el fraile capuchino Fidel de Montclair diseña los planos de Florencia que se conoce como el centro fundacional.

Figura 23 Historia de Florencia 1920

1920



Fuente: elaboración propia.

Se construye la avenida Carrera 11 y a su paso la plaza Pizarro, la catedral Nuestra Señora de Lourdes y vivienda sobre esta avenida.

Figura 24 Historia de Florencia 1960

1960



Fuente: elaboración propia.

Tras la inundación que hubo este año, 2 años más tarde se construyeron los barrios Siete de Agosto, Torasso, Los Alpes y Juan XXIII que estaban fuera de la cota de inundabilidad.

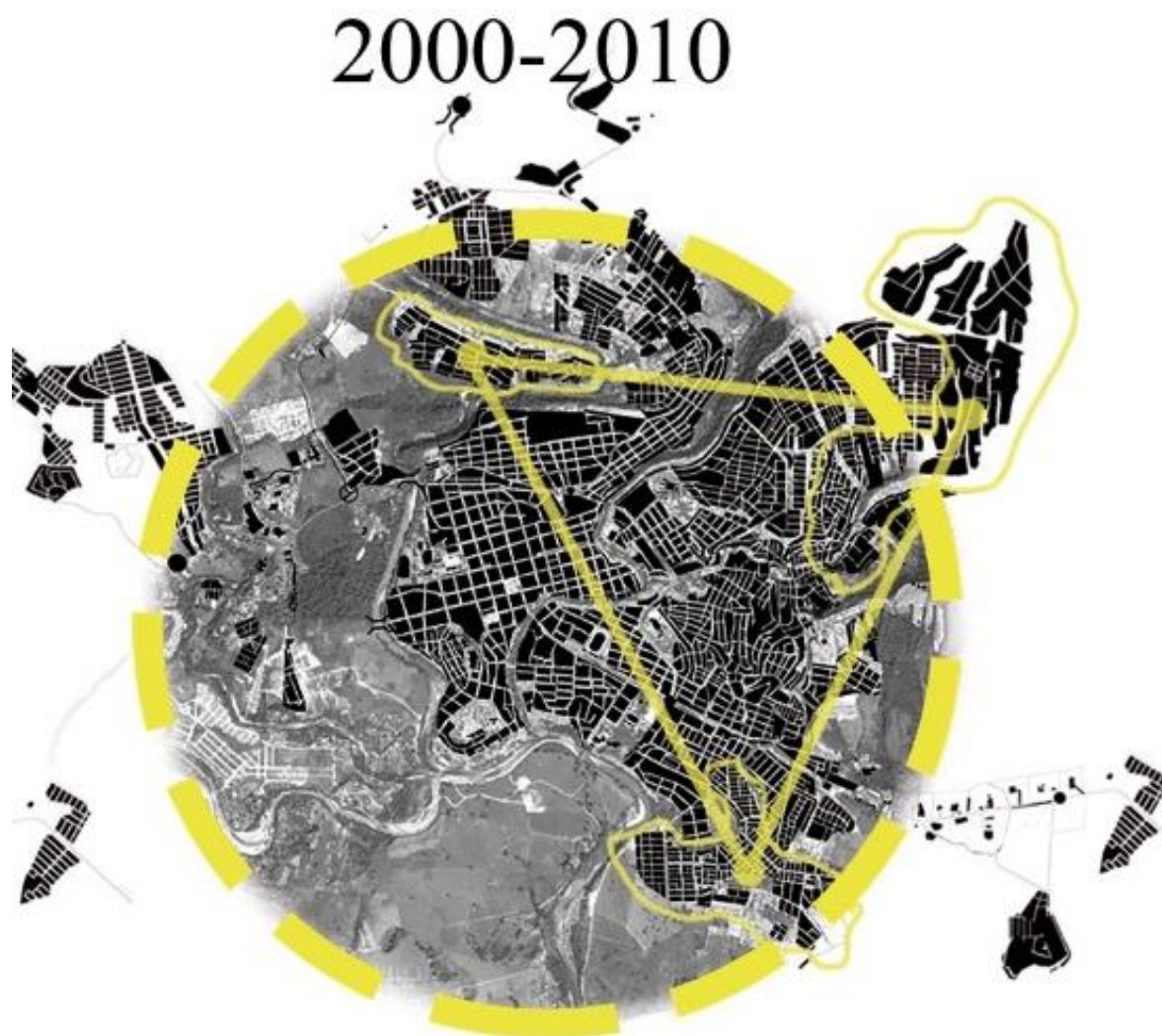
Figura 25 Historia de Florencia 1990



Fuente: elaboración propia.

A raíz del conflicto armado interno en Colombia que se desató en 1950; El desplazamiento forzado y la violencia, desató una migración de la población rural hacia las periferias de Florencia, formándose invasiones informales y vivienda de autoconstrucción.

Figura 26 Historia de Florencia 2000- 2010



Fuente: elaboración propia

Posterior a este fenómeno migratorio por desplazamiento forzado, el crecimiento poblacional ascendió un 5.00% anual (Dane, 2020), la mancha urbana aumentó y se legalizaron barrios informales de autoconstrucción, acarreando problemas de espacio público y trazados urbanos.

MARCO CONTEXTUAL

Localización

Florencia está ubicada al sur de Colombia en el departamento del Caquetá en la zona de piedemonte amazónico entre la cordillera oriental y las riberas del Rio Hacha y es considerada la puerta de oro de la Amazonía colombiana.

Su gran biodiversidad de fauna y flora enriquece el paisaje del departamento del Caquetá y su gran oferta ecológica hace de Florencia un gran atractivo turístico.

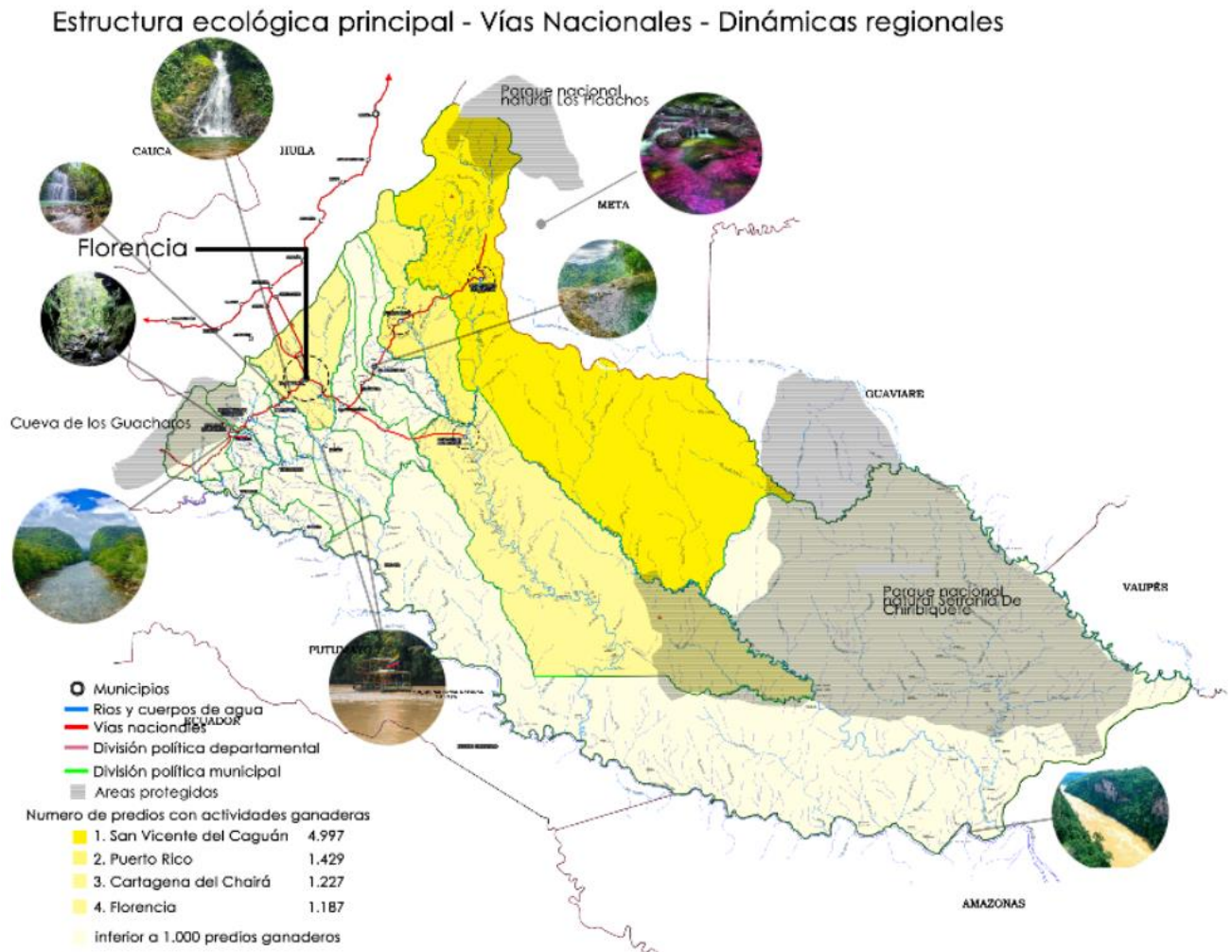
Figura 27 Departamento del Caquetá



Fuente: Caquetá, Colombia – América del sur, Colombia-sa (s.f). Recuperado el 07 de octubre de 2020 de <https://colombia-sa.com/departamentos/caqueta/caqueta.html>

Las dinámicas económicas de la región se destacan por ser altamente activa en la producción pecuaria (número de predios con actividades ganaderas ver ilustración 11), cabe destacar que el Eco-turismo es una actividad reciente, que se lleva a cabo en los paisajes que anteriormente eran de difícil acceso, debido al conflicto armado vivido en los 1980 - 2000 en Colombia.

Figura 28 Dinámicas regionales del Caquetá.



Fuente: Elaboración propia.

Según la participación porcentual expuesta por el Dane en 2018; Florencia, San Vicente y Cartagena del Chaira, tienen el 77% de la producción económica del departamento.

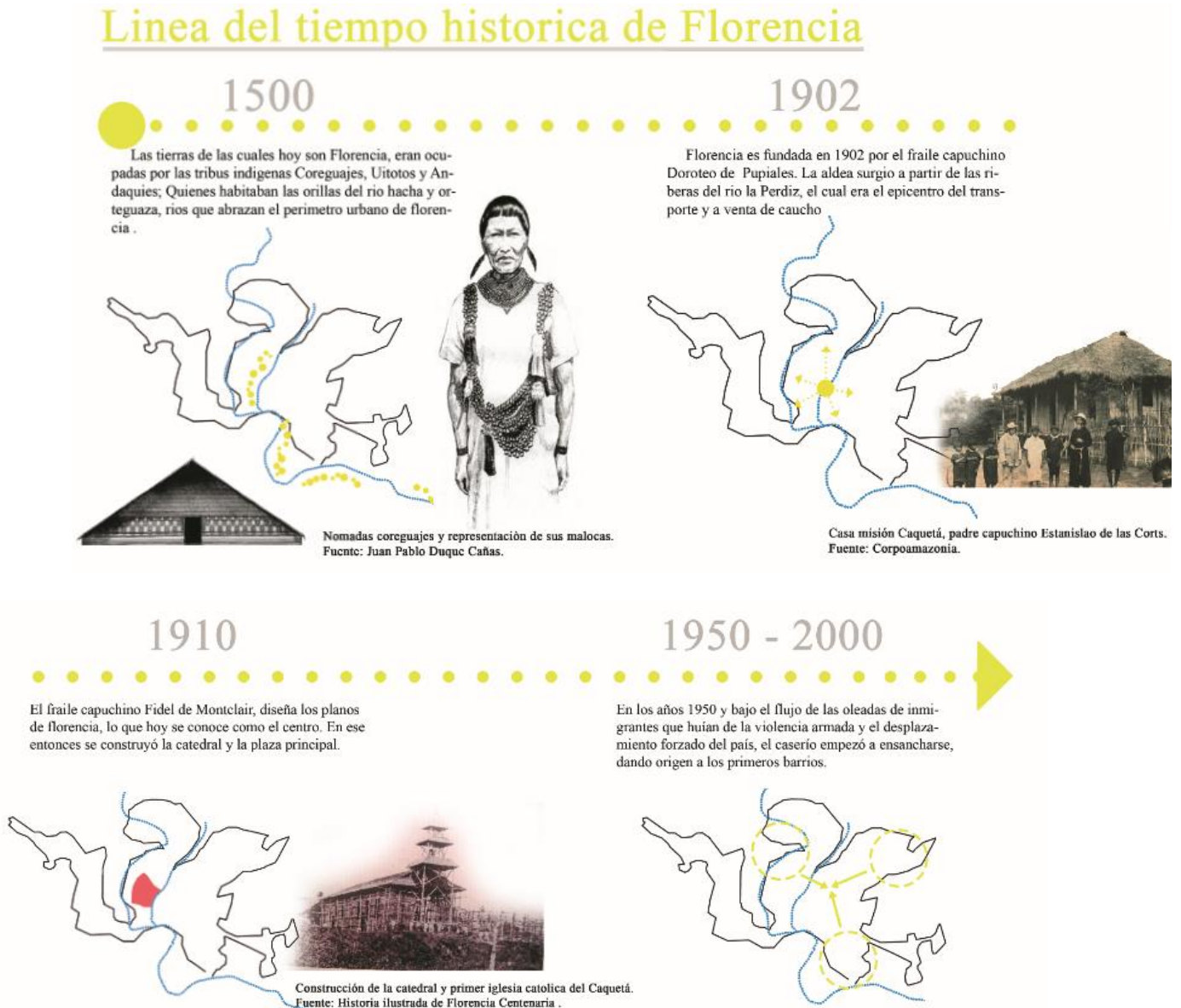
Sin embargo, la actividad ganadera genera impactos negativos en la estructura ecológica principal, según el IDEAM, de cinco (5) hectáreas que se deforestan en el país, una (1) pertenece al Caquetá, también señala que los municipios donde más se presenta la deforestación son San Vicente del Caguán y Cartagena del Chairá con el veintidós (22) por ciento de la deforestación total del país

Reseña histórica e indicios de problemas.

Florencia es una ciudad joven, con una población de 190.000 habitantes (Dane, 2018)

Fundada por campesinos, empresarios caucheros y misioneros de la iglesia católica.

Figura 29 Línea del tiempo histórica de Florencia.



Fuente: Elaboración propia.

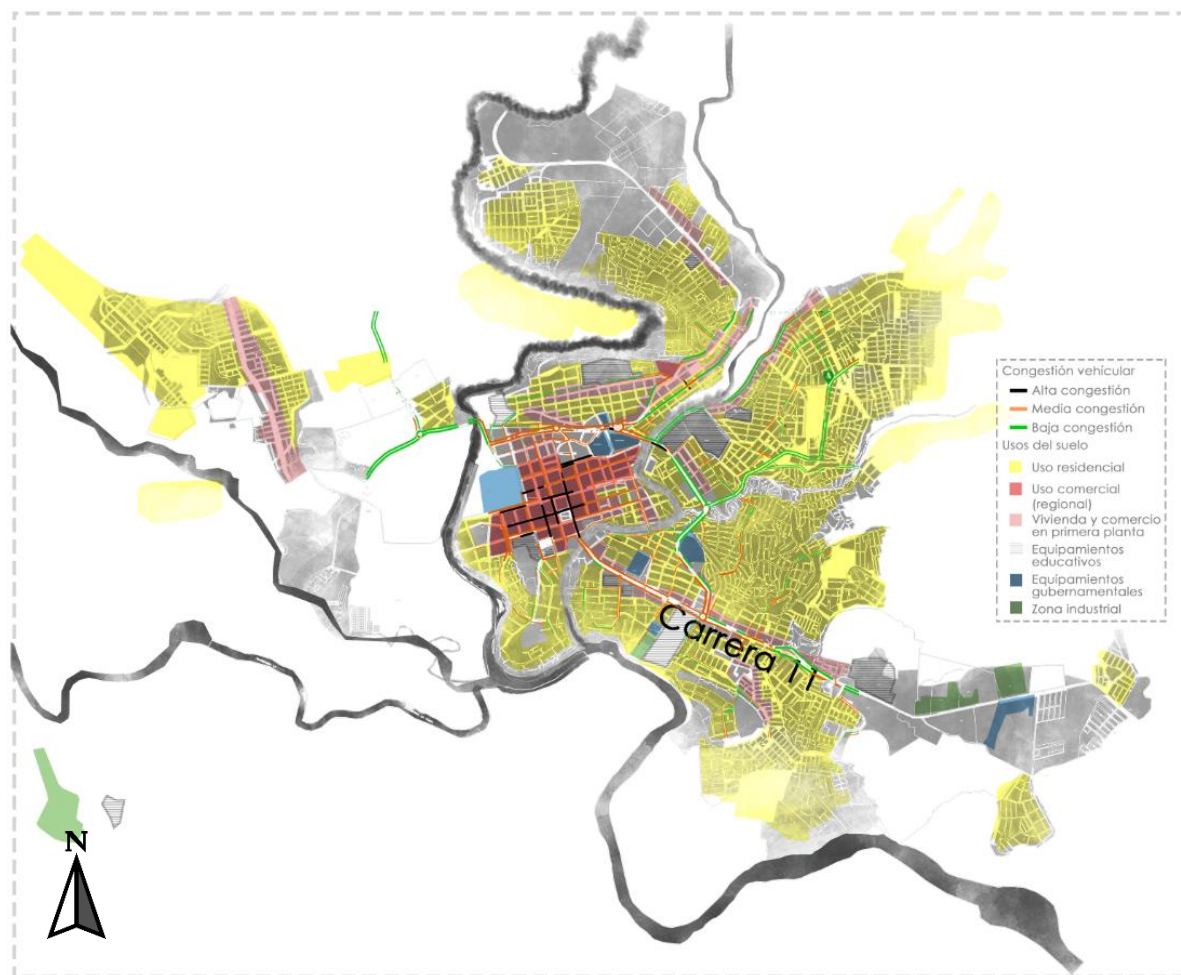
Debido a la ola de conflictos armados que se desencadenaron en 1950 en Colombia, muchos campesinos se vieron obligados a migrar de sus tierras agrícolas para situarse en las periferias de Florencia, en pequeñas invasiones de viviendas de autoconstrucción, esta población se fue consolidando por los gobiernos de paso hasta hoy formarse en urbanizaciones legales.

Este desarrollo espacial que tuvo la ciudad de Florencia, hizo que desatara los problemas analizados, como la morfología irregular, la deficiencia de los trazados viales y la falta de espacios públicos.

Usos del suelo

La Carrera 11 tiene una particularidad muy importante que es la presencia de comercio en primera planta, rodeada de vivienda de estrato tres, el cual remata en el centro fundacional que tiene uso comercial de escala regional; Esta avenida también articula el espacio público de Florencia, que en su mayoría es fragmentado, a su vez sobre este eje vial están los equipamientos deportivos, claramente se puede observar en la figura 16.

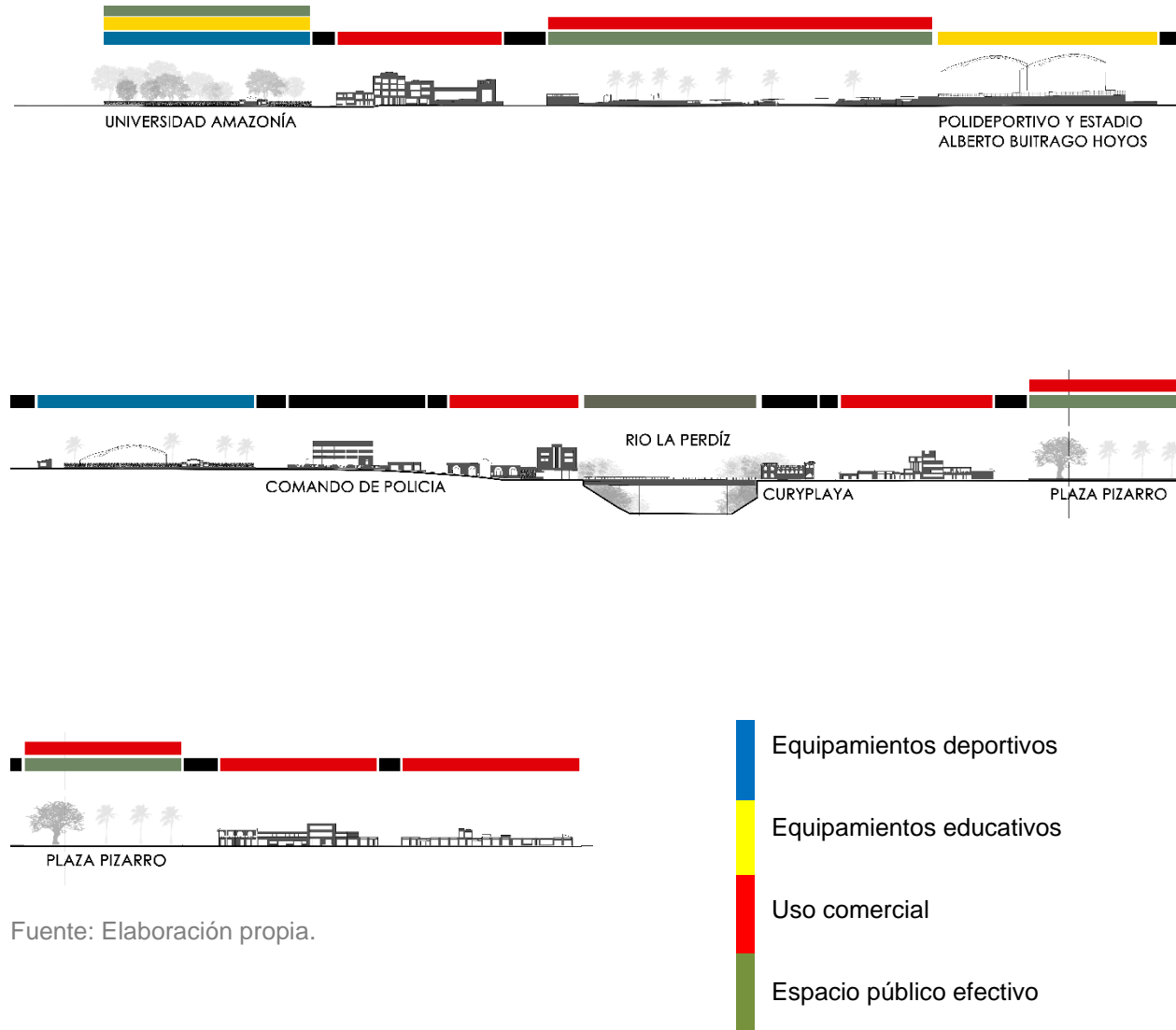
Figura 30 Usos del suelo



Fuente: Elaboración propia.

De izquierda a derecha podemos ver en color azul los equipamientos educativos, en color amarillo los equipamientos deportivos, en rojo se puede ver el uso comercial que predomina y el color verde identifica el espacio público efectivo.

Figura 31 Perfil urbano de la Carrera 11, sentido Sur- norte



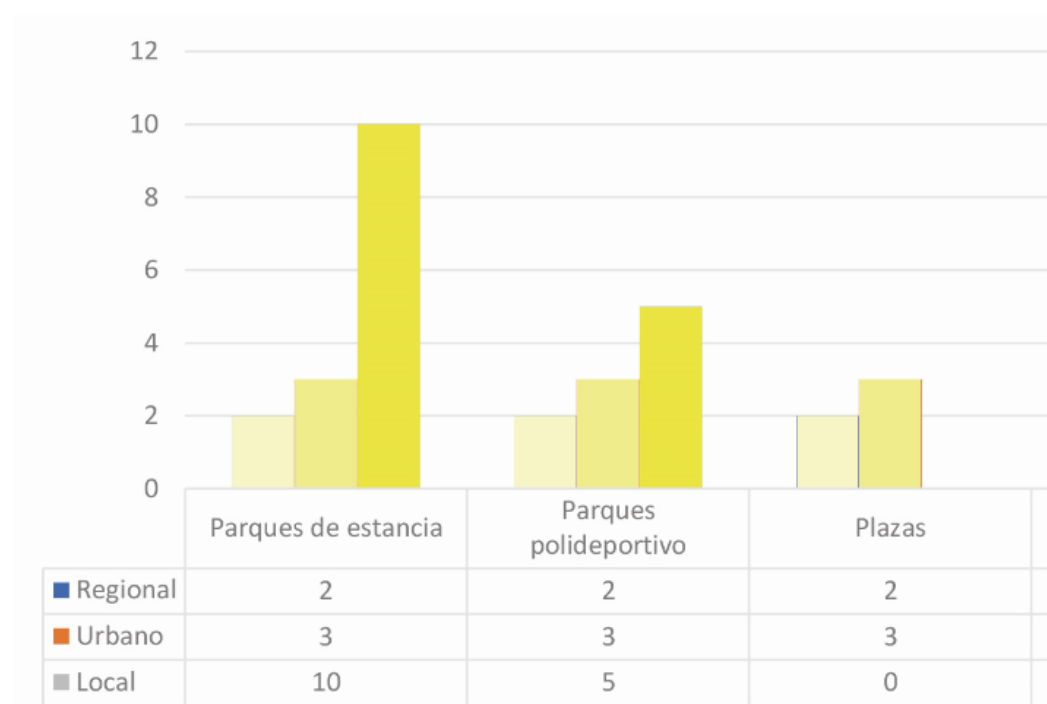
Fuente: Elaboración propia.

Uso del espacio público y su déficit

El espacio público actual de Florencia se encuentra en deterioro y no cumple con las condiciones óptimas para satisfacer las necesidades del municipio, además la cantidad de parques es insuficiente, ya que Florencia tuvo un crecimiento poblacional desmedido DANE (2018) y no contó con un desarrollo planificado, lo que conlleva al poco espacio destinado a las actividades de carácter regional.

En la siguiente tabla se categorizan la cantidad de parques, plazas y espacios de estancia, frente a la escala a la que es destinada el espacio.

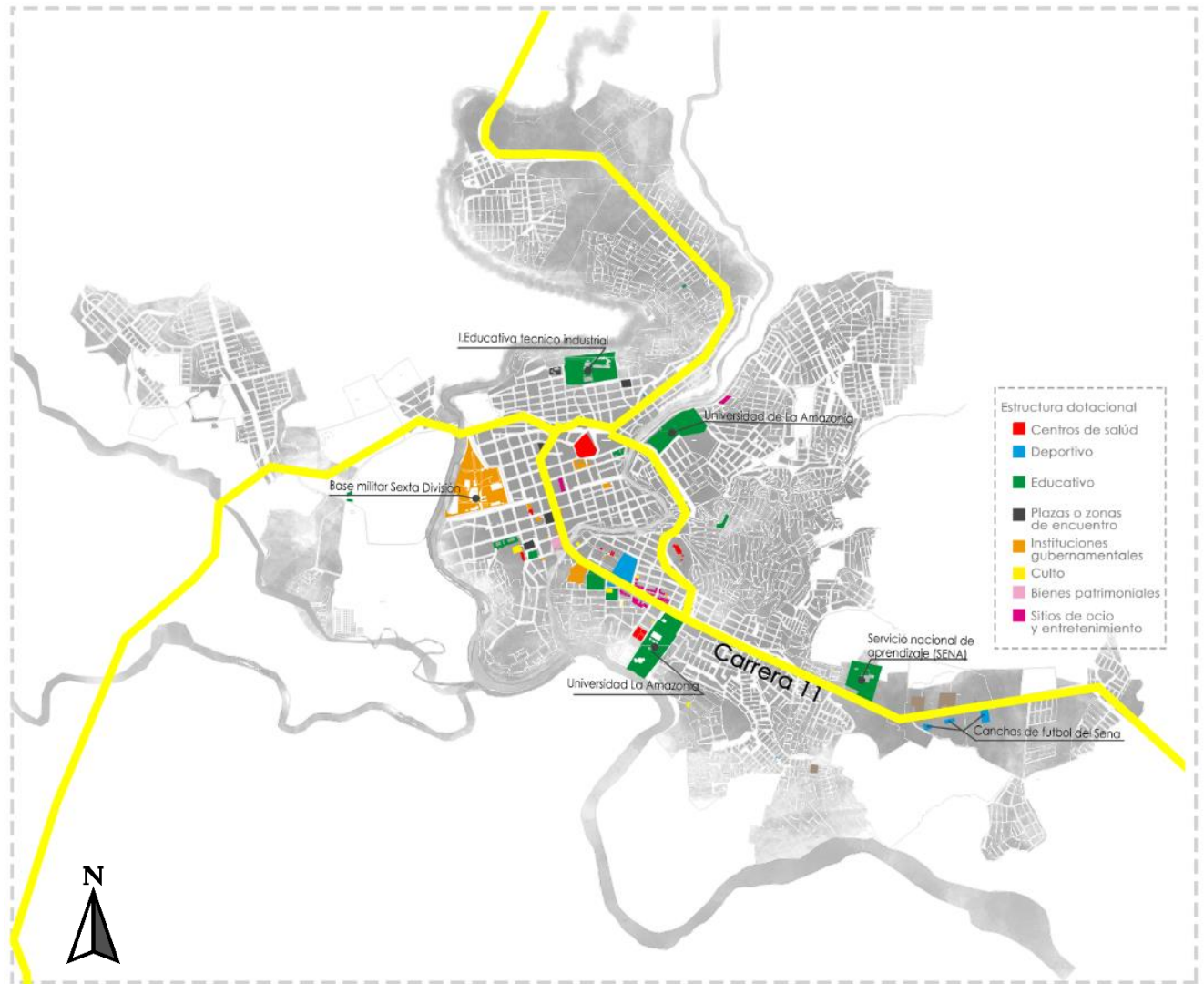
Tabla 5 Caracterización del espacio público.



Fuente: Elaboración propia.

Florencia cuenta con dos plazas principales ubicadas en el centro las cuales se realizan los eventos regionales, pero estos no cuentan con la cobertura suficiente. El espacio público actual es segregado y en su mayoría no cumple las necesidades de las personas del sector.

Figura 32 Equipamientos dotacionales

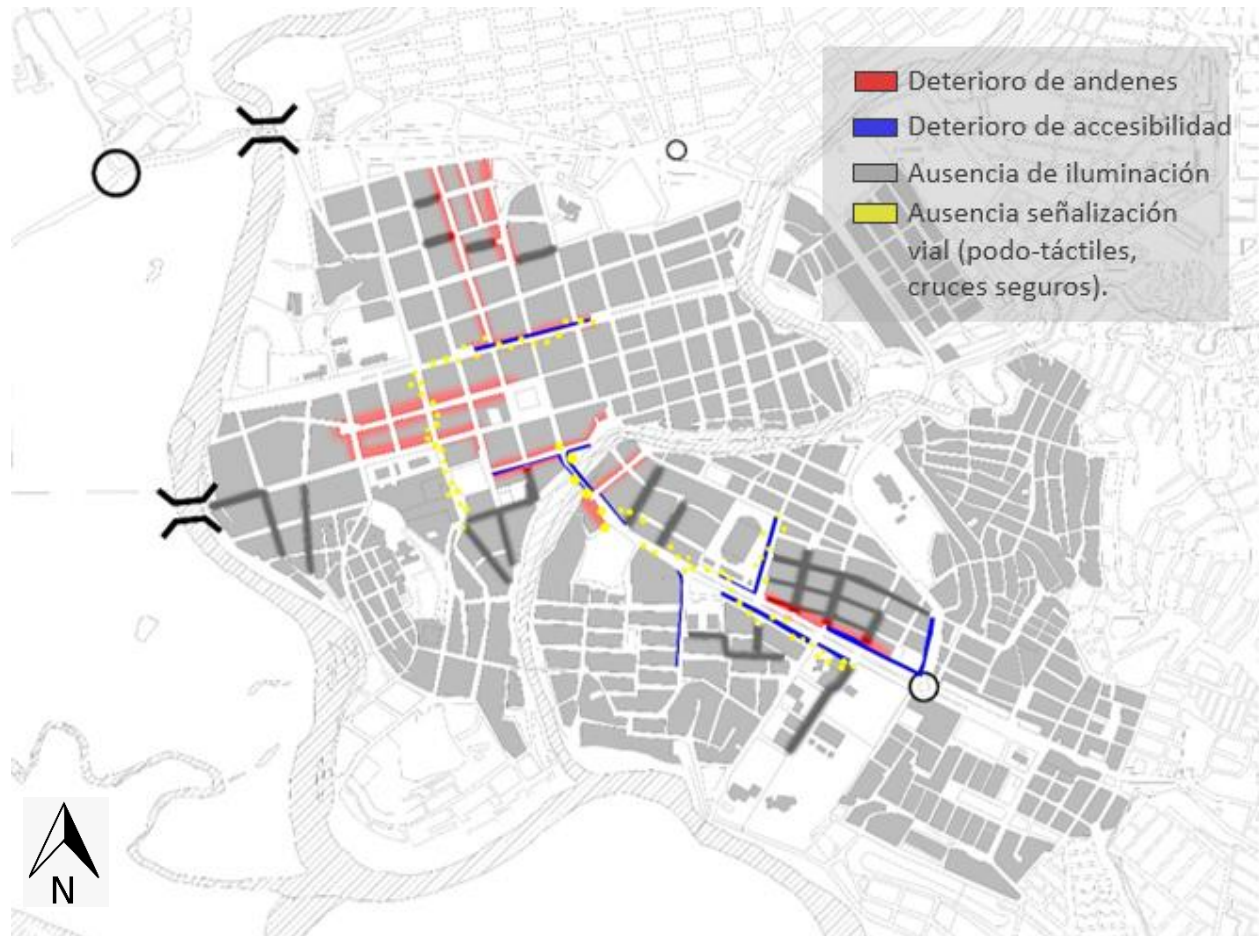


Fuente: Elaboración propia.

Zonas de deterioro del espacio público.

Con base en el análisis de percepción ambiental y trabajo de campo realizado a partir de las matrices del diagnóstico de calidad del espacio público (Ciocoletto, 2014), (ver figura 7); se evidencian en qué tramos viales presentan mayor deterioro del espacio público y conflictos de movilidad.

Figura 33 Deterioro del espacio público.



Fuente: Elaboración propia.

Se categorizan el estado actual de cada una de estos sectores con deterioro en una tabla donde se exponen las características morfológicas, socio cultural, económico y el tipo de escala del espacio público de la ciudad.

Tabla 6 Categorización espacial del espacio público

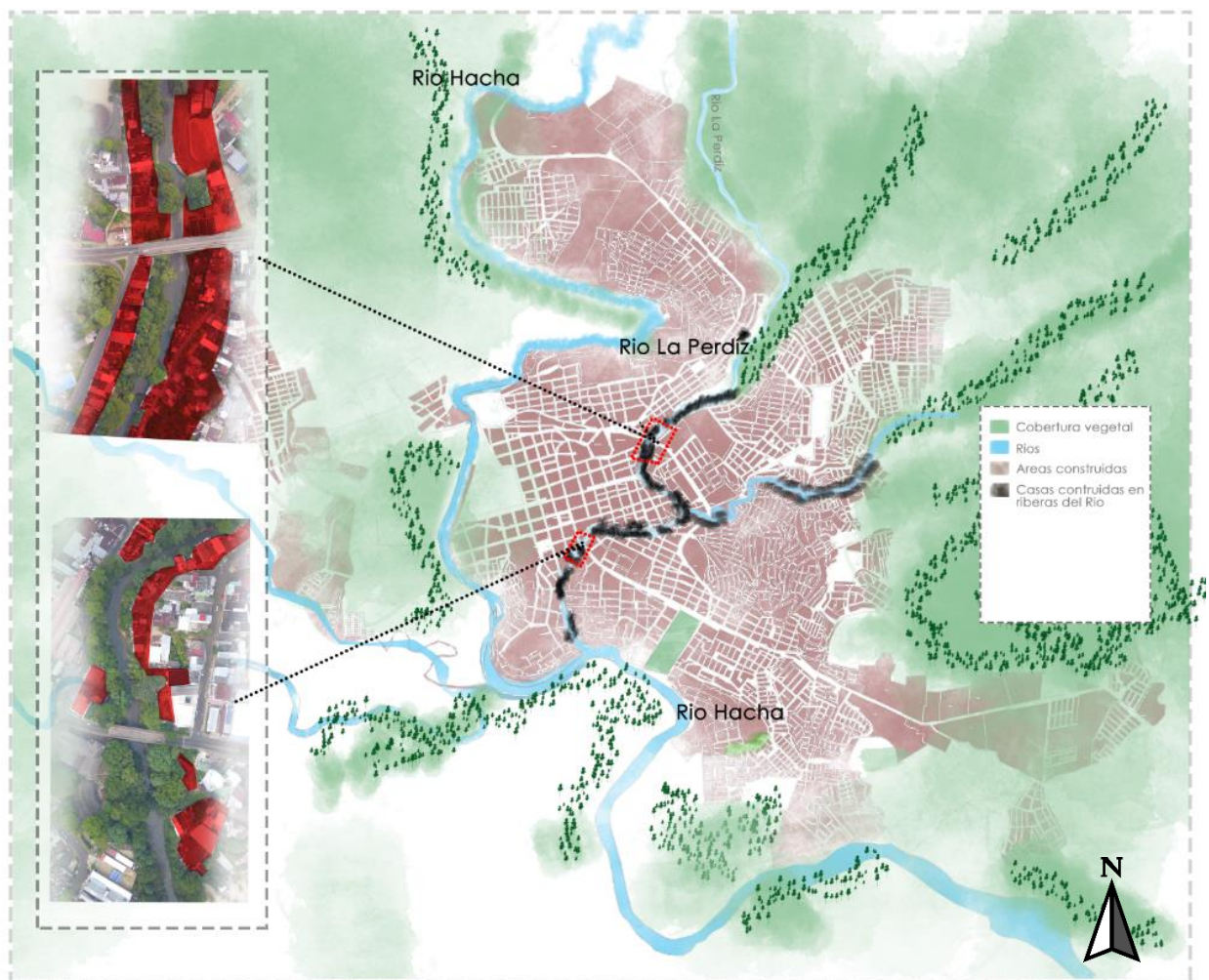
Indicadores	CENTRO	ZONA ROSA ALTA	ZONA ROSA BAJA
Población residente.	8.400	4.000	6.200
Compacidad urbana (Vivienda/Ha)	56 Viv/Ha	168 Viv/Ha	125 Viv/Ha
Espacio publico por habitante (2,8 m2).	9.700m2 (0,8 m2 x Hab)	5.000 m2 (0,3 m2 x Hab)	5.500 m2 (0,2 m2 x Hab)
Características/singularidades morfológicas.	Ortogonal	ortogonal	ortogonal
Zonas de deterioro de espacio publico	Deterioro espacio publico - señalización urbana	Deterioro iluminacion urbana - accesibilidad - señalización urbana	Deterioro iluminacion urbana - accesibilidad - señalización urbana
Tipo de vocacion sectorial.	Comercial	Residencial, dotacional	Residencia, dotacional, comercial
Congestión vehicular	Alta	Alta hora pico	Baja
Tipo de espacio publico existente	Estancia escala regional	Transito escala local	Permanencia escala metropolitana
Confort y seguridad	Media	Baja	Baja

Fuente: Autoría propia realizada a partir del análisis teórico.

Deterioro de la franjas hídricas y ríos.

Florencia tiene una riqueza única la cual es su posición geográfica que se caracteriza por tener bosques selváticos, paramo y grandes extensiones de llanura, es abrazada por 2 ríos (La Perdiz y el Hacha) pero se encuentran en gran deterioro porque no cuentan con un manejo ambiental adecuado, y ha desencadenado la construcción de 2200 viviendas informales, además de la inconciencia ciudadana que tira desechos al Río.

Figura 34 Deterioro de ríos y vivienda construida en riberas del rio.



Fuente: Elaboración propia.

Caracterización morfológica

Florencia cuenta con una gran diversidad morfológica, debido a varios factores naturales y no naturales, como lo fue la invasión y construcción de vivienda informal por parte de personas víctimas del conflicto armado.

Figura 35 Morfologías existentes en Florencia, Caquetá.



Fuente: Elaboración propia.

Se enmarcaron cuatro singularidades morfológicas en Florencia, llamadas por mi autoría (Centro histórico, Nort-occidente, Primeras invasiones y bordes naturales), cada morfología tiene diferentes pendientes, tamaño en manzanas, tamaño de trazados, y diferente permeabilidad urbana.

Figura 36 Caracterización morfológica.



Centro histórico

La morfología que se presenta en este sitio corresponde a una traza ortogonal, que se teje desde la **Plaza Principal Pizarro**.

Esta morfología abarca comercio en primer planta y tiene pocos espacios abiertos.



Primeras invasiones, oriente

Esta morfología es irregular por dos motivos, el terreno irregular y la auto-construcción.

Carece de espacio público y la tipología de vivienda es pequeña.

Esta zona se caracteriza por ser dividida de un borde urbano que es la avenida y ser estrato 1.



Nort-occidente

Esta morfología es planeada a partir del centro histórico y presenta trazados irregulares por las pendientes de nivel.

Estas manzanas miden 80 x 40 metros y son de uso residencial de estrato 3.



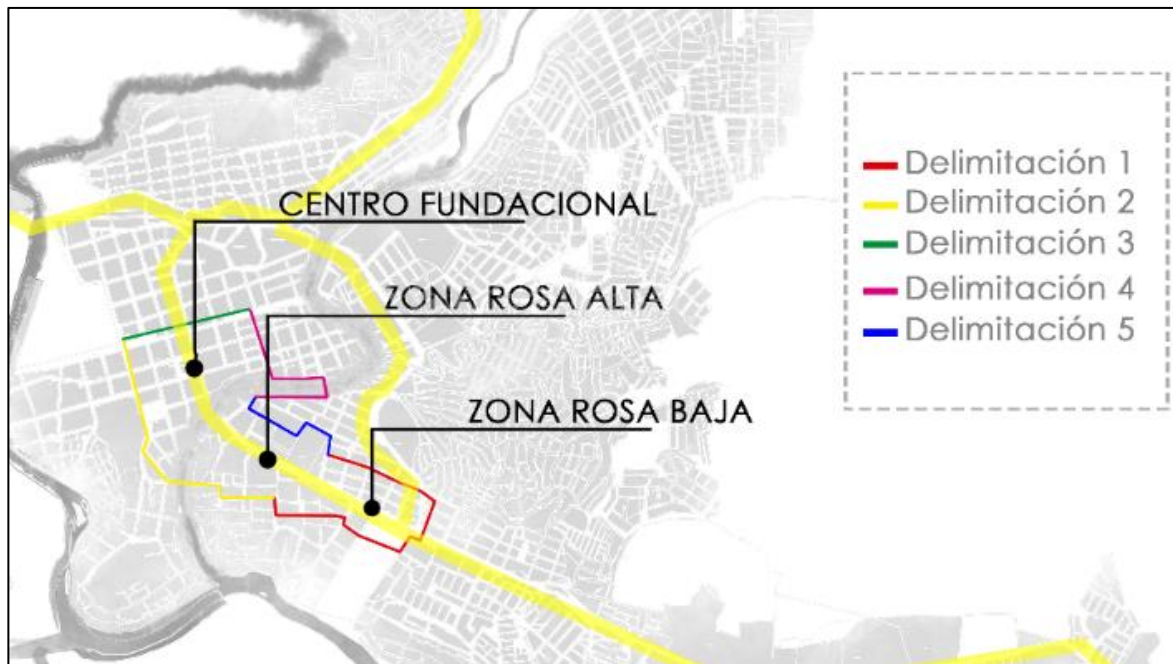
Bordes naturales.

Los bordes naturales que dividen las morfologías y los usos del suelo, son frecuentes en Florencia, tienen la particularidad que hay viviendas de auto-construcción debajo de la cota de inundabilidad.

Fuente: elaboración propia.

Delimitación del sector de estudio puntual.

Figura 37 Plano delimitación zona de intervención.



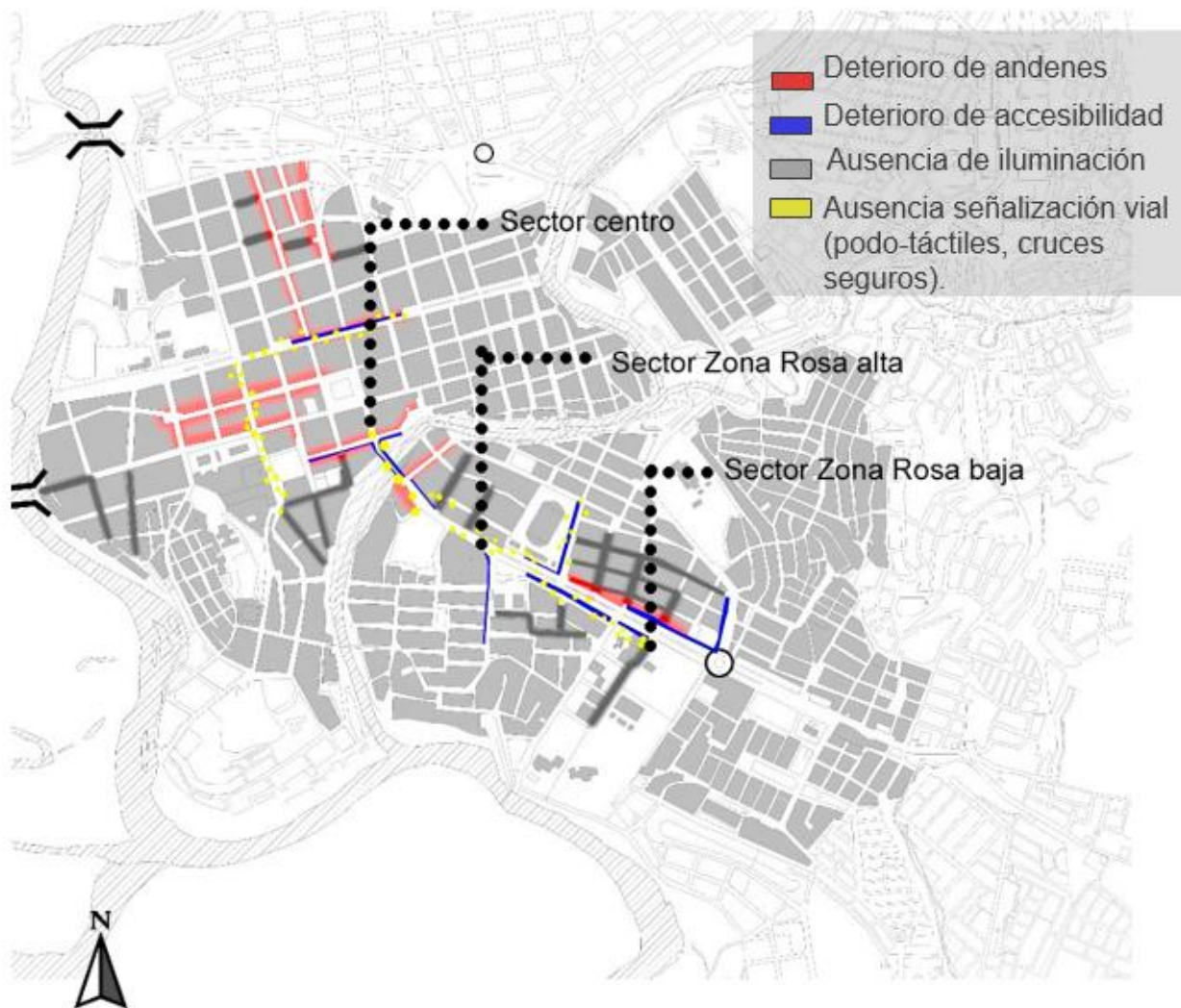
Fuente: Elaboración propia

- **Delimitación 1:** Zona de actividades diurnas y nocturnas rodeada de vivienda y de la universidad de la Amazonía, articulado del eje verde de la zona rosa.
- **Delimitación 2:** Punto máximo de expansión del centro fundacional, se encuentra la plaza principal y plaza de la catedral Lourdes, es una zona con gran potencial.
- **Delimitación 3:** Eje vial de la Calle 16 con problemas de invasión de espacio público y de movilidad, además de tener tramos más angostos.
- **Delimitación 4:** Borde de viviendas que se encuentran sobre la cota de inundabilidad y deteriorando el cauce del Rio La Perdíz.
- **Delimitación 5:** Zona de baja compacidad urbana, deterioro de zonas por ausencia de uso, pero con potencial de equipamientos deportivos, actual estadio Alberto Buitrago Hoyos.

Matriz de caracterización del espacio público.

A partir de la metodología de análisis expuesto por (Ciocoletto, 2014) en el libro Urbanismo para la vida cotidiana, que desarrolla los aspectos espaciales que atribuyen a la vitalidad y seguridad urbana, a través de la información que se recolectó con visitas al sector. Se determinan las Áreas con mayor deterioro físico en Florencia y se clasifica en una Matriz de caracterización sectorial para identificar cuáles son las áreas a renovar y cuáles son las áreas a revitalizar.

Figura 38 Deterioro del espacio público.



Fuente: elaboración propia.

El **sector central** de Florencia se caracteriza por tener una alta demanda y oferta comercial, con cercanías a servicios y equipamientos de todo tipo; Transitada en su mayoría por población flotante estimada en 150.000 personas (DANE, 2019). Cuenta con 9.800 m² de espacio público efectivo, que equivale a 0,8 m² por habitante, además de que este lugar presenta conflictos con la movilidad vehicular-peatonal, afirma el secretario de gobierno de Florencia, Héctor Poveda (Secretaría de Gobierno Municipal, 2020), que debido a que los andenes no cuentan con las dimensiones apropiadas para la escala del sector y también la invasión del espacio público por vendedores ambulantes

El sector **Zona Rosa alta** se caracteriza por abarcar los equipamientos deportivos de la ciudad, destacando que es un sector altamente residencial con una alta compacidad urbana de 168 viviendas por hectárea, según (Rueda, 2008) el rango óptimo de viviendas por hectáreas es de 120, lo que conlleva a disminuir la cantidad de viviendas para aumentarlo en espacio público efectivo, aplicando los instrumentos de gestión urbana de renovación y revitalización.

Por último, se determina que el sector **Zona Rosa baja** es el sector con mayor vitalidad urbana, ya sea diurna o nocturna. Su compacidad urbana alcanza los rangos dispuestos por (Rueda, 2008) de 125 viviendas por hectáreas y este sector tiene una escala metropolitana, debido a las actividades deportivas que se realizan y también porque se encuentran los lugares de ocio como lo son las discotecas. Sin embargo, la percepción de confort y seguridad es la más baja, pues no cuenta con la debida iluminación, accesibilidad y señalización urbana.

Tabla 7 Caracterización del sector estudiado.

Indicadores	CENTRO	ZONA ROSA ALTA	ZONA ROSA BAJA
Población residente.	8.400	4.000	6.200
Compacidad urbana (Vivienda/Ha)	56 Viv/Ha	168 Viv/Ha	125 Viv/Ha
Espacio público por habitante (2,8 m ²).	9.700m ² (0,8 m ² x Hab)	5.000 m ² (0,3 m ² x Hab)	5.500 m ² (0,2 m ² x Hab)
Características/singularidades morfológicas.	Ortogonal	ortogonal	ortogonal
Zonas de deterioro de espacio público	Deterioro espacio público - señalización urbana	Deterioro iluminación urbana - accesibilidad - señalización urbana	Deterioro iluminación urbana - accesibilidad - señalización urbana
Tipo de vocación sectorial.	Comercial	Residencial, dotacional	Residencia, dotacional, comercial
Congestión vehicular	Alta	Alta hora pico	Baja
Tipo de espacio público existente	Estancia escala regional	Transito escala local	Permanencia escala metropolitana
Confort y seguridad	Media	Baja	Baja

Fuente: realizado a partir de (Ciocoletto, 2014).

Fauna y fitotectura habitante de la zona de estudio.

Según el estudio realizado en las riberas del Río Perdiz en la ciudad de Florencia, por el biólogo Julián Aragón Pastrana en 2015, se clasifican estas especies predominantes sobre la cuenca de los ríos de Florencia.

Arbol pomo rosa



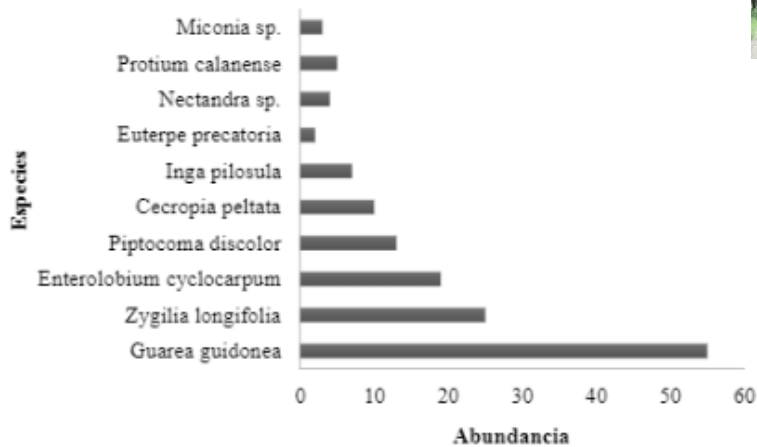
Arbol de aguacate



Veranera



Arbol de mango

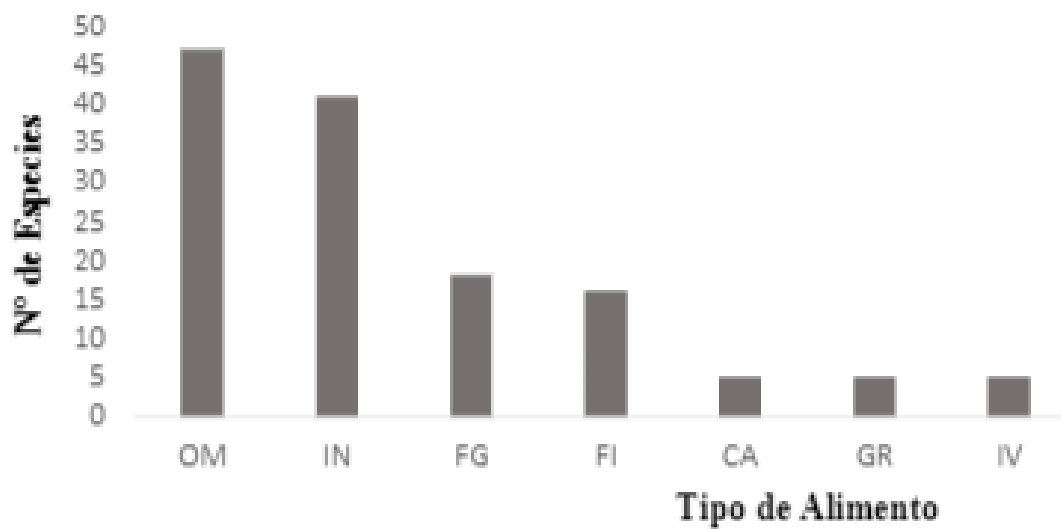


Fuente: Elaborado a partir de análisis de impacto ambiental en la cuenca del Río La perdiz (Aragón, 2012).

Tipo de alimentación de aves residentes

Según el estudio realizado por el biólogo Julián Aragón Pastrana (2015), destacan los alimentos omnívoros, insectívoros y frugívoros, entendiéndose estas especies podemos constatar que, el tipo de árbol frutal es perfecto para recuperar las especies de aves que se encuentran cerca de los cuerpos hídricos en Florencia.

Figura 39 Tipo de alimento comido por aves de Florencia.



Fuente: Aragón Pastrana, análisis de impacto ambiental en la cuenca del Río La perdiz.

5. MARCO PROYECTUAL

Estrategias de desarrollo sostenible

A partir del diagnóstico de los sectores de estudio, se evalúa el estado actual y se proponen estrategias de desarrollo sostenible con base a la matriz SPM3 (Silvius, A.J.G. and Schipper, R., 2015) (ver figuras 20-21-22) que apuntan a la sostenibilidad en los tres (3) pilares (Económico – Ambiental – Social) a partir de la matriz de integración propuesta (ver tabla 5)

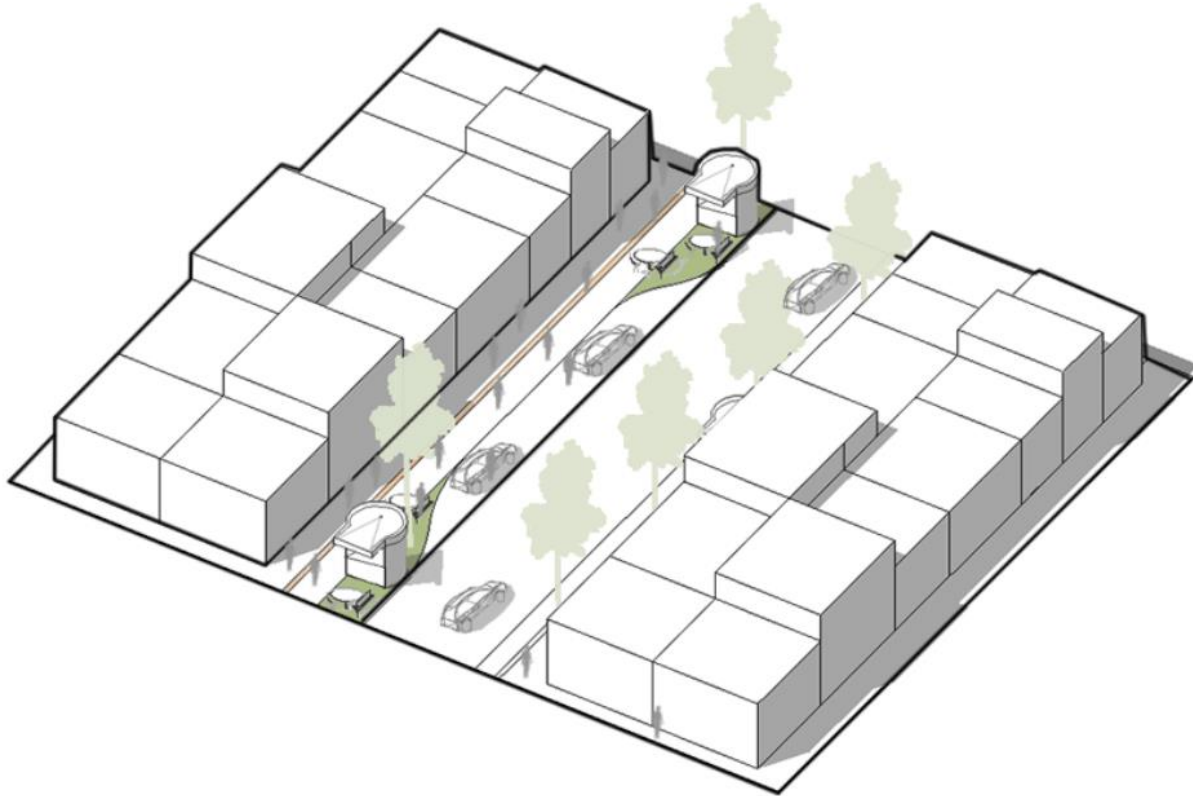
Tabla 8 Matriz de integración de indicadores de desarrollo sostenible.

Matriz De Sostenibilidad		Integración En La Sostenibilidad En El Producto Del Proyecto			
Nivel sostenible	Factor asociado a la sostenibilidad	1. Cumple	2.Reactivo	3.Proactivo	4. Propositivo
Sostenibilidad Economica	Desarrollo Económico				
	Agilidad				
	Capacidad Productiva				
	Motivación e incentivos				
Sostenibilidad Ambiental	Transporte				
	Energía				
	Agua				
	Ecosistema				
	Desechos y Empaques				
	Materiales y Recursos				
	Emisiones				
	Planeamiento Territorial				
Molestias					
Sostenibilidad Social	Empleo Digno				
	Derechos Humanos				
	Sociedad, Cliente Y producto				
	Participación				
	Capital Humano				

Fuente: Elaboración propia.

A. Estrategias de sostenibilidad económica.

Figura 40 Esquema estrategias de sostenibilidad económicas.

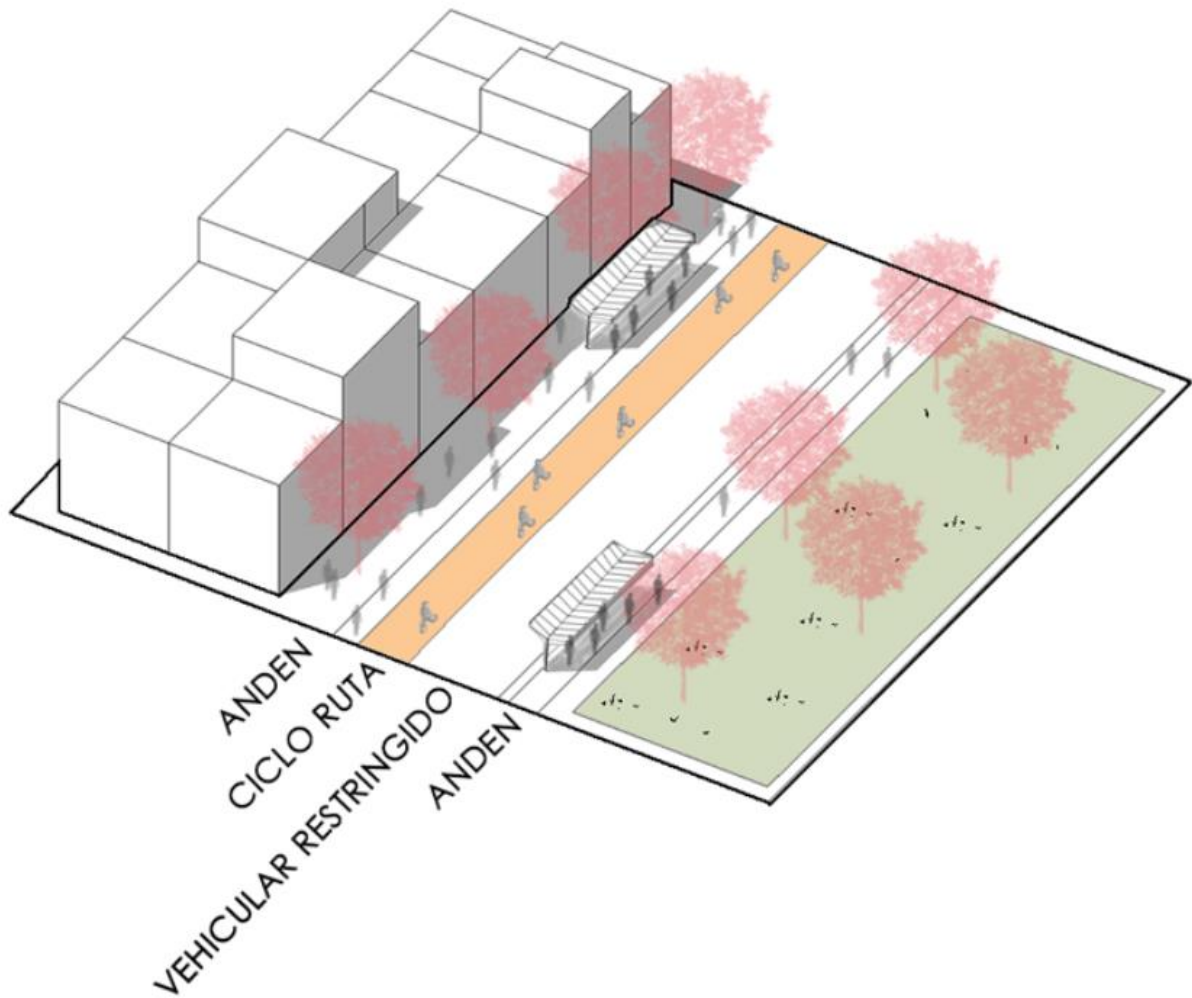


Fuente: Elaboración propia.

1. Generar un prototipo de local comercial en el espacio público para vendedores ambulantes.
2. Generar un lugar o plaza en el cual se generen diferentes actividades comerciales.
3. Mejorar las zonas de parqueo en el centro con el fin de maximizar la capacidad productiva sin afectar la movilidad.
4. Estructurar una red de espacio público efectivo que genere conectividad funcional y una mayor permeabilidad hacia los equipamientos.

B. Estrategias de sostenibilidad ambiental.

Figura 41 Esquema estrategias de sostenibilidad ambiental.



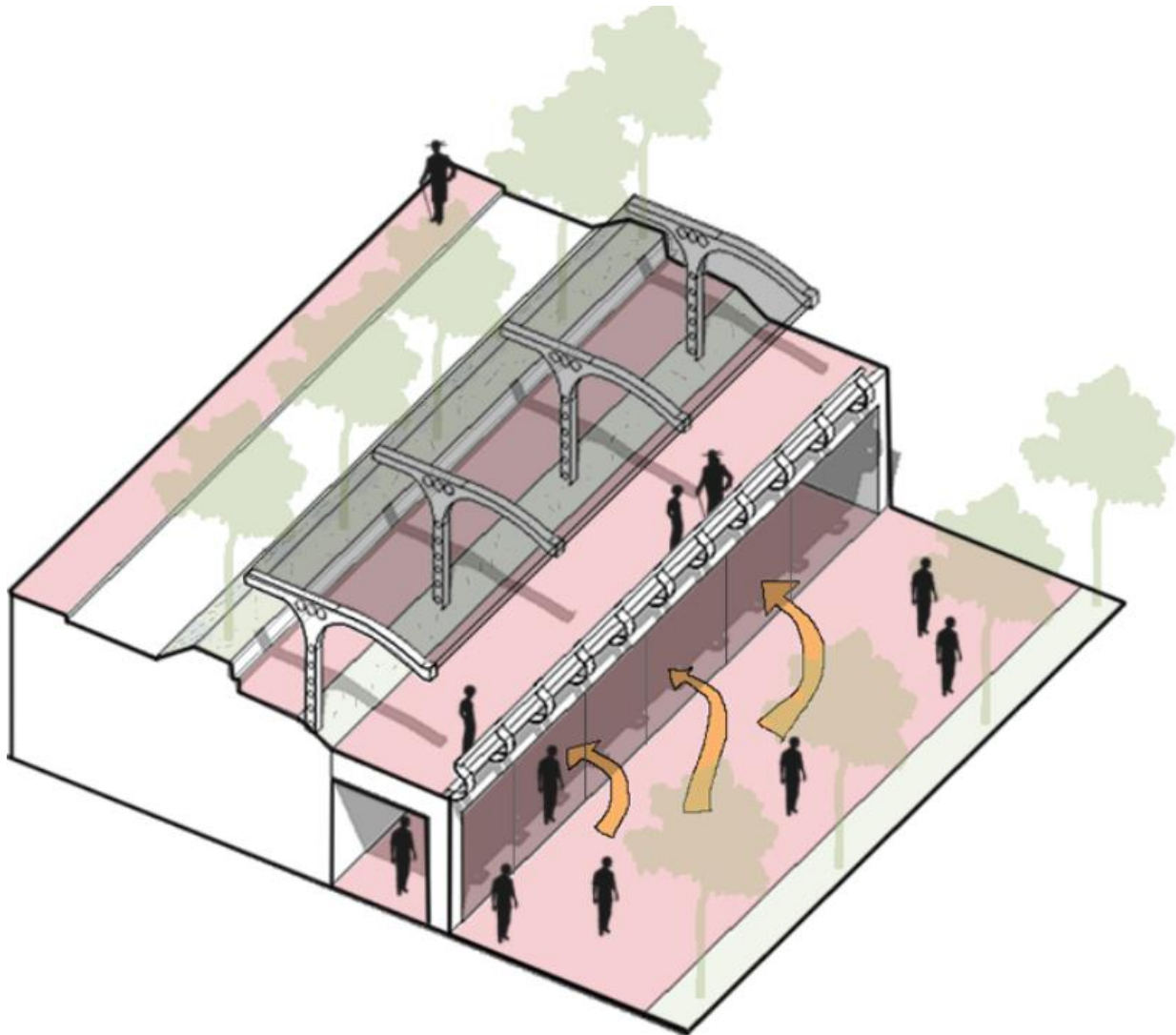
Fuente: Elaboración propia.

5. Implementar perfiles viales con paradas de autobús y carril de bicicleta con el fin de disminuir las emisiones de CO₂.
6. Generar una red de iluminación pública que se alimente de paneles solares.
7. Ejecutar sistemas urbanos de drenaje sostenible con el fin de reutilizar el agua para el mantenimiento de los elementos paisajísticos en el espacio público.
8. Implantar especies arbóreas acordes a las características del ecosistema con el fin de recuperar la segregación de especies residentes.

9. Generar una red de recolección y centros de acopio de desechos y residuos, mitigando la contaminación visual en el sector.
10. Utilizar materiales producidos en el departamento (asfalto, gravilla, caucho. Etc) con el fin de reducir emisiones de Co2.
11. Aumentar el espacio público para incentivar a las personas a utilizar los medios de transporte público y la bicicleta.
12. Recuperar las áreas de deterioro y las zonas verdes residuales con el fin de mejorar los perfiles viales y el espacio público.
13. Reducir la contaminación visual y auditiva utilizando especies arbóreas acorde al ecosistema.

C. Estrategias de sostenibilidad Social

Figura 42 Esquema estrategias de sostenibilidad social.



Fuente: Elaboración propia.

14. Implementar empleo para las instalaciones propuestas, (vendedores ambulantes, aseador@s, Personal deportivo, entre otros).

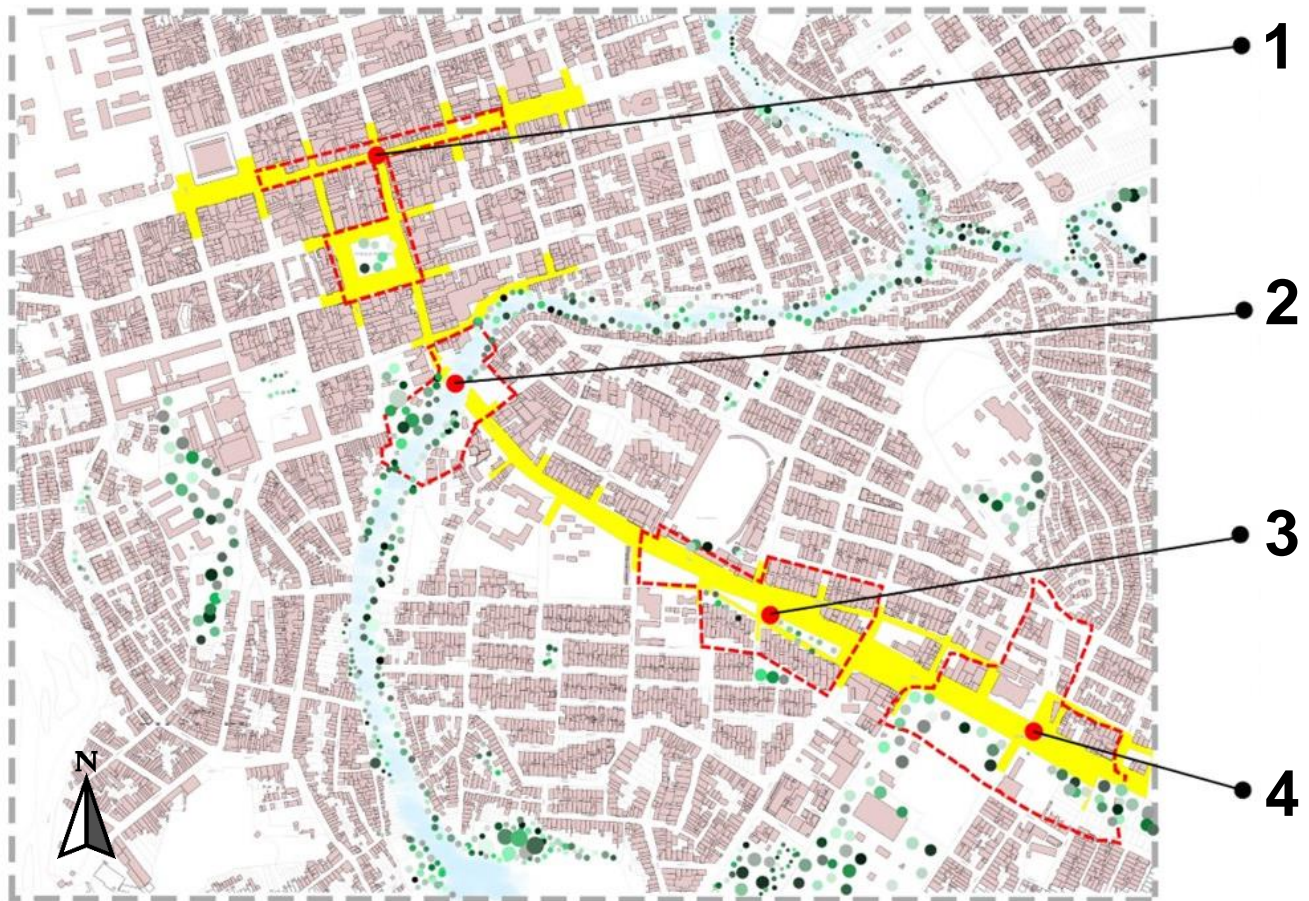
15. Generar espacio público que cumplan con las necesidades de la población, según la edad, etnia, grupo social.

16. Generar espacio público y señalización para concientizar el sentido de pertenencia de los habitantes.

17. Generar espacios de encuentro con el fin de aumentar la cohesión ciudadana.
18. Generar una conectividad funcional entre los equipamientos existentes y el espacio público permitiendo el fácil acceso a estos.

Propuesta de estrategias generales

Figura 43 Plano de estrategias de proyecto



Fuente: Elaboración propia.

1. CONECTIVIDAD.

Consiste en renovar los perfiles viales que dificultan la movilidad peatonal, para diseñar una red de espacio público que se articule con zonas de encuentro, paradas de autobús, bicisenderos, con el fin de conectar el espacio público actual, repartiendo equitativamente los beneficios para los dos sentidos viales y así aumentar la movilidad peatonal y disminuir el conflicto peatón – vehículo.

3. REVITALIZAR

Consiste en revitalizar los espacios residuales y el espacio público en deterioro que se ubican sobre la ronda del río La Perdiz; Este sector será una pieza clave para recuperar la identidad cultural de Florencia.

4. COHESIÓN, VITALIDAD URBANA Y DEPORTE

Revitalizar el espacio público actual ubicado en el sector de discotecas (Horario nocturno) y el sector deportivo (diurno) con el fin de satisfacer las necesidades del sector y potencializar el nodo de carácter deportivo y cultural.

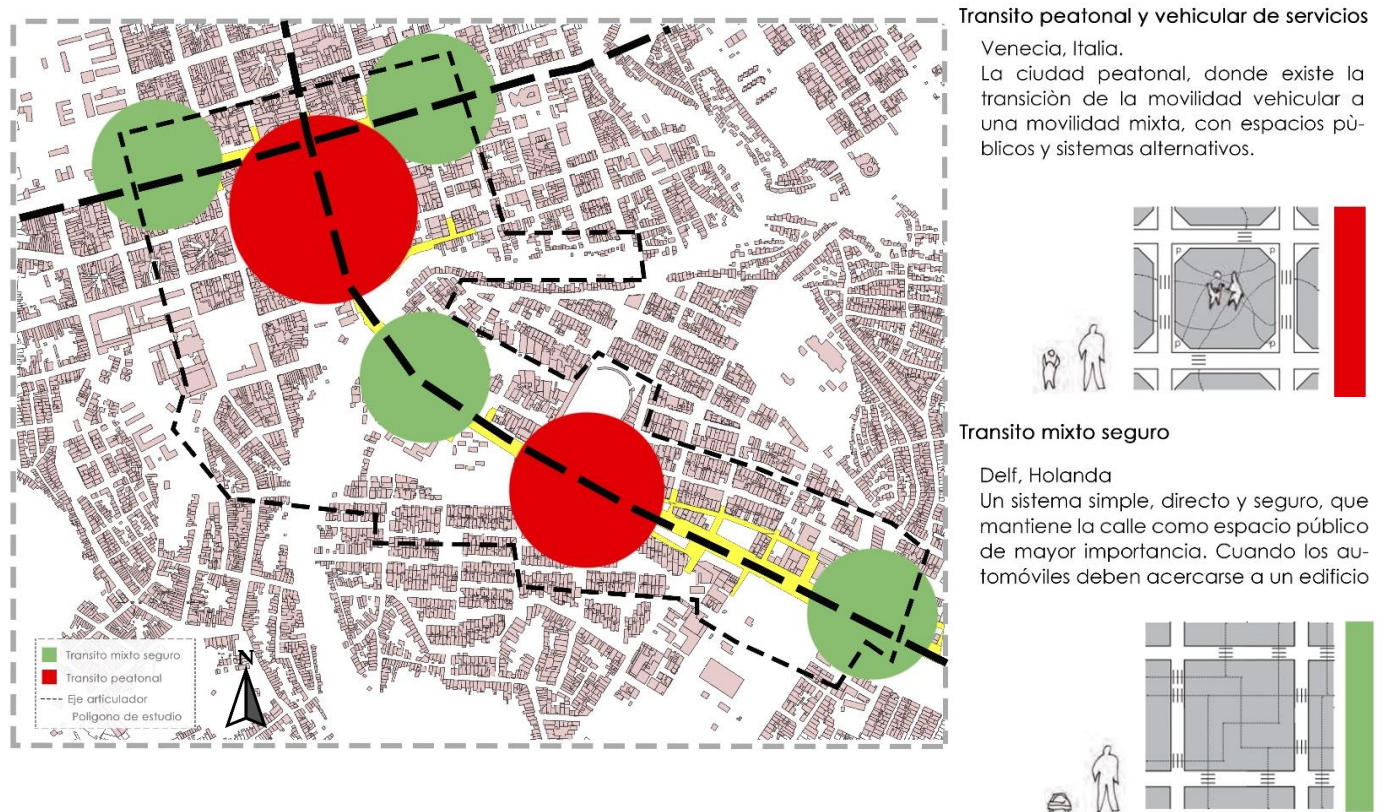
5. REVITALIZAR

Recuperar las zonas verdes actuales y proponerlas como borde natural de conservación; también diseñar un espacio público que solucione el conflicto de actividades frente a la plaza de mercado.

Plano de la configuración funcional de movilidad.

Se piensa la ciudad de Florencia para ser caminable y segura; Jan Ghel (1971) planteó 4 principios de planificación del transporte, de los cuales se proponen 2 en la ciudad de Florencia para generar cohesión ciudadana, conservar la escala de ciudad, potencializar el ritmo del espacio público, proponiendo vías a baja velocidad en el centro de Florencia y en los equipamientos educativos.

Figura 44 Plano configuración funcional de la movilidad.

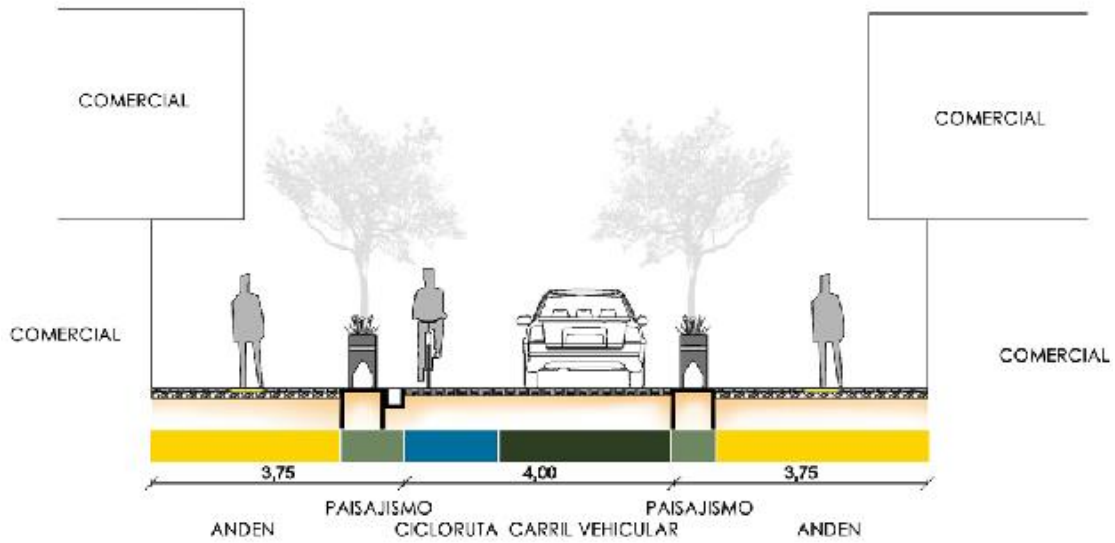


Fuente: Elaboración propia.

Perfil Carrera 11 – tramo centro fundacional

Perfil propuesto

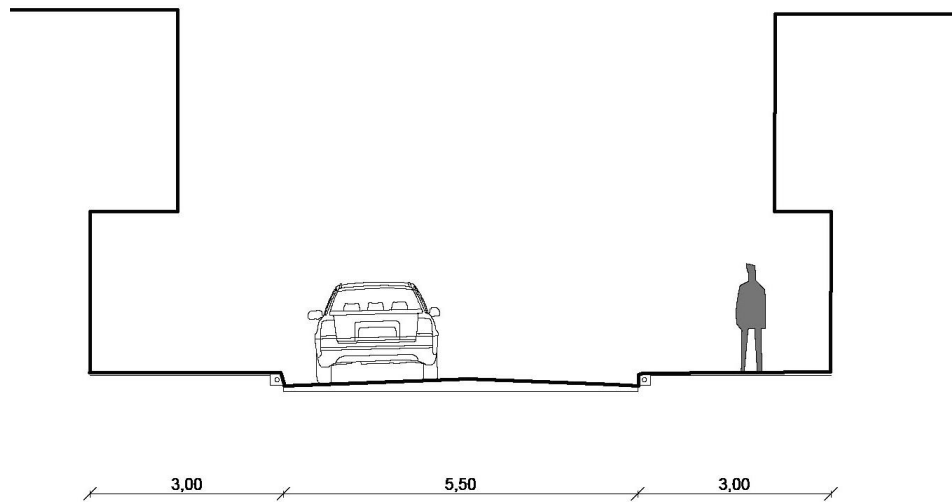
Figura 45 Perfil vial propuesto Carrera 11 tramo centro fundacional



Fuente: Elaboración propia

Perfil actual

Figura 46 Perfil vial actual tramo centro fundacional

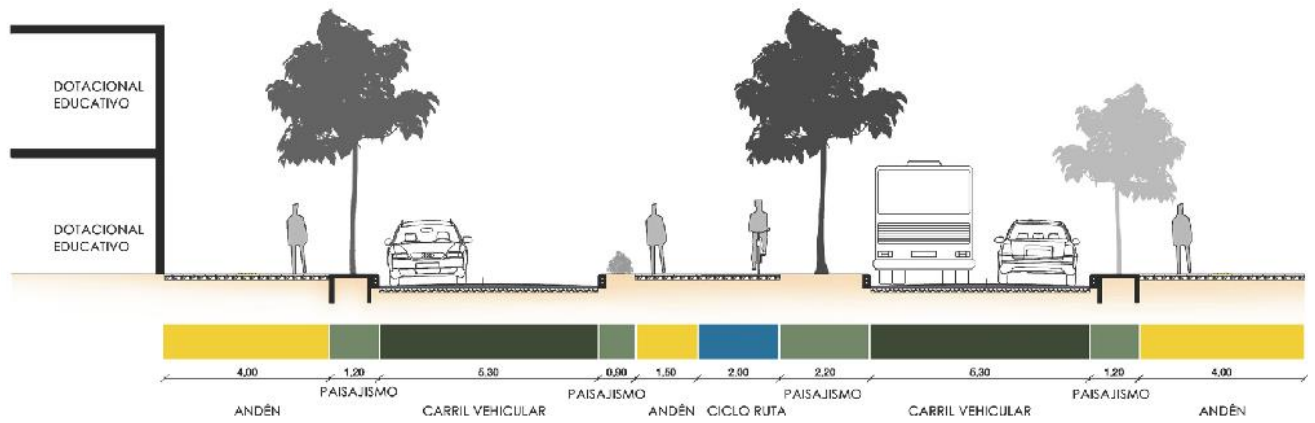


Fuente: Elaboración propia

Perfil Carrera 11 – tramo Zona Rosa alta

Perfil propuesto

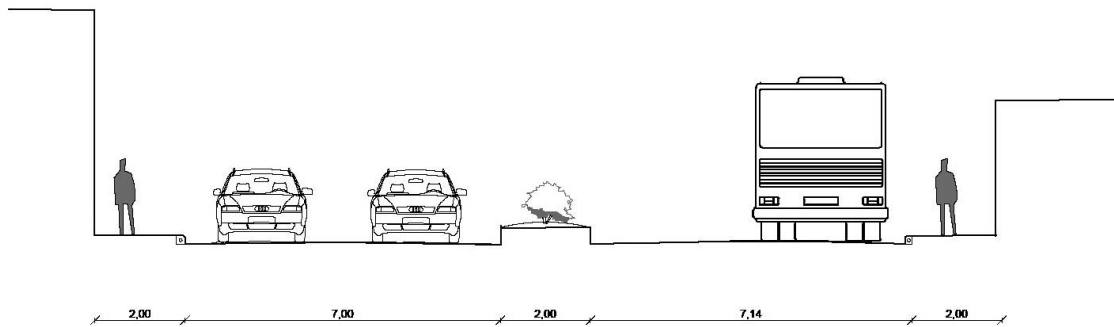
Figura 47 Perfil vial propuesto Carrera 11 tramo Zona rosa alta



Fuente: elaboración propia

Perfil actual

Figura 48 Perfil vial actual carrera 11 tramo zona rosa alta

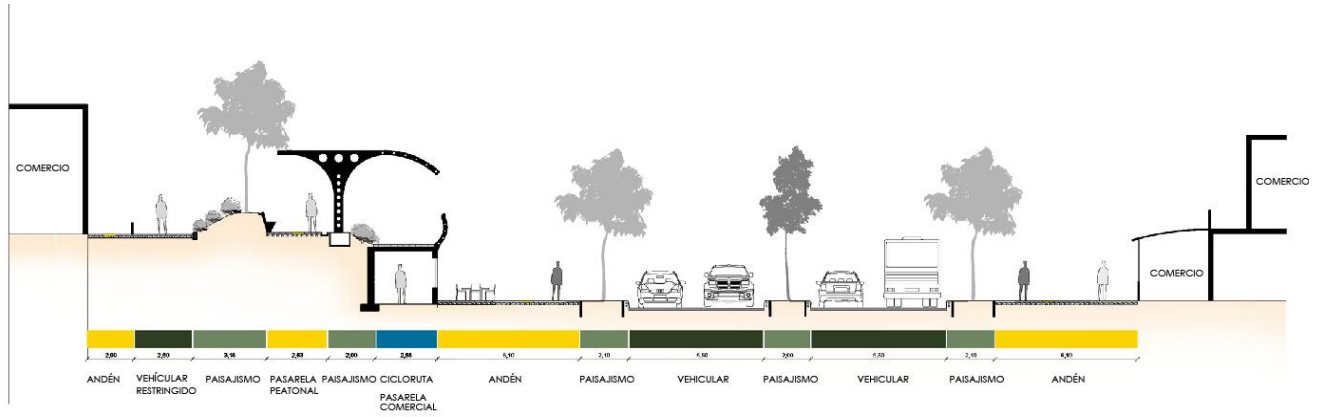


Fuente: elaboración propia

Perfil carrera 11 – tramo Zona Rosa baja

Perfil propuesto

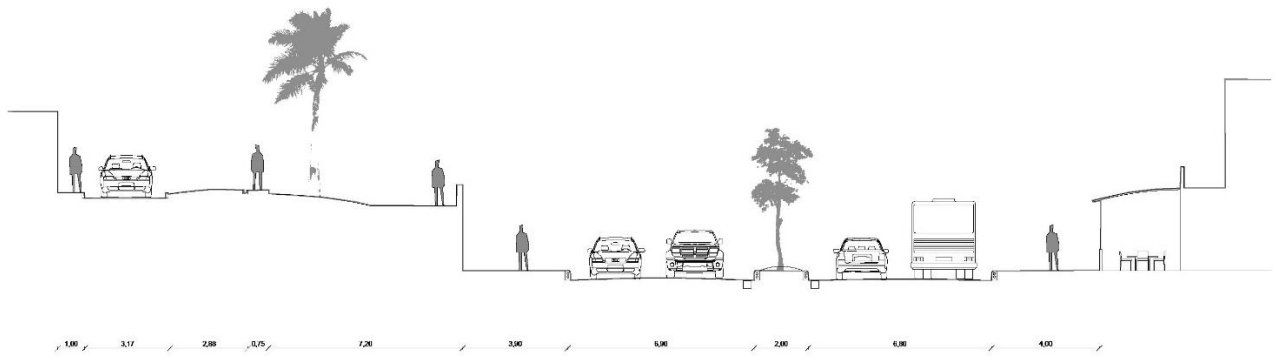
Figura 49 Perfil vial propuesto Carrera 11 tramo zona rosa baja.



Fuente: Elaboración propia.

Perfil actual

Figura 50 Perfil vial actual Carrera 11 tramo zona rosa baja.



Fuente: Elaboración propia.

Lineamientos de diseño urbano.

Figura 51 Trazados viales primarios y secundarios como eje estructurante.



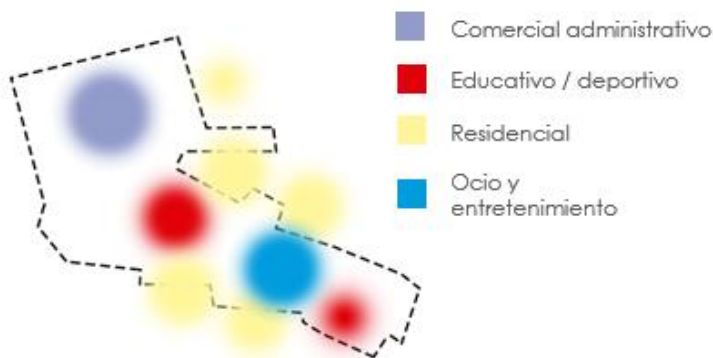
Fuente: Elaboración propia

Figura 52 Escala del sector puntual como eje condicionante de la escala de los parámetros de diseño de espacio público, vías y accesibilidad.



Fuente: Elaboración propia

Figura 53 Actividades según la vocación del sector.



Estructura funcional del proyecto por sistemas

Figura 54 Estructura funcional dividido en sistemas.



1- Fitotectura y arbolado urbano.

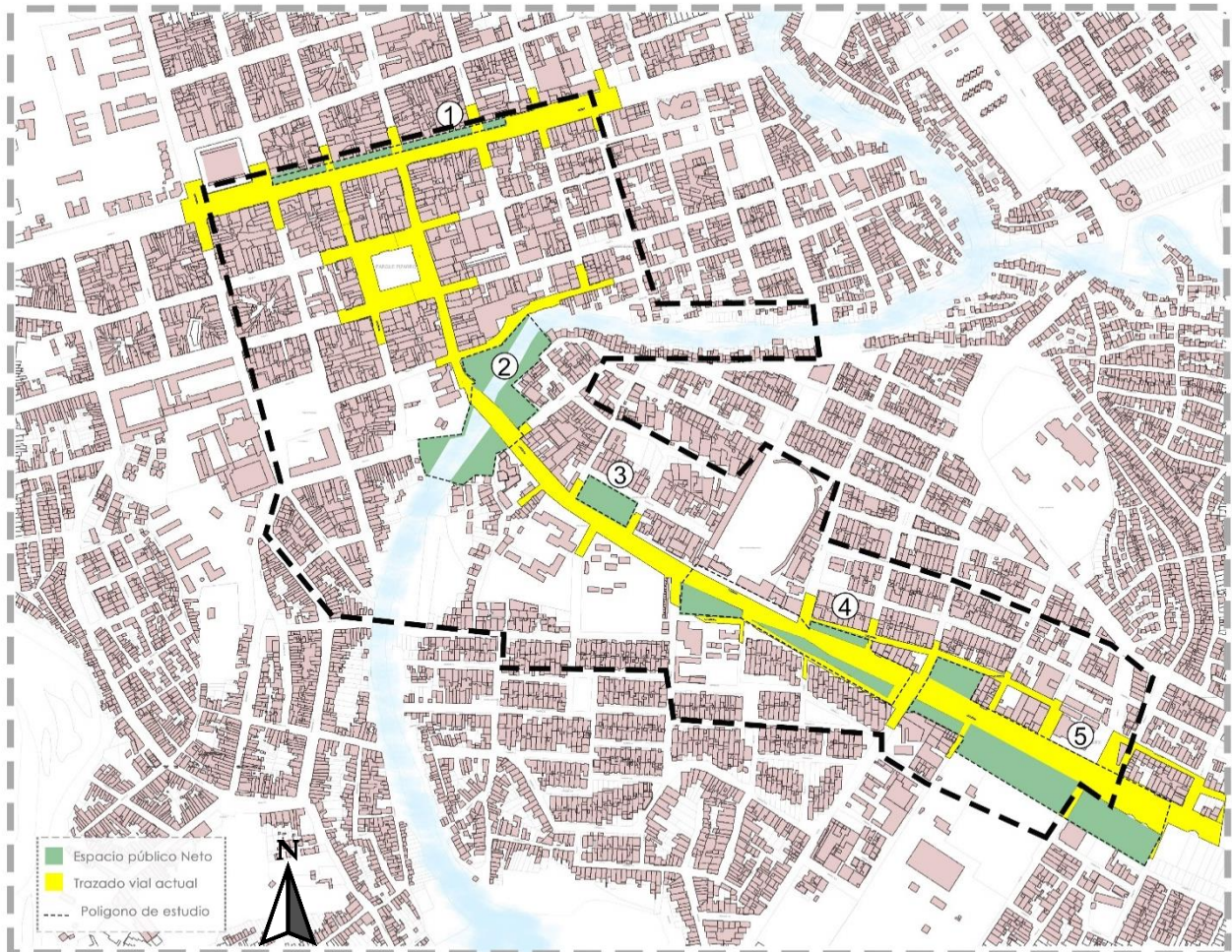
2- Espacio Público.

3- Espacios para el peatón.

4- Movilidad vehicular.

Plano de la estructura del espacio público.

Figura 55 Plano de la estructura del espacio público.



① Continuidad geométrica vehicular de la calle 16 y tratamiento de culatas con espacios abiertos de bordes.

② Recuperación de la ronda del Río y espacio público de tránsito frente a la casa de la cultura (curyplaya) y locales comerciales.

③ Parque de escala vecinal, con actividades de libre elección y espacios para charla y encuentro.

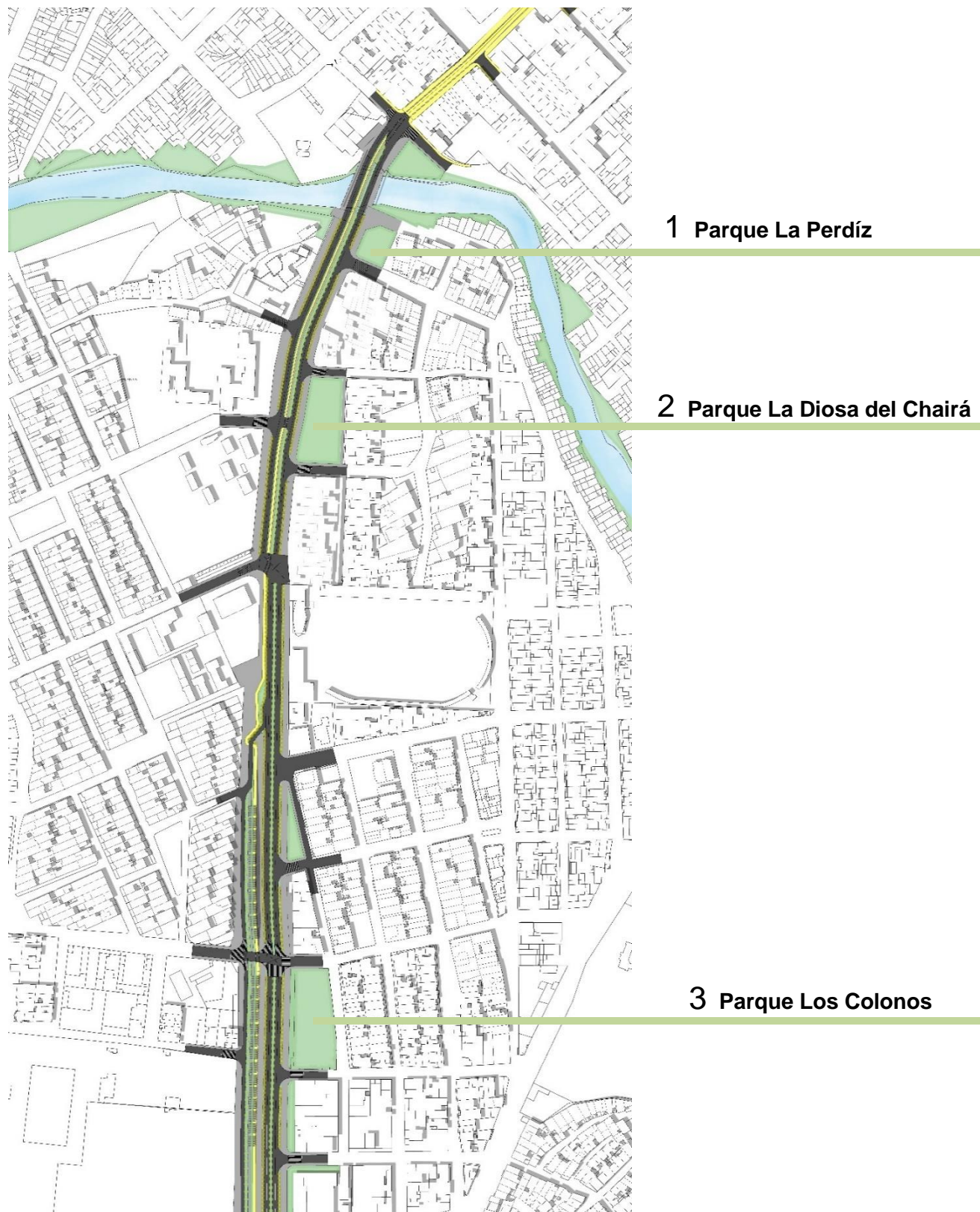
④ Revitalizar el parque actual diseñar espacio público de libre elección con mobiliario de permanencia que se integren al uso deportivo, educativo y residencial de este eje articulante.

⑤ Recuperar las zonas verdes frente a la plaza de mercado, generando un borde para implantar especies arbóreas nativas .

Fuente: Elaboración propia

ESQUEMA PARQUES GENERAL

Figura 56 Esquema de parques.



Parque La Perdíz.

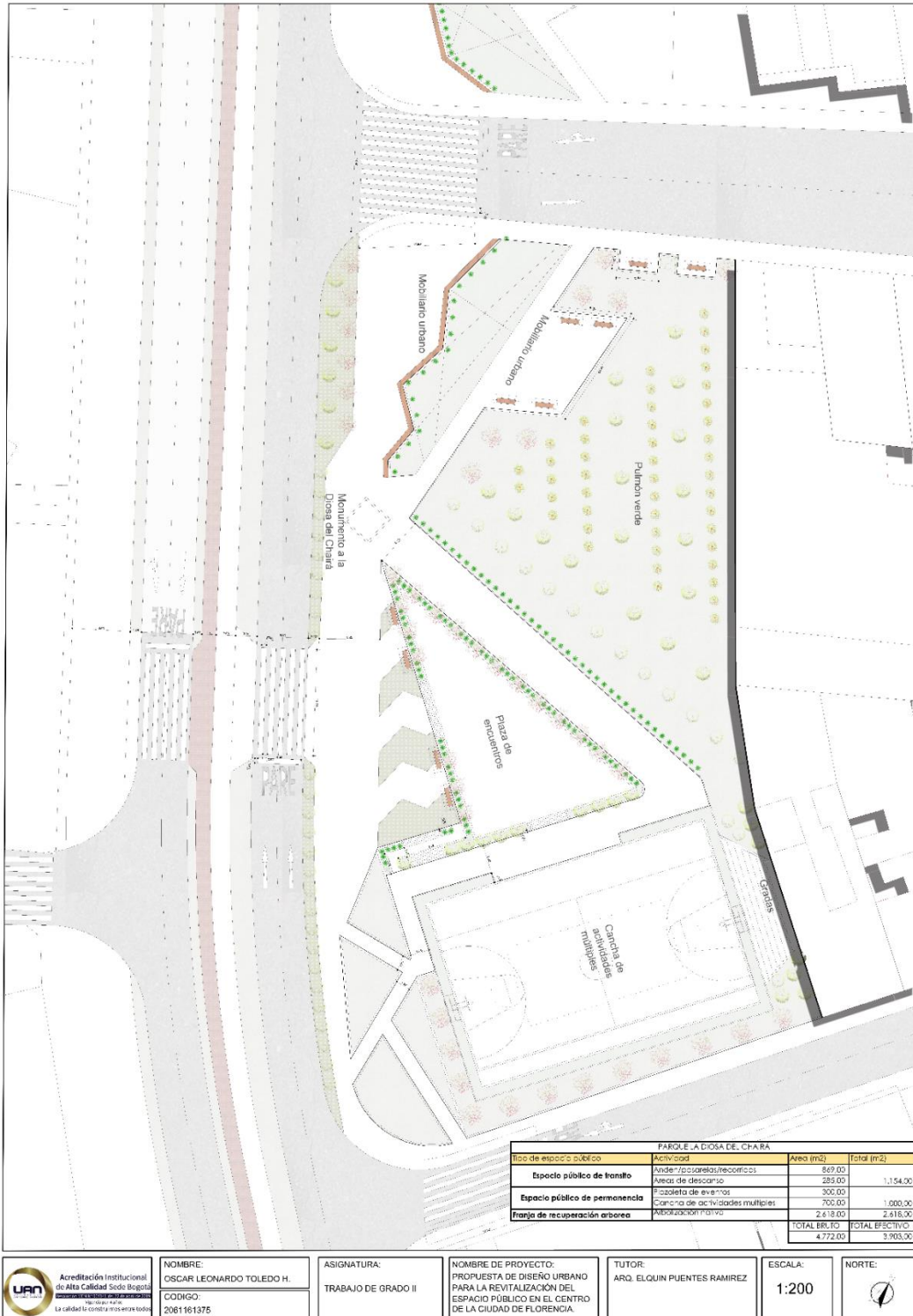
Planos 1 Parque la Perdíz



Fuente: Elaboración propia

Parque La Diosa Del Chairá.

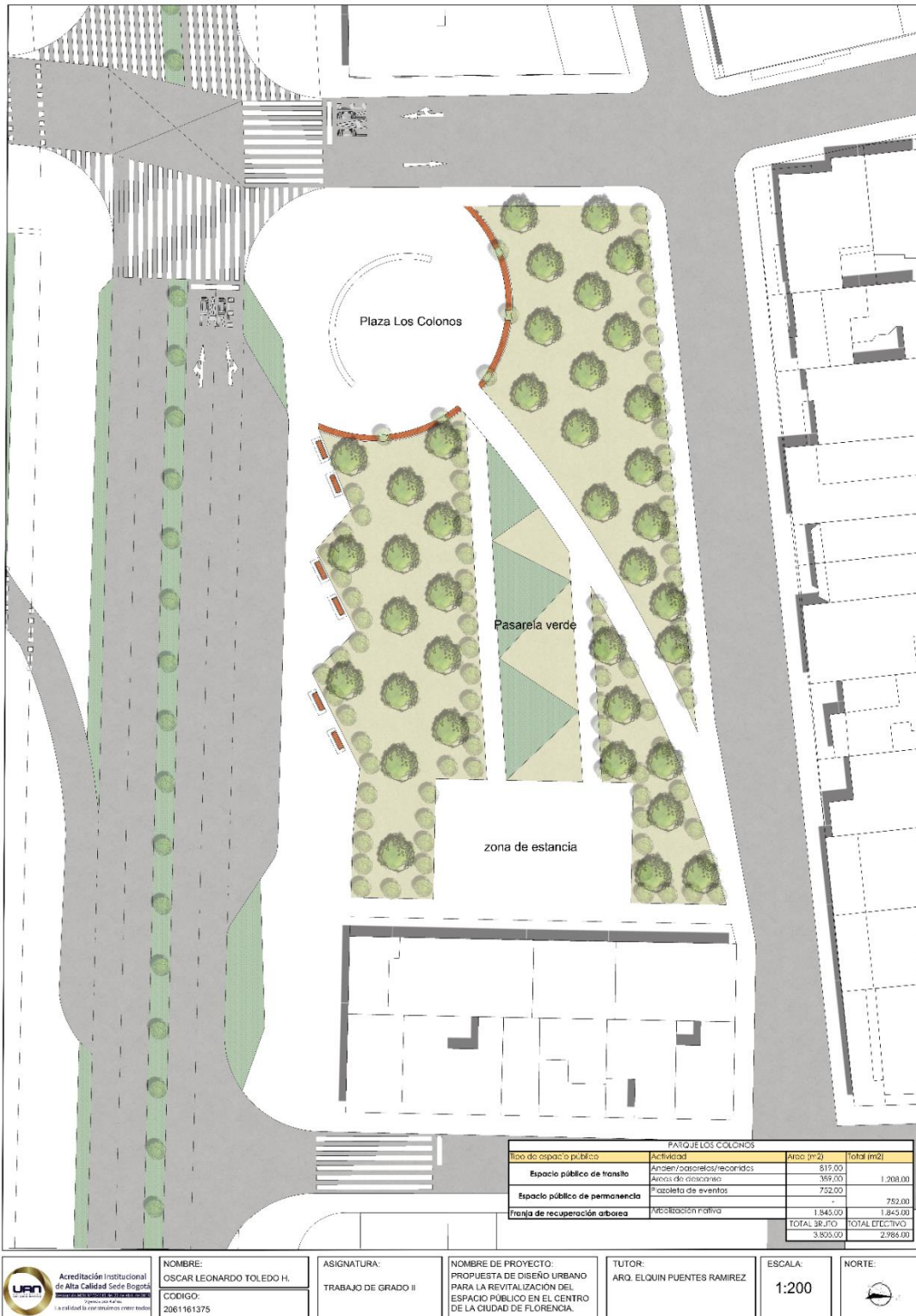
Planos 2 Parque La Diosa Del Chairá.



Fuente: Elaboración propia

Parque Los Colonos.

Planos 3 Parque Los Colonos.



NOMBRE:
OSCAR LEONARDO TOLEDO H.
CODIGO:
2061161375

ASIGNATURA:
TRABAJO DE GRADO II

NOMBRE DE PROYECTO:
PROPUESTA DE DISEÑO URBANO PARA LA REVITALIZACIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO EN EL CENTRO DE LA CIUDAD DE FLORENCIA.

TUTOR:
ARQ. ELQUIN PUESTES RAMIREZ

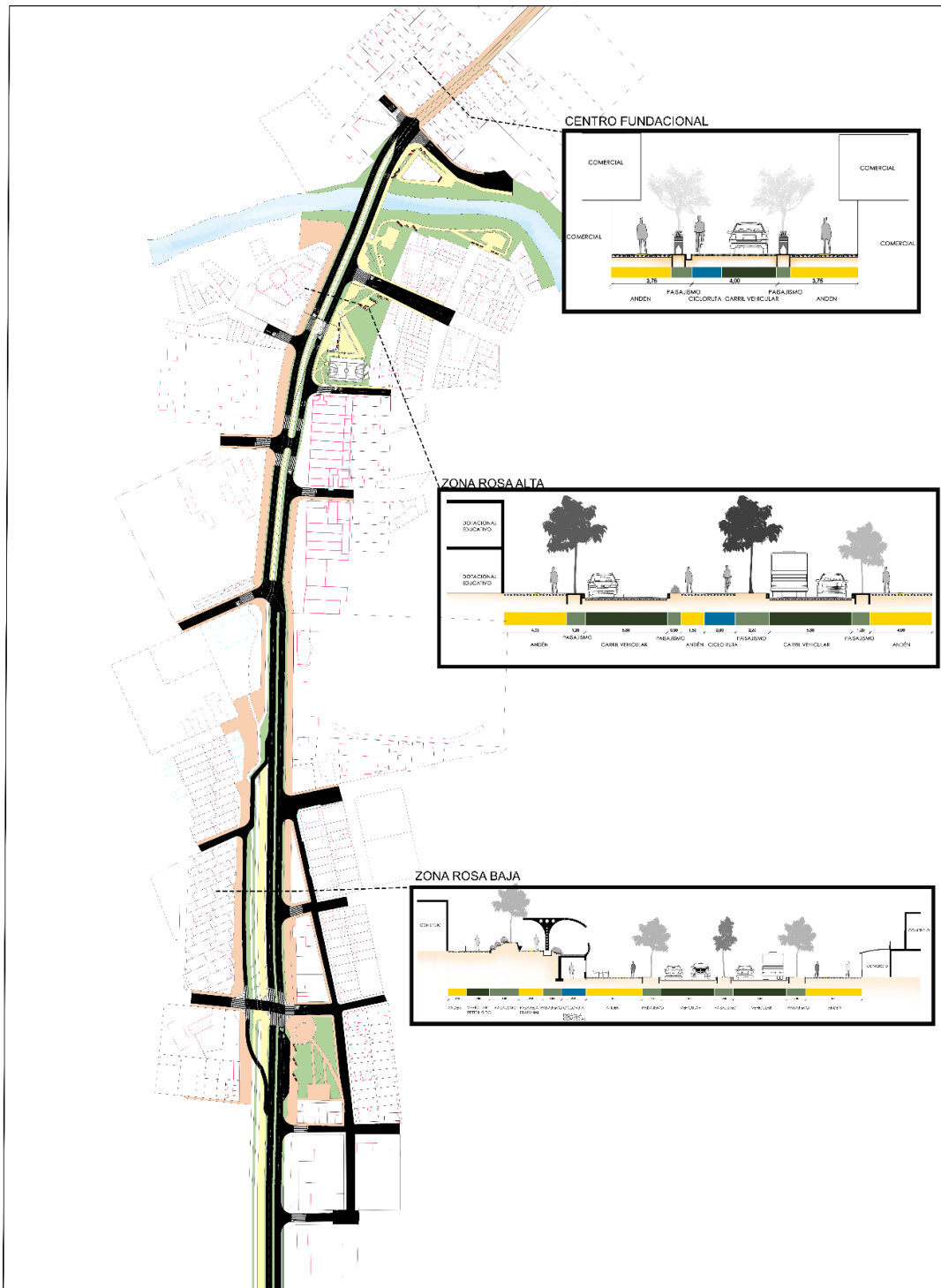
ESCALA:
1:200





Fuente: Elaboración propia

PLANO DE IMPLANTACIÓN GENERAL

Planos 4 Implantación General.



 <p>Acreditación Institucional de Alta Calidad Sede Bogotá La calidad la construimos a entre todos</p>	<p>NOMBRE: OSCAR LEONARDO TOLEDO H. CÓDIGO: 2061181375</p>	<p>ASIGNATURA: TRABAJO DE GRADO II</p>	<p>NOMBRE DE PROYECTO: PROPIETA DE DISEÑO URBANO PARA LA REVITALIZACIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO EN EL CENTRO DE LA CIUDAD DE FLORENCIA.</p>	<p>TUTOR: ARG. ELQUIN PUEBLOS RAMIREZ</p>	<p>ESCALA: 1:1000</p>	<p>NORTE: </p>
---	--	--	---	---	---------------------------	---

Fuente: Elaboración propia

Accesibilidad universal e itinerario peatonal accesible

Se implementan todas las características de diseño de aceras establecidos por la cartilla de espacio público de Bogotá del 2018 y la Norma Técnica Colombiana NTC 5610 “Accesibilidad de las personas al medio físico. Señalización táctil”, en el cual contemplan la correcta adecuación del espacio público y del mobiliario urbano para que sirvan a todas las necesidades y condiciones de cada peatón, sin importar la edad, el género, la condición física o cognitiva; generando autonomía y la posibilidad de la libre elección a todas las personas.

La cartilla técnica de espacio público de Bogotá categoriza la población en cuatro grupos de personas,

Movilidad reducida permanente: se encuentran las personas con discapacidad auditiva, cognitiva, mental, motriz, múltiple, sordo-ceguera o visual. (Secretaría Distrital de Planeación, 2018).

Movilidad reducida temporal: están las personas que, sin ser tener una condición de discapacidad, presentan pérdida temporal de sus capacidades de movilidad como: mujeres en estado de gestación, personas con yeso temporal, personas que se desplazan con coches de bebé, personas con bebé en brazos, adultos mayores, personas de talla baja, niños. (Secretaría Distrital de Planeación, 2018)

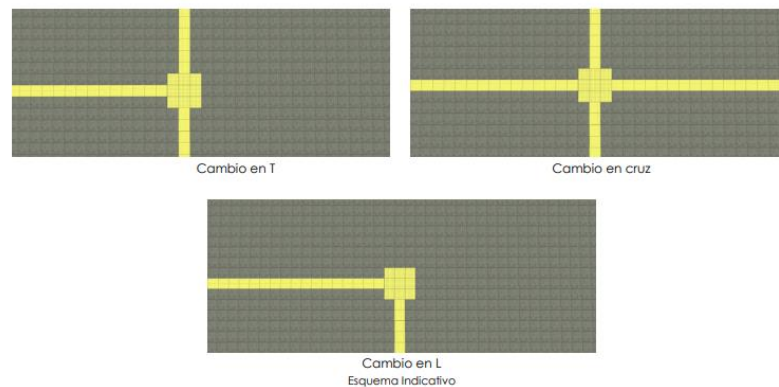
La movilidad reducida motriz, por su parte, se presenta de manera temporal o permanente. La temporal se relaciona con personas que sufren algún grado de inmovilización temporal de sus miembros, en especial las piernas, debido a daños articulares, ligamentos, roturas, de huesos, etc. Estas personas se desplazan con la ayuda de un bastón, muletas u otros dispositivos, y tienen limitaciones para el tránsito autónomo y la utilización de modos transporte. (Secretaría Distrital de Planeación, 2018).

La movilidad reducida visual hace referencia tanto a la ceguera total como a una serie de limitaciones que impiden tener una visión perfecta y que inciden en la libertad de movimiento y de desplazamiento (Secretaría Distrital de Planeación, 2018).

Superficies podotáctiles y demarcaciones.

La función principal es de guiar, avisar, orientar y dirigir a las personas con movilidad reducida visual o con problemas severos de orientación.

Figura 57 Tipos de podotactiles.

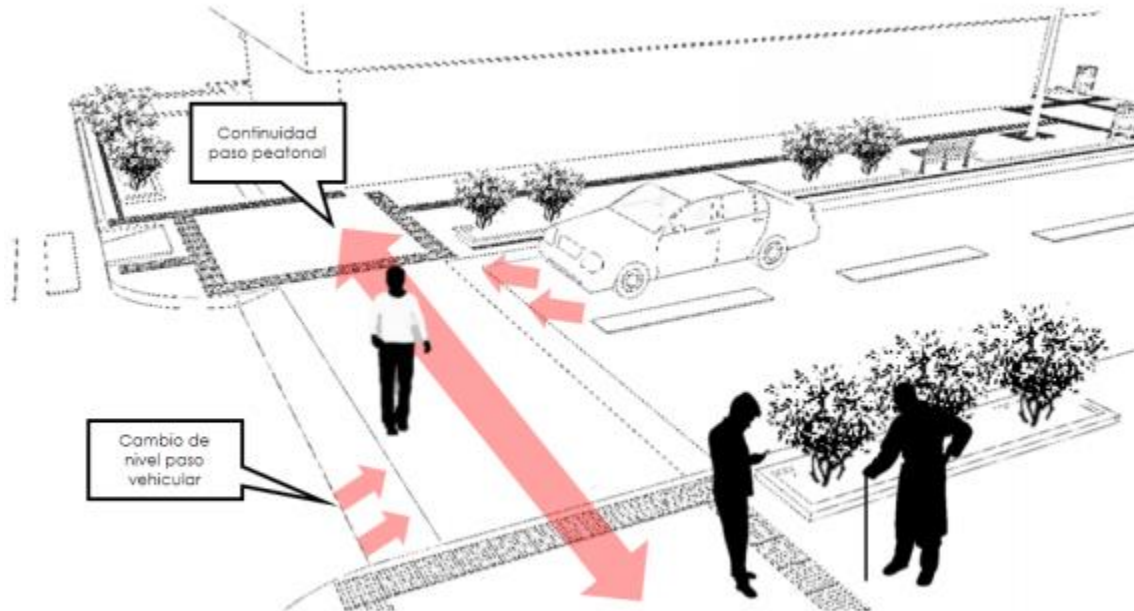


fuelle: (Secretaría Distrital de Planeación, 2018).

Pasos peatonales y pasos pompeyanos

El paso peatonal a nivel de calzada o pompeyano se utiliza para demarcar y favorecer la movilidad peatonal, que brinda un paso seguro y continuo al peatón, en el que los vehículos deban reducir su velocidad y cedan el paso, favoreciendo a las personas con movilidad reducida.

Figura 58 Representación de los cruces pompeyanos.



Fuente: Elaborado a partir de Cartilla de espacio público de Bogotá.

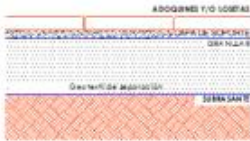



Espacio público

Procesos constructivos y materiales

Estructura de pavimentos

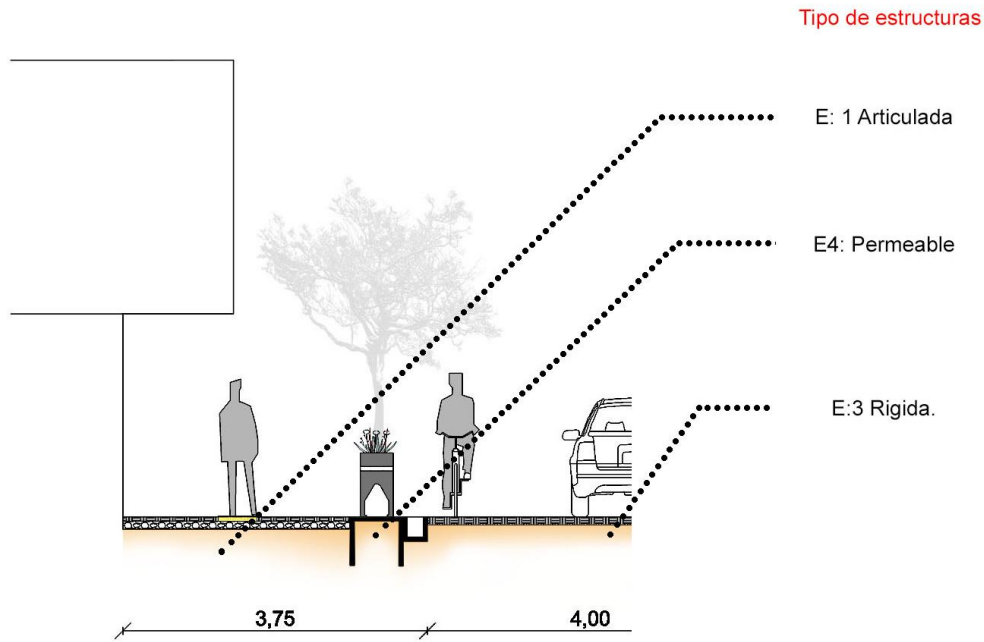
A través de la cartilla técnica de diseño de espacio público de Bogotá (Secretaría Distrital de Planeación, 2018), se consideran cuatro tipologías de estructuras de pavimentos para el uso de espacio público y las franjas de ciclorruta a nivel de andén.

Tabla 9 Estructura de pavimentos y adoquines.

TIPO DE ESTRUCTURA	TIPO DE SUPERFICIE	ESQUEMA DE REFERENCIA	USO POSIBLE
E1: Articulada	Elementos prefabricados (sobre arena)		Espacio Público Peatonal (Red de andenes, separadores, plazas, plazoletas, vías peatonales, alamedas y demás tipos de franjas de terreno entre las edificaciones y las vías) y la Red de ciclorrutas (a nivel de andén).
E2: Flexible	Capas asfálticas		Red de ciclorrutas (a nivel de andén)
E3: Rígida	Losas en concreto hidráulico (liso o estampado) Pisos en tabletas prefabricadas (Panot) Losas enchapadas		Losas en concreto hidráulico: Rampas y franjas de acceso o salida vehicular, pompeyanos, calzadas de vías con tránsito vehicular restringido y casos especiales de andenes de la malla vial local. Tabletas prefabricadas (Panot) o losas enchapadas: Espacio Público Peatonal.
E4: Permeable	Abarca las tres tipologías anteriores, pero en su condición permeable. Están enfocadas hacia los Sistemas Urbanos de Drenaje Sostenible - SUDS		Red de ciclorrutas (a nivel de andén) y Espacio Público Peatonal sin tránsito de vehículos, donde no exista conflicto con redes de servicios públicos.

Fuente: (Secretaría Distrital de Planeación, 2018)

Figura 59 Tipo de estructura del suelo.



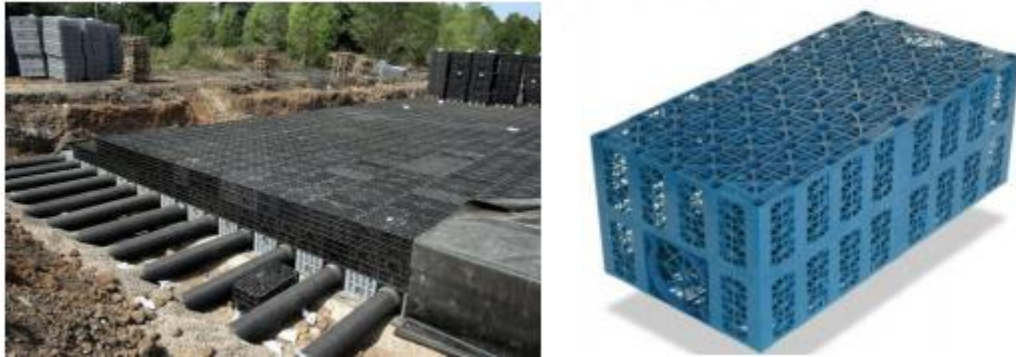
Fuente: elaboración propia.

Sistemas urbanos de drenaje sostenible

La incorporación de sistemas de drenaje sostenible, elaborados a partir de la cartilla técnica SISTEMAS URBANOS DE DRENAJE SOSTENIBLE realizados por la subdirección de ecourbanismo y gestión ambiental empresarial SEGAE.

“Consiste simplemente en la construcción de tanques enterrados o no que permitan la captación y almacenamiento de agua lluvia con el fin de utilizarla con fines no potables tales como el suministro de agua a sanitarios y orinales, lavado de vehículos y riego de jardines y zonas verdes.” (ambiente, 2011)

Figura 60 Tanques de almacenamiento para aguas lluvias.

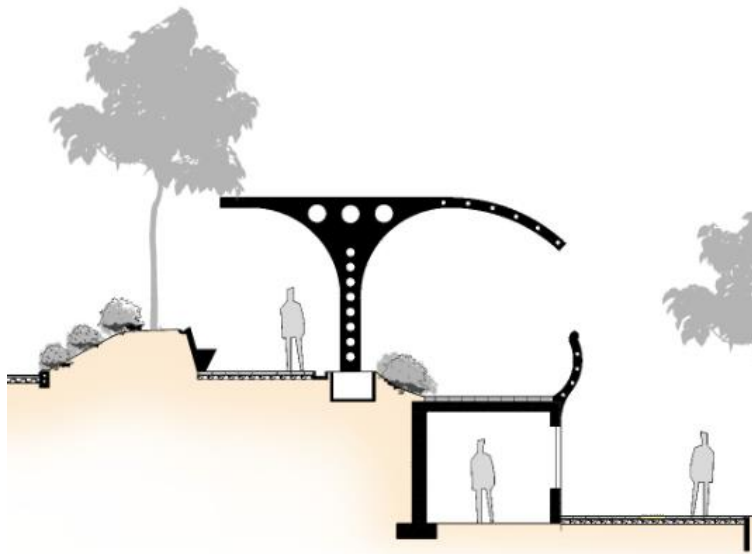


Fuente: Tanques almacenamientos Pavco.com.co

Drenajes filtrantes

Se implementa drenajes filtrantes en los cuerpos paisajísticos como las medianeras, para captar la escorrentía de las aguas lluvias y ser aprovechadas para el riego de estos mismos

Figura 61 Detalle de corte de andenes.



Fuente: elaboración propia.

Estructura ecológica principal

Arborización urbana

Se dispone de una serie de árboles y arbustos a sembrar, según lo recomendado por los indicadores de sostenibilidad ambiental realizados por (Rueda, 2008) a fin de lograr un confort térmico y acústico, además de la recuperación de las especies nativas de aves.

Figura 62 Fitotectura de Florencia Caquetá.

	CEIBA Porte: Alto Altura: 35 a 40 metros Crecimiento: rápido Tronco: entre 1 y 3 metros Copa: Amplia (mayor que 14 m)		ARBOL DE MANGO Porte: Alto Altura: 30 metros Crecimiento: medio Tronco: 1 metro Copa: Amplia mayor que 14 m) Raiz: media
	PALMA DE ACEITE Porte: Alto Altura: 24 a 30 metros Crecimiento: rápido Tronco: 60 cm Copa: Hojas 4 - 6 metros Raiz: Profunda		ARBOL DE GUAYABO Porte: Medio Altura: 10 metros Crecimiento: rápido Tronco: 30 cm Copa: 7 - 14 metros Raiz: media
	ARBOL DE AGUACATE Porte: Alto Altura: 20 metros Crecimiento: rápido Tronco: 50 cm Copa: 7 - 14 metros Raiz: Profunda		ARBOL DE CAUCHO Porte: Alto Altura: 30 - 38 metros Crecimiento: rápido Tronco: 60 cm Copa: 6 - 8 metros Raiz: profunda
	VERANERA Porte: Bajo Altura: 2 - 8 metros Crecimiento: rápido Tronco: 30 cm Copa: 4 - 6 metros Raiz: superficial		ACHAPO Porte: Alto Altura: 40 metros Crecimiento: rápido Tronco: 60 cm Copa: 8 metros Raiz: media
	ARBOL POMO ROSEO Porte: Medio Altura: 12 metros Crecimiento: rápido Tronco: 110 - 25 cm Copa: 7 - 13 metros Raiz: media		

Fuente: Cardenas Geraldine (2018).

IMÁGENES DE PROYECTO







CONCLUSIONES

El proyecto propuesto tenía como objetivo principal, revitalizar el espacio público que se encontraba en deterioro sobre el centro fundacional y la carrera 11 que son el eje estructurante de la movilidad y de espacio público de la ciudad de Florencia y donde se encuentra la mayoría de equipamientos educativos y deportivos, además de ser acompañada por alta vitalidad urbana.

Mediante la matriz de gestión sostenible (SPM3) se propusieron estrategias que mejoran la calidad de vida de las personas y la habitabilidad del espacio público, para incentivar la cohesión ciudadana.

Los perfiles viales sobre la carrera 11 desde el roundpoint de La Galería Satélite hasta el centro fundacional, se adecuaron para brindar mayor accesibilidad para todos, mayor arbolado urbano, corredores peatonales y proponer 2 kilómetros de ciclo ruta que se articula con la actual, con el fin de incentivar los desplazamientos a pie para reducir los impactos negativos de los vehículos particulares.

El espacio público propuesto, reestructura el espacio público efectivo actual que era de 15.159 m² y este se encontraba en deterioro y segregado, para pasar a ser un espacio público más agradable y caminable; con más oportunidad de interacción con las demás personas, además de brindar zonas de actividades de libre elección, teniendo en cuenta las vocaciones del sector; este sumaría 45.150 m².

Se recuperan 2 importantes áreas ambientales que son el humedal frente a La Galería Satélite y la franja del Río la Perdíz sobre la carrera 11, y se propone vegetación nativa para recuperar la avifauna.

En la tabla 10 se compara el estado actual del espacio público y las características que mejoraron, se propone mayor espacio publico (3.01 m² por habitante), también se aumenta las dimensiones de los andenes de 6-9 metros en la avenida principal y se proponen 2.000 metros lineales de ciclo-ruta que conecta la actual hasta el centro de la ciudad.

En el centro fundacional, se busca aprovechar el mayor espacio y se propone un carril de servicios de 700 metros lineales, para aumentar el corredor peatonal que se encuentra sobre el uso comercial de escala metropolitana del centro de Florencia.

Tabla 10 Indicadores de cambio urbano.

Indicadores de Cambio EP	Actual	Propuesto
Carriles Vehiculares	3 carriles	2 carriles
Accesibilidad del viario.	> 2 m	6-9 m
Ciclo-ruta	Ausente	2.000 m lineales
Vehicular restringido	Ausente	700 m lineales
Espacio público efectivo	15.159 m ² (1.29 m ² x <u>hab</u>)	45.159 m ² (3.01 m ² x <u>hab</u>)
Cantidad Arboles x m ²	> 1 árbol cada 80 m ²	+1 árbol cada 20 m ²

Fuente: elaboración propia.

BIBLIOGRAFÍA

- ambiente, S. d. (2011). *Sistema Urbanos de Drenaje Sostenible*. Bogotá.
- Arenas, R. d. (2011). *RECUPERACION DEL ESPACIO PUBLICO VIA ACCION POPULAR: CASO FLORENCIA*.
- Cicoletto, A. (2014). *perspectiva de genero en el urbanismo. Urbanismo para la vida cotidiana*. Colectiu punt 6.
- Cuellar, M. (5 de mayo de 2012). Aumenta invasión del espacio público en Florencia. *La Nación*.
- Encajes urbanos*. (12 de diciembre de 2011). Obtenido de <https://encajesurbanos.com/2011/12/12/revitalizacion-azoteas-colectivas/>
- Gehl, J. (2014). *Ciudades para la gente*. Ciudad Autónoma de Buenos Aires: Ediciones Infinito.
- Herrera, A. D. (1991). *Historia general de los hechos de los castellanos en las Islas y Tierrafirme del Mar Oceano*. Madrid.
- Instituto Departamental de Cultura, Deporte y Turismo del Caquetá. (2010). *Patrimonio inmateria - Florencia*.
- Rueda, S. (2008). *Plan especial de indicadores urbanos de sostenibilidad*.
- Secretaría de Gobierno Municipal. (2020). <http://www.florencia-caqueta.gov.co>. Obtenido de <http://www.florencia-caqueta.gov.co/noticias/secretaria-de-gobierno-municipal-recupero-espacio-publico>

- Secretaría Distrital de Planeación. (07 de junio de 2018). *Dirección del Taller del Espacio Público*. Obtenido de http://www.sdp.gov.co/sites/default/files/cartilla_andenes_modificacion_07-06-2018.pdf
- Instituto Nacional de Vías. (9 de Diciembre de 2010). Matriz de distancias Red Vial Territorial No. 6 - Caquetá.
- Nagles. (12 de Febrero de 2013). Un edén de problemas en Florencia. Obtenido de Extra Caquetá.
- Universidad Del Rosario. (2018). Índice de Competividad de Ciudades. Concejo Privado de Competividad, 44.
- Presidencia de la república, el futuro es de todos (2019). recuperado el 28 de agosto de 2019, de <https://id.presidencia.gov.co/Paginas/prensa/2019/190504-No-tengo-duda-que-haremos-turismo-en-Florencia-Caqueta-un-motor-en-esta-puerta-entrada-a-la-Amazonia-y-todo-sur-Colo.aspx>
- Gómez, S., & Roquet, J. V. (2012). Metodología de la investigación. México: Red tercer milenio.
- Gómez de Perozo, N. (2012). Estrategias para el control microclimático del espacio entre edificaciones en clima cálido–húmedo (Doctoral dissertation, Industriales).
- Lara Carrera, L. A., & Loaiza Ochoa, V. E. (2015). Diagnóstico y conceptualización de soluciones potenciales a puntos críticos de congestión vehicular en la ciudad de Quito (Master's thesis, PUCE).
- Ramírez, N. H., Acosta, F. J., Baños, A. J. P., Luzardo, J. G., Chávez, Y. M. R., Castilla, A. M. S., & Amaya, M. V. V. (2016). Afectaciones psicológicas, estrategias de afrontamiento y

niveles de resiliencia de adultos expuestos al conflicto armado en Colombia. Revista colombiana de psicología, 25(1), 125-140.