

URBANISMO TÁCTICO COMO ESTRATEGIA PARTICIPATIVA PARA LA  
CONFORMACIÓN DE DISEÑO URBANO QUE IMPULSEN LA MITIGACIÓN DE  
CONFLICTOS SOCIO – ESPACIALES EN GUADALAJARA DE BUGA,  
VALLE DEL CAUCA EN LA CARRERA 9 ENTRE CALLE 13 Y 17

CARLOS MARIO CALDERON TORO

Código: 20611427651

UNIVERSIDAD ANTONIO NARIÑO

FACULTAD DE ARTES

PROGRAMA DE ARQUITECTURA

PALMIRA (VALLE DEL CAUCA)

2021-1

URBANISMO TÁCTICO COMO ESTRATEGIA PARTICIPATIVA PARA LA  
CONFORMACIÓN DE DISEÑO URBANO QUE IMPULSEN LA MITIGACIÓN DE  
CONFLICTOS SOCIO – ESPACIALES EN GUADALAJARA DE BUGA,  
VALLE DEL CAUCA EN LA CARRERA 9 ENTRE CALLE 13 Y 17

TRABAJO DE GRADO PARA OPTAR EL TÍTULO DE ARQUITECTO

ARQ. JULIAN ANDRES VILLA CUENCA

TUTOR

UNIVERSIDAD ANTONIO NARIÑO SEDE PALMIRA

FACULTAD DE ARTES

PROGRAMA ARQUITECTURA

PALMIRA (VALLE DEL CAUCA)

2021-1

## NOTA DE ACEPTACIÓN

El trabajo de grado titulado **URBANISMO TÁCTICO COMO ESTRATEGIA PARTICIPATIVA PARA LA CONFORMACIÓN DE DISEÑO URBANO QUE IMPULSEN LA MITIGACIÓN DE CONFLICTOS SOCIO – ESPACIALES EN GUADALAJARA DE BUGA, VALLE DEL CAUCA EN LA CARRERA 9 ENTRE CALLE 13 Y 17**

De Carlos Mario Calderón Toro

Cumple con los requisitos para optar

Al título de arquitectos.

Nota: \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

**Firma del Tutor**

\_\_\_\_\_

**Firma del Jurado**

\_\_\_\_\_

**Firma del Jurado**

**PALMIRA, MAYO DE 2021**

**Palmira – Valle del Cauca, mayo del 2021**

**Arquitecto Juan Carlos Floyd Llanos**

**Coordinador de la Facultad de Artes – Programa de Arquitectura**

**Universidad Antonio Nariño**

**Respetuosamente:**

Me permito presentarle a usted, el trabajo de grado que tiene por título.

**URBANISMO TÁCTICO COMO ESTRATEGIA PARTICIPATIVA PARA LA  
CONFORMACIÓN DE DISEÑO URBANO QUE IMPULSEN LA MITIGACIÓN DE  
CONFLICTOS SOCIO – ESPACIALES EN GUADALAJARA DE BUGA, VALLE DEL  
CAUCA EN LA CARRERA 9 ENTRE CALLE 13 Y 17**

Espero que el trabajo entregado cumpla con los requisitos académicos requeridos y los alcances propuestos con la investigación.

Atentamente:

---

**Carlos Mario Calderón Toro**

**CC. 94.481.725, Buga.**

## TABLA DE CONTENIDO

RESUMEN.....	1
Palabras clave.....	2
INTRODUCCIÓN.....	4
1. PRELIMINARES .....	6
1.1 Objeto de Estudio.....	6
1.1.1 Definición del Tema.....	7
1.2 Definición del Problema.....	11
1.3 Justificación.....	14
1.4 Hipótesis.....	19
1.5 Objetivos.....	19
1.5.1 Objetivo General.....	19
1.5.2 Objetivos Específicos.....	19
1.6 Límites y alcances del proyecto .....	20
1.6.1 Alcances.....	20
1.6.2 Límites.....	20
1.7 Metodología – Nivel aplicativo .....	21
2. MARCO REFERENCIAL.....	27
2.1 Marco Teórico.....	27
2.1.1 Estado del Arte.....	27
2.2 Referentes.....	45
2.2.1 Referentes Projectuales.....	45
3. MARCO CONTEXTUAL.....	52
3.1 Localización.....	52
3.2 Análisis Urbano .....	56
4. MARCO CONCEPTUAL .....	62
4.1 Conceptos Estructurantes .....	62
4.2 Criterios de Intervención.....	64

4.2.1 Pertinencia Social.....	64
4.2.2 Impacto Ambiental.....	65
4.2.3 Impacto Económico.....	65
5. CAPITULO I DIAGNOSTICO URBANO.....	67
6. CAPITULO II PROPUESTA DE DISEÑO PARTICIPATIVO.....	93
7. CAPITULO III ESTRATEGIAS DEL URBANISMO TÁCTICO APLICADAS A LA PROPUESTA DE DISEÑO PARA LA CREACION DE PLANES PILOTOS.....	99
CRONOGRAMA DE ACTIVIDADES.....	120
COSTO Y PRESUPUESTO DEL PROYECTO .....	120
.....	121
GLOSARIO.....	122
CONCLUSIONES .....	124
REFERENCIAS .....	126
Anexos.....	128
Lista de figuras .....	128
Lista de Tablas .....	130
Entrevistas realizadas a la comunidad.....	130

## RESUMEN

La presente tesis realiza el análisis de un tramo específico ubicado en el municipio de Guadalajara de Buga, debido a que actualmente presenta unos conflictos socio – espaciales los cuales han modificado de manera negativa esta área, esto sucede porque al presente los habitantes de la ciudad tienen unas necesidades específicas que requieren atención y han intervenido de manera inadecuada, puesto que los planes sectoriales urbanísticos, viales y de movilidad están establecidos de maneras generales y en la actualidad no se ha hecho una intervención urbanística que cumpla con las necesidades de la población, hay que recordar que los planes ayudan a fomentar la regulación de usos del suelo y a su vez articulan las transformaciones físico espaciales y urbanas del área de estudio, la cual es la carrera 9 entre las calles 13 y 17.

El objetivo de esta investigación es determinar como el urbanismo táctico genera un cambio en el área de estudio a partir de unas estrategias de diseño establecidas, con este fin, la pregunta de investigación es la siguiente: ¿De qué manera es posible mitigar los conflictos socio espaciales por usos del suelo, en la carrera 9° entre calles 13 y 17 de Guadalajara de Buga? En este contexto, los conflictos socio espaciales son las problemáticas que han aparecido a través del tiempo debido a las necesidades que se presentan con las alteraciones urbanas y como un cambio del uso del suelo puede afectar de manera física el espacio.

La pregunta de investigación se responde a través de un análisis del tramo a intervenir y de la participación de la comunidad, con el fin de conocer más a fondo las necesidades y las verdaderas problemáticas y así determinar un diseño de urbanismo táctico, el cual cumpla con las condiciones requeridas e impulse la mitigación de los conflictos socio espaciales, logrando con esto la recuperación del sector y así mismo crear una nueva imagen que realce este eje vial que

atraviesa la ciudad.

Teniendo esto en cuenta, se establece finalmente unas estrategias y alternativas de diseño urbano las cuales están aplicadas al urbanismo táctico con el fin de crear un plan piloto que se adapte a cualquier espacio que presente similares condiciones de la carrera 9 entre calles 13 y 17 de la ciudad de Guadalajara de Buga.

### **Palabras clave**

Impacto, Planeación urbana, Espacialidad, Urbanismo Táctico, Diseño participativo.

### **ABSTRACT**

This thesis performs the analysis of a specific section located in the municipality of Guadalajara de Buga, because it currently presents some socio-spatial conflicts which have negatively modified this area, this happens because currently the inhabitants of the city have specific needs that require attention and have intervened inadequately, Since the urban, road and mobility sectorial plans are established in a general manner and currently there has not been an urban intervention that meets the needs of the population, helping to promote the regulation of land use and at the same time articulate the physical-spatial and urban transformations of the study area, which is Carrera 9 between 13th and 17th Streets.

The objective of this research is to determine how tactical urbanism generates a change in the study area based on established design strategies. To this end, the research question is the following: In what way is it possible to mitigate socio-spatial conflicts due to land use in Carrera 9 between 13th and 17th streets in Guadalajara de Buga? In this context, socio-spatial conflicts

are the problems that have appeared over time due to the needs that arise with urban changes and how a change in land use can physically affect the space.

The research question is answered through an analysis of the section to be intervened and the participation of the community, in order to learn more about the needs and real problems and thus determine urban design strategies that meet the required conditions and promote the mitigation of socio-spatial conflicts, thus achieving the recovery of the sector and also create a new image that enhances this road axis that crosses the city.

With this in mind, we finally establish some strategies and urban design alternatives which are applied to tactical urbanism in order to create a model that adapts to any space that presents similar conditions of Carrera 9 between 13th and 17th streets in the city of Guadalajara de Buga.

### **Keywords**

Impact, Urban Planning, Spatiality, Tactical Urbanism, Participatory Design.

## INTRODUCCIÓN.

El presente trabajo de grado es una investigación de carácter teórico práctico, la cual se desarrolla bajo la línea de investigación “Ciudad y Ambiente”; tendrá como objetivo identificar el tramo de la carrera 9 entre las calles 13 y 17 de Guadalajara de Buga, ubicado en el Valle del Cauca. Se aplicará un enfoque mixto debido que este método logra una aproximación más acertada al objeto de estudio, se realizará por medio de instrumentos de recopilación de datos, referentes, entrevistas y estadísticas las cuales logran identificar los verdaderos conflictos socio espaciales por usos del suelo y permite conocer las verdaderas necesidades que requiere la comunidad

La carrera 9 es un eje vial fundamental debido a que cruza la ciudad de Norte a Sur, convirtiéndose en una vía altamente frecuentada por los ciudadanos, al norte de la carrera 9, especialmente en el tramo de la calle 13 y la calle 17 en donde se encuentran barrios que existen desde la conformación del casco urbano de la ciudad, como lo son el Fuenmayor y el Santa Bárbara en los cuales aún se evidencia una arquitectura de transición debido a que, actualmente algunos inmuebles tienen en sus fachadas elementos neoclásicos y otros elementos modernos, sin embargo un elemento que no ha sido modificado en el espacio público y que sigue estando presente, son los andenes reducidos, demostrando en la actualidad una problemática para el peatón, además de los diferentes usos del suelo que han llevado a un desorden urbano. Al sur del eje de la carrera 9 el uso del suelo es netamente residencial evidenciando una arquitectura moderna con un espacio público altamente diseñado y estructurado las cuales cumple con las necesidades actuales de las personas, por esta razón la investigación se centra al norte de la carrera 9 entre calles 13 y 17 debido que ese tramo cuenta con falencias y conflictos socio

espaciales.

Una alternativa para mitigar los conflictos mencionados anteriormente es involucrar la comunidad, con el fin de conocer las circunstancias que atraviesan en su diario vivir y poder otorgarles una solución que ayude a mejorar su estilo de vida, lo mencionado anteriormente se puede lograr mediante la herramienta del urbanismo táctico que se basa en una transformación del espacio público efectivo de manera rápida, económica y participativa, sensibilizando a la comunidad acerca de la importancia y valor del espacio público; mediante un diseño participativo urbano que solucione las problemáticas físico espaciales de la carrera 9 entre calles 13 y 17 de Guadalajara de Buga.

En Colombia han surgido diversos trabajos referentes a este tema, sin embargo, aunque existen estrategias similares para la intervención adecuada de un espacio público siempre habrá disimilitudes y diferentes problemáticas por el constante cambio de las necesidades de las personas y es ahí donde se debe tener en cuenta el contexto y la población del área a intervenir.

En la actualidad la ciudad de Guadalajara de Buga se encuentra en constante cambio debido a los problemas de diferentes índoles y a las necesidades que se exponen diariamente, por tal motivo es importante hacer un análisis constante de la ciudad y del objeto de estudio, que en este caso es la carrera 9 entre calles 13 y 17 antes de realizar una intervención urbana.

Finalmente, la investigación plantea generar unas dinámicas de urbanismo participativo que ayuden a resolver los conflictos y/o situaciones de los sistemas urbanos presentados en el tramo de la carrera 9 entre calle 13 y 17 y así mismo diseñar un plan piloto de urbanismo táctico para así evitar a un futuro conflictos socio espaciales urbanos en diferentes puntos de la ciudad, implementando con esto una nueva forma de planeación urbanística dentro de las urbes.

## **1. PRELIMINARES**

### **1.1 Objeto de Estudio**

La investigación plantea analizar los problemas socio – espaciales en Guadalajara de Buga, Valle del Cauca especialmente en la carrera 9 entre calle 13 y 17, con el objetivo de generar estrategias de diseño participativo directamente con la comunidad y así poder crear una nueva imagen en ese tramo de la ciudad, esto se llevará a cabo a través del urbanismo táctico el cual tiene como finalidad la conformación de un diseño urbano que impulse la mitigación de conflictos.

Por lo anterior, el objeto de estudio se centra en la comunidad la cual es la más afectada y la que requiere una solución eficaz e inmediata. Las personas que viven o frecuentan el sector se encuentran en un rango de edad entre 25 a 75 años, cabe destacar que el tramo a intervenir está ubicado en barrios populares de la ciudad, los cuales son el Fuenmayor y el Santa Bárbara en donde se ubica una estratificación de 2 y 3; por otro lado, los usos del suelo en esa área son mixtos destacando el residencial en donde vive la mayoría de jubilados es decir los adultos mayores debido a que son barrios antiguos de la ciudad y, por otro lado el uso comercial en donde podemos encontrar la clase trabajadora de locales comerciales, restaurantes, talleres, tenderos entre otros, debido a lo precedente es importante incluir a la comunidad y entender las diferentes clases de necesidades, para así mismo poder solventarlas a través del urbanismo táctico.

### **1.1.1 Definición del Tema.**

El crecimiento de las economías subdesarrolladas, dio paso a la planeación en todos los niveles y sectores que maneja cada gobierno, principalmente en el ámbito político y económico; la teoría de la planeación nace a finales de la segunda guerra mundial, y se centró en los organismos principales que regían el territorio, es decir el estado, para así generar un progreso socioeconómico planificado el cual estaba de la mano con el ente territorial y la parte económica. (Pérez, 2009).

La planeación urbanística, en el siglo XXI ha sido de gran importancia debido a que las personas le han dado una mirada desde el espacio proyectado, es por eso que en el presente proyecto involucra al urbanismo táctico como estrategia participativa para la conformación de diseño urbano que impulsen la mitigación de conflictos socio – espaciales en Guadalajara de Buga en la carrera 9 entre calles 13 y 17, para así generar una acertada planificación en el sector de esa vía, la cual cruza la ciudad de Norte a Sur, se consolida como un proyecto de planeación territorial, el cual se define como el conjunto de disciplinas que se encargan del estudio de los asentamientos humanos para su intervención y diagnóstico. El urbanismo en Colombia, surge inicialmente como un esfuerzo significativo que realizaban las ciudades importantes con la idea de que la urbe creciera por manzanas siguiendo una retícula a partir de una plaza central.

Con el transcurso de la historia, la ciudad se ha desarrollado según la cultura, y en el contexto donde se ubica. Al evolucionar las ciudades surge una transformación del suelo rural, convirtiéndolo en urbano, ocupando algunos lotes, surgiendo calles, construyendo viviendas y las áreas de consolidación empiezan a crecer en altura. Garnier (1965) expone que, la planeación urbana se centra en la necesidad de analizar y separar las funciones territoriales con el fin de

exaltar los espacios verdes y la utilización sistemáticamente nuevos materiales de construcción; cada uno de estos compromisos demandaba entonces considerar al urbanismo como disciplina.

La estructura fundamental de toda ciudad es su trazado, y la planificación urbana tiene como proceso la descripción, análisis y diagnóstico del funcionamiento de las ciudades, para así formular proyectos que permitan regular la dinámica urbana y ambiental.

A comienzos del siglo la experiencia de la planeación urbana colombiana se realizó conforme a la planeación física de la ciudad, la cual resolvió básicamente problemas de crecimiento urbano, como zonas de expansión entre otras por medio de ejercicios prácticos de planeación y diseño urbano.

En toda planificación urbanística, el espacio urbano es un factor esencial para la articulación de los núcleos, el cual desde siglos atrás, ha sido el eje ordenador de la ciudad; debido a que se encarga de unificar, logrando brindar a ella una mejor calidad de vida, una mayor seguridad, fomentando la interacción social y cultural, facilitando así la movilidad y la mejora de la calidad en el ambiente, además la planificación urbana ha adquirido una mayor importancia, debido a que ha hecho cambiar el urbanismo y la ordenación de los diferentes territorios.

El afirmo que “la planificación es una metodología para escoger alternativas, que se caracteriza porque permite verificar la prioridad, factibilidad y compatibilidad de los objetivos y seleccionar los instrumentos más eficientes, la planificación no es el proceso de laborar un documento que se denomina plan o programa, debido a que esto es sólo una parte del proceso para la planificación urbana de una ciudad.” (Ahumada, 1969, págs. 2-3)

La planeación urbana se orientó a la metodología de herramientas, como el sustento normativo el cual permite la regulación de la actuación de cada uno de los elementos que hacen parte de

una ciudad. A partir de la comprensión de los conceptos de urbanismo y planificación urbana, y los fines de poder intervenir en la realidad urbana, es fundamental contar con una plataforma o sustento normativo que permita regular las actuaciones de cada uno de los actores que hace vida en la ciudad, en beneficio de los intereses colectivos. Justamente, este sustento normativo y hasta político es lo que se conoce tradicionalmente como el ordenamiento territorial.

“Las normas, reglas, decretos y/o leyes forman parte indiscutible de la política pública y de la política de Estado con serias implicaciones en el ejercicio de la soberanía sobre los territorios y en la asignación de competencias” (Osorio, 1974, pág. 204)

La ordenación territorial determina los lineamientos y estrategias generales aplicables a las zonas desarrollables y aquellas protegidas para así no tener una desacertada planificación en los sectores de las ciudades. Además, la planificación integral en Colombia se ha utilizado para racionalizar la ocupación del territorio dentro de planes de desarrollo y así no generar conflictos de usos sobre el suelo de las ciudades en un futuro.

Las ciudades son los principales espacios para la vida de un ser humano, es por eso que es importante incluir a las personas en la planificación del espacio público de cada ciudad, debido a que la ejecución de los proyectos urbanos logra la transformación de su entorno, generando una motivación para la exploración de nuevas alternativas de espacios de carácter activo, logrando una conformación coherente y necesaria del espacio urbano.

Al generar el urbanismo táctico se debe de conocer los acontecimientos que ocurren en la cotidianidad de los habitantes de las ciudades para así generar un vínculo entre el espacio público y el individuo que lo habitará, debido a que es el principal actor que se verá afectado o beneficiado por la transformación directa de su entorno, para así mismo lograr generar una intervención y un desarrollo adecuado del urbanismo físico-espacial. Al tener espacios

adecuados para la sociedad, estas se verían motivadas a salir de su vivienda para poder disfrutar de los espacios conformados y planeados por la misma comunidad y especialistas para la transformación del espacio público, ya que se generaría lugares para realizar actividades de recreación y ocio, revitalizando las zonas que se encuentran en un estado de deterioro o contaminación, ya que a partir de los mismos habitantes de la ciudad se convierte en el punto de partida para la generación de actividades, además de la innovación para la creación de nuevos espacios públicos.

Lo anterior, se puede evidenciar en la ciudad de Guadalajara de Buga en donde se abordará este proyecto de investigación, exactamente en la carrera 9 entre calles 13 y 17 la cual ha tenido un crecimiento progresivo para la ciudad debido a que cruza sentido Norte - Sur, en esta área predominaba el uso del suelo residencial, sin embargo con los años este sector cambio el uso de residencial por comercial, convirtiéndolo en uso mixto, no obstante no se tuvo en cuenta que la zona era de solo uso residencial y al generar una transformación del uso se ha afectado el urbanismo de la ciudad y es debido a que se dio una desacertada planificación del ordenamiento sobre los planes de implantación.

Con este proyecto de investigación se manifiesta el interés por la problemática encontrada actualmente en este eje de la carrera 9 entre calles 13 y 17, el cual puede llegar a ser una propuesta que responda a unas necesidades concretas del sector y mejore su planificación a través del urbanismo táctico.

Los objetivos de esta investigación serán claves para el desarrollo de una propuesta participativa, la cual generará una estrategia para la conformación del urbanismo táctico, con el fin de mitigar conflictos socio espaciales en Guadalajara de Buga, Valle del Cauca entre la carrera 9 y las calles 13 y 17.

## **1.2 Definición del Problema.**

En la ciudad de Guadalajara de Buga se ha encontrado una transformación del uso del suelo en la ciudad sobre una vía principal unidireccional (N- S) que es la carrera 9, la cual con los años se ha vuelto importante y es debido a que es una vía que cruza toda Buga desde la calle 23 por el norte hasta la calle 17 sur, años atrás el uso predominante en ese sector era netamente residencial con una fuerte arborización, sin embargo con los años ese uso del suelo se ha ido combinando con el uso comercial, generando una intensidad de uso del suelo mixto en el sector.

En la ciudad de Guadalajara de Buga, en eje vial de la carrera 9 entre calles 13 y 17 al tener un cambio de uso ha generado congestión de movilidad vehicular , un alto riesgo de accidentalidad, barreras físicas para la movilidad peatonal y para las personas de movilidad restringida (PMR) a causa de la inexistencia de la infraestructura adecuada para los PMR, la discontinuidad y la reducción de los andes, debido a que también son ocupados por actividades comerciales generando una reducción del espacio habitable y un deterioro en su infraestructura urbana; el sistema socio espacial también ha causado intolerancia por ocupación indebida del espacio público, creando discusiones entre los mismos habitantes y finalmente también se presenta una alta contaminación ambiental que está ligada con la disposición de residuos sólidos en los andenes, la publicidad saturada en las fachadas de la carrera 9, los altos niveles de ruido y producción de humos y vapores en la vía por fuente móvil (ver figura 1) han sido los problemas principales para la alteración de la estructura formal destinada a vivienda en ese sector de la ciudad, la cual ha sido modificada en la actualidad por el alto uso comercial, hasta el punto de tener una intensidad de usos del suelo sobre áreas residenciales.



*Figura 1 Altos niveles de contaminación*

*Fuente: Fotografía Propia*

Estos cambios en el sector residencial son a causa de la inadecuada planeación urbana de la ciudad, debido a que no se previeron a un futuro las transformaciones del uso del suelo y las posibles necesidades presentadas en la comunidad residente, además de la carencia en la norma urbanística de una regulación de nuevos usos en sectores netamente residenciales y más cuando se trata del uso comercial ya que es un uso del suelo que invade grandes áreas de porcentaje para que cumpla con un adecuado funcionamiento de los espacios privados y públicos. Es por esta razón que es necesario desarrollar una propuesta participativa como concepto práctico y funcional para la mitigación de conflictos que actualmente se está presentando en el área de estudio, los cuales se explican en el párrafo anterior y que por tales razones la investigación tiene como fin mejorar su condición socio-espacial.

Además, en la actualidad debería de existir un plan o acuerdo que regule los cambios de usos del suelo en ciertos puntos de la ciudades, en este momento Buga no cuenta con un plan para la integración de los nuevas transformaciones de usos del suelo en las zonas residenciales de la ciudad, el Plan de ordenamiento territorial de la ciudad no cuenta con una regulación de usos del suelo de forma sectorial y es debido a que la norma solo lo toma de manera general, esto ha generado una características de cambio en el urbanismo y del funcionamiento adecuado dentro

de la ciudad, el mal manejo de uso de planes de implantación han generado una falta de planificación urbana de la carrera 9 la cual es muy importante para la ciudad debido a que es un eje articulador que cruza de Norte a Sur.

La carrera 9 se caracteriza solo por ser de circulación y de transición, tanto en el día como en la noche en donde se marca una dinámica en la concurrencia de personas (ver figura 2) y es debido a que el comercio se encuentra activo en esta zona residencial de Guadalajara de Buga, además de que hay que resaltar que es un eje ordenador para la ciudad.



*Figura 2 Concurrencia de personas en la carrera 9*

*Fuente: Fotografía Propia*

En conclusión, se debe de mejorar las condiciones físicas y socio espaciales del tramo de la carrera 9° entre calle 13 y 17 mediante el urbanismo táctico el cual integrará a la comunidad de manera participativa para la conformación de un espacio diseñado y adecuado a las necesidades, logrando mitigar los conflictos presentados. A partir de la identificación del problema en la carrera 9, surge la siguiente pregunta:

**¿De qué manera es posible mitigar los conflictos socio espacial por usos del suelo, en la carrera 9° entre calles 13 y 17 de Guadalajara de Buga?**

### Árbol de problemas



Figura 3 Árbol de problemas

Fuente: Elaboración Propia

### 1.3 Justificación.

La presente propuesta se enmarca dentro de la línea ciudad y medio ambiente, la dirección UDCI lo describe de la siguiente manera.

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

Esta línea de investigación permite la involucración del desarrollo participativo de la planificación urbana enmarcando las posibilidades del mejoramiento de la carrera 9 entre calles 13 y 17 de la ciudad de Guadalajara de Buga, permitiendo una mitigación de los conflictos socio espaciales por usos del suelo en el sector, con el fin de responder a las necesidades y a las relaciones que la comunidad construye en este espacio.

La planificación urbanística integral en Colombia se ha utilizado para racionalizar la ocupación del territorio dentro de planes de desarrollo y así no generar conflictos de usos sobre el suelo de las ciudades en un futuro, tal cual como está sucediendo actualmente en la ciudad de Guadalajara de Buga, especialmente en el tramo de la carrera 9 entre calles 13 y 17.

La planificación tiene como proceso la descripción, y diagnóstico del funcionamiento de las ciudades para así formular proyectos que permitan regular las dinámicas urbanas. Además, la norma determina lineamientos de las zonas que han sido desarrolladas con el fin de no tener una desacertada planificación, sin embargo, esto funciona cuando las normas se desarrollan de forma sectorial para cada área específica de la ciudad, un ejemplo serio por comunas para así regular unas estrategias de ordenamiento. Actualmente la norma que rige la ciudad de Guadalajara de Buga es de forma general y esto es lo que ha generado conflictos urbanos en varios puntos importantes de la ciudad ya que no se encuentra de forma sectorial y es por esta razón que se intensifica las intensidades de usos del suelo y aprovechamientos de los mismos.

Al no tener presente las posibles transformaciones del uso del suelo y las diversas necesidades que requiere la población al momento de planificar una ciudad se convierte en un gran inconveniente, debido a que se debe de prever los posibles cambios y situaciones que podría presentar una ciudad en un futuro desarrollo, por esta razón en el tramo de la carrera 9 entre calles 13 y 17 sucedió conflictos socio espaciales que en la actualidad requieren ser resueltos, ya

que al no darle una solución efectiva a los sistemas de movilidad, físico espaciales, socio espaciales y ambientales se podría establecer una problemática mayor de deterioro urbano y agravar las condiciones de vida de la población, puesto que se puede presentar accidentes de movilidad, incidentes para el peatón debido a las barreras físicas que están en el espacio público, también la calidad del ambiente por la disposición de residuos sólidos en los andenes y la alta producción de humos y vapores sobre el área a intervenir.

(Jaramillo, 2002) “La planeación en Colombia: Historia, derecho y gestión” habla sobre como la planeación integral es la mejor estrategia para la planeación urbana debido a que fomentan a la implementación multidisciplinar de diferentes enfoques, tales como los físicos, económicos, financieros y sociales y es debido a que se debe de tener en cuenta mediante la planeación y conformación de un territorial el cual va estar regido por unas normas urbanísticas cuales se adaptan de manera regional, departamental y municipal.

El urbanismo táctico debe de estar comprometido con un proceso integrado y continuo de análisis de la ciudad debido a que esta se va desarrollando a través del tiempo y sus necesidades y características están en constante evolución, además se debe de tener en cuenta la previsión de las soluciones a los posibles conflictos que se puede desarrollar en un futuro con el fin de generar una elevación de los niveles de calidad de vida de las personas, el bienestar social y la transformación del ambiente físico urbano, mediante el óptimo aprovechamiento de los usos del suelos de cada ciudad para garantizar la conservación mediante una adecuada distribución conforme a la capacidad de los habitantes de la ciudades.

Es importante también la conservación de un espacio público debido a que depende de su capacidad multifuncional, y de su capacidad de integrar el turismo en la ciudad señorial de Guadalajara de Buga, elevando la calidad de vida del sector y de los habitantes. los diversos usos

del suelo además de la articulación con en el espacio público son los que mantienen su vitalidad y permiten su función en el tramo de la carrera 9 entre las calle13 y 17 de la ciudad.

El reto de esta investigación es crear una propuesta participativa como concepto práctico y funcional para la mitigación de conflictos por uso del suelo en la carrera 9° entre calles 13 y 17 de Guadalajara de Buga, con el fin de mejorar su condición socio-espacial consiguiendo un uso del suelo equilibrado y amarrado del espacio público frecuentado, esto lograría dar paso a despertar todas las experiencias entregadas a cada una de las personas que lo ocupan, llevando a a que la comunidad sea permanente y así puedan apreciar el espacio intervenido y mejorado por la propia población, con el fin de apropiarse del espacio de una manera más efectiva creando un aprovechamiento de los usos de manera proporcional.

Esta investigación es pertinente para la ciudad, ya que la beneficiará de forma positiva, donde también favorecerá directamente a la sociedad, debido a que se podrá generar una participación directa con los ciudadanos para que aporten con ideas de cómo se puede solucionar las problemáticas presentadas, y así lograr mitigar los conflictos socio espaciales causados por los usos de suelo.

Finalmente, caber resaltar que el estudio de caso donde se abordará el proyecto no cuenta con suficientes bahías de parqueo ocasionado congestión vehicular, también se presenta la ocupación de andenes por otro tipo de actividad causando reducción del espacio público habitable y la alta generación de incidentes con las personas que transitan diariamente, además se presenta mayor contaminación ambiental en el sector por la densidad de residuos sólidos, producción de humos, vapores y altos niveles de ruido por fuente vehicular, ocasionando que la calidad y estilo de vida de la comunidad se vea afectada de manera negativa.

En consecuencia, de lo mencionado anteriormente, el urbanismo táctico se convierte en una determinante clave para el mejoramiento del tramo de la carrera 9 entre calles 13 y 17, ya que al ser una herramienta que se centra en la participación de la comunidad y que tiene en cuenta sus necesidades y acontecimientos cotidianos de manera directa, logra generar un vínculo entre el espacio público y el individuo que lo habitará, transformando de manera positiva el entorno a intervenir y así mismo poder desarrollar un urbanismo propio y adecuado.

## **1.4 Hipótesis**

Las áreas residenciales y comerciales de Guadalajara de Buga vinculadas de Norte a Sur por el eje vial de la carrera 9° se caracterizan por los conflictos frecuentes de uso del suelo debido a dinámicas socio económicas y la ausencia de parámetros de ordenamiento urbanístico. En este sentido, una solución viable para mitigar el problema planteado podría ser el urbanismo táctico que utiliza la gestión y la participación comunitaria como herramientas para controlar, regular y organizar las formas de ocupación del espacio público.

## **1.5 Objetivos**

### **1.5.1 Objetivo General.**

- Diseñar una propuesta participativa como concepto práctico y funcional para la mitigación de conflictos por uso del suelo en la carrera 9° entre calles 17 y 13 de Guadalajara de Buga, con el fin de mejorar su condición socio-espacial.

### **1.5.2 Objetivos Específicos.**

- Analizar las dinámicas urbanas de la carrera 9° entre calle 17 y 13 de Guadalajara de Buga para establecer un diagnóstico urbano del tramo a intervenir.
- Plantear una propuesta de diseño participativo con el urbanismo táctico como herramienta de gestión para la interacción de la comunidad con el espacio
- Mostrar la propuesta participativa con el fin de plantear estrategias de diseño aplicadas en el urbanismo táctico para la generación de planes pilotos que se adapten al resto de la ciudad.

## **1.6 Límites y alcances del proyecto**

### **1.6.1 Alcances.**

Con la realización de un modelado en 3d de la investigación se resaltarán la importancia de cómo se debe manejar un espacio que presenta diferentes conflictos socio espaciales para la intervención de un modelo de urbanismo táctico, enfocándonos en las soluciones y cambios importantes que se pueden presentar con simples herramientas pero que bien desarrolladas pueden lograr un importante cambio el cual logre impactar de manera positiva y así mismo, generar una transformación diferente del lugar y de las personas que habitan constantemente en el tramo de la carrera 9 entre calles 13 y 17.

Con el objetivo de evidenciar cual ha sido la pérdida de las características urbanas del eje vial a intervenir; el lector comprenderá la importancia del como una buena intervención de forma concisa puede generar una transformación del lugar, generando una potencialidad positiva para la comunidad, además de generar un modelo de urbanismo táctico adaptable para el resto de los diferentes tramos de la ciudad que presenten similares conflictos socio espaciales.

### **1.6.2 Límites.**

La presente investigación se enfoca en la realización de un análisis urbano del tramo de la carrera 9 entre calles 13 y 17 de la ciudad de Guadalajara de Buga ubicada en el Valle del Cauca, debido a que antes de generar una intervención urbanística se debe de conocer contexto y entorno que rodea las problemáticas socio espaciales para así mismo darle una solución de manera concisa sin afectar de manera abrupta la espacialidad del sector, implementando un modelo de urbanismo participativo y así involucrar a la comunidad que son los que habitan constantemente el lugar y conocen las necesidades requeridas.

### **1.7 Metodología – Nivel aplicativo**

La metodología propuesta para la investigación “Urbanismo táctico como estrategia participativa para la conformación de diseño urbano que impulsen la mitigación de conflictos socio – espaciales en Guadalajara de Buga, Valle del cauca en la carrera 9 entre calle 13 y 17” Se define dentro del enfoque mixto (cualitativo y cuantitativo). Siendo enfoques necesarios poder obtener una aproximación más acertada al objeto de estudio y, a su vez, desarrollar los criterios propuestos en los objetivos, para enriquecer y esclarecer las problemáticas del conflicto de uso del suelo intensificados en las piezas de las áreas residenciales.

(Medina, 2013) Considera las características de los enfoques cuantitativo y cualitativo, El primer enfoque mencionado, atribuye a la posibilidad de utilizar la recolección y el análisis de datos para contestar preguntas de investigación, probar hipótesis establecidas previamente y confiar en la medición numérica, el conteo y la estadística para establecer con exactitud patrones de comportamiento en una población. Por otro lado, al enfoque cualitativo le reconoce su posible utilización para descubrir y refinar preguntas de investigación y su basamento en métodos de recolección de datos sin medición numérica, como las descripciones y las observaciones, así como su flexibilidad.

Esta investigación se desarrollará también con una dinámica applicativa, puesto que se pretende conocer las situaciones del tramo de la carrera 9 entre calles 13 y 17 para generar una propuesta participativa con el fin de generar una validad al diseño.

La población objeto la cual involucra esta investigación se enfoca sobre la carrera 9 entre calles 13 y 17, la cual es una vía que atraviesa la ciudad de Norte a Sur y que su principal uso del suelo siempre ha sido residencial, pero en la actualidad es mixto debido a que se ha intensificado el uso del suelo comercial. En la investigación se tienen como base el estudio tres

etapas de desarrollo y cada una cuenta con una serie de técnicas o herramientas, las cuales finalmente ayudaran a consolidar unos resultados esperados que permiten entender los fines de cada objetivo planteado.

Se aplicará herramientas como el registro fotográfico, debido a que este método permitirá registrar, organizar, clasificar, y presentar lo indagadas de manera certera y concreta problemáticas en el tramo de la carrera 9 entre calles 13 y 17, (Matisse, 1908) “declaraba que la fotografía puede aportar los más valiosos documentos y que nadie podría disputar su valor desde tal punto de vista”.

Por otro lado, la recopilación de fuentes primarias tales como: normativas, estadísticas y antecedentes del sector, para así poder analizar la carrera 9 y su relación respecto al entorno. (Santesmases, 2009) expresa, que los datos primarios son los más idóneos para que se puedan adaptar a los propósitos de la investigación.

Las entrevistas también aportaran a la investigación debido a que se enfocara a personas que habitan sobre la carrera 9 para así poder conocer sus necesidades y las que requiera espacialmente el lugar. (Sabino, 1992) comenta que las entrevistas, desde el punto de vista del método es una forma específica de interacción social que tiene por objeto recolectar datos para una investigación.

La cartografía social, permitirá la participación de los propios habitantes del eje buscando soluciones colectivas, donde se visualizará por medio de los usuarios los problemas importantes que afecta el tramo a intervenir y proponer mejoras. (Habegger, 2006) explica que la cartografía social se entiende como la ciencia que estudia los procedimientos en obtención de datos sobre el trazada del territorio, para su posterior representación técnica y artística, y los planos, como uno

de los sistemas predominantes de comunicación.

Por último, los esquemas de levantamiento de información urbana, tienen el objetivo de analizar cuadra por cuadra del eje de la carrera 9 entre calles 13 y 17 en cuanto a la distribución predial, senderos, calzadas, andenes, comercio entre otros. Además, se tendrá muy en cuenta los datos como tipo de edificación, uso del suelo, estratificación, número de pisos, lo anterior permite observar la caracterización física y social del recorrido y porque está causando conflictos en la actualidad.

**Etapa 1 Diagnostico Urbano:** Mediante esta etapa se desarrollará el primer objetivo “Analizar las dinámicas urbanas de la carrera 9° entre calle 17 y 13 de Guadalajara de Buga para establecer un diagnostico urbano del tramo a intervenir.” En donde se caracterizarán los aspectos físicos y normativos del entorno del eje vial de la carrera 9 el cual generara una aproximación de los sistemas estructurantes que puedan conforman la propuesta del diseño participativo.

**Tabla 1 Cuadro Metodológico objetivo 1**

OBJETIVOS ESPECÍFICOS	ACTIVIDADES	METODOS, TECNICAS Y HERRAMIENTAS	RESULTADOS ESPERADOS
<p>Analizar las dinámicas urbanas de la carrera 9° entre calle 13 y 17 de Guadalajara de Buga para establecer un diagnostico urbano del tramo a intervenir.</p>	<p>Identificar las dinámicas socio económicas del objeto de estudio</p>	<p>1° Observación no estructurada con diario de campo y mapeo (etnografía).</p>	<p>Diagnostico urbano</p>
		<p>2° Recopilación de fuentes primarias(entrevistas) y secundarias.</p>	
		<p>3°Cartografía (usos del suelo).</p>	
		<p>4° Mapa de actores</p>	
		<p>5°Registro fotográfico.</p>	
	<p>Categorizar las dinámicas socio económicas del objeto de estudio.</p>	<p>1°Matriz de caracterización.</p>	
		<p>2°Análisis de datos</p>	
	<p>Determinar las implicaciones socio espaciales por los usos del suelo</p>	<p>1°análisis de la normatividad del sector.</p>	
		<p>2°análisis urbano arquitectónico.</p>	
		<p>3°Interrelaciones urbanas. (implementación de indicadores urbanos).</p>	
		<p>4°Selección del tramo de cuadra más crítico</p>	

Fuente: Elaboración Propia

**Etapa 2 Diseño:** En esta etapa se abordará el segundo objetivo “Plantear una propuesta de diseño participativo con el urbanismo táctico como herramienta de gestión para la interacción de la comunidad con el espacio” En donde se tendrán en cuenta las dinámicas socio económicas en el espacio público de la carrera 9° de Guadalajara de Buga y se podrá generar una propuesta de diseño más aterrizada frente a las necesidades y problemáticas presentadas en el tramo a intervenir.

**Tabla 2 Cuadro Metodológico objetivo 2**

OBJETIVOS ESPECÍFICOS	ACTIVIDADES	METODOS, TECNICAS Y HERRAMIENTAS	RESULTADOS ESPERADOS	
Plantear una propuesta de diseño participativo con el urbanismo táctico como herramienta de gestión para la interacción de la comunidad con el espacio	Explorar con todos los actores involucrados en los conflictos presentados en la carrera 9° entre calles 17° y 13°, posibles formas de intervención contemplando beneficios y perjuicios.	1° Panel de socialización de conflictos urbanos por usos del suelo.	Conocimiento de las dinámicas socio económicas en el espacio público de la carrera 9° de Guadalajara de Buga.	
		2° Taller de trabajo participativo con la comunidad. (cartografía social).		
	Generar una propuesta de intervención, que incluya los distintos actores involucrados en los conflictos por usos del suelo en la carrera 9° entre calles 17° y 13°.	1° Analisis de conceptos y criterios de urbanismo táctico (estudios de referentes).		
		2°Cruce de información técnica con insumos comunitarios.		
		3°Planimetrias, modelaciones paramétricas tridimensional y maquetas físicas. (3 propuesta de diseño).		
	Definir una propuesta de intervención a través del diseño participativo.	1°Concenso, selección y ajustes de la propuesta.		Propuesta participativa de diseño
		2° Carta de amor y odio de la propuesta.		
3° Diseño de la propuesta definitiva.				

Fuente: Elaboración Propia

**Etapas 3 Validación:** Se tendrá en cuenta el resultado de las primeras etapas para poder desarrollar el tercer objetivo “Validar la propuesta participativa con el fin de plantear estrategias de políticas públicas para la generación de un modelo adaptable el cual sea implementado para el resto de la ciudad” Este objetivo, tiene como resultado final socializar la propuesta de diseño a la comunidad y crear un modelo adaptable para implementarlo en otras áreas de la ciudad.

**Tabla 3 Cuadro Metodológico objetivo 3**

OBJETIVOS ESPECÍFICOS	ACTIVIDADES	METODOS, TECNICAS Y HERRAMIENTAS	RESULTADOS ESPERADOS
<p>Mostar la propuesta participativa con el fin de plantear estrategias de diseño aplicadas en el urbanismo táctico para la generación de planes pilotos que se adapten al resto de la ciudad.</p>	<p>Implementar la propuesta participativa en la carrera 9°</p>	<p>1° Laboratorio urbano participativo.</p>	<p>Socializar la propuesta de diseño a la comunidad.</p>
		<p>2° Foro de retroalimentación de la experiencia.</p>	
	<p>Comparar los resultados de la propuesta de intervención con el estado actual.</p>	<p>1° Implementación de indicadores urbanos.</p>	
		<p>2° Matriz comparativa.</p>	
		<p>1° Modelo adaptable para implementarse en otra área de la ciudad</p>	

Fuente: Elaboración Propia

## **2. MARCO REFERENCIAL**

### **2.1 Marco Teórico**

#### **2.1.1 Estado del Arte.**

Debido a las características presentadas en el tema de estudio, se realizan unas investigaciones de diferentes libros y documentos los cuales plantean distintos enfoques sobre el tema de investigación, estos conllevan a un análisis para abordar de alguna manera esta formulación desde la perspectiva Normativa , arquitectónica y sociológica, A partir del estudio del estado del arte se determinan una serie de circunstancias y visiones de proyectos análogos para abordar este Proyecto Investigativo, el cual se categorizara en tres grupos: En el primero se abordará la importancia de la planeación urbana en las ciudades , el segundo se enfocara en la transformación del uso del suelo para la formación de una ciudad y el último grupo se orienta en el espacio público y el urbanismo táctico como elemento articulador en la planificación y gestión del desarrollo urbano de las Ciudades

En el primer grupo se encuentra el proyecto de investigación de (Pérez, 2009) En su proyecto de Investigación llamado La Planeación integral en Colombia. Hace un análisis sobre la importancia de la planeación integral colombiana y el cómo se ha utilizado para poder racionalizar la ocupación del territorio dentro de planes de desarrollo y así no generar conflictos de usos sobre el suelo de las ciudades en un futuro. La investigación enfatiza el cómo se debe de tener una planeación del ordenamiento del territorio de manera estratégica y adecuada para que de esta forma en un futuro en la expansión de los planes parciales del desarrollo los usos del suelo no presenten conflictos con la evolución urbanística y sea complementario a las necesidades sociales.

(Gehl, 2014) En su libro *Ciudades para la gente*, expone cinco principios del planeamiento en una ciudad los cuales son importantes para el desarrollo a la hora de planificar un territorio, debido a que se debe tener en cuenta la dimensión humana. Los primeros cuatro principios que el autor explica en su libro se basa en la importancia del número de personas que deben concentrarse en diferentes áreas de la ciudad con el objetivo de que los espacios diseñados en la ciudad tengan un correcto funcionamiento, por otro lado el último principio se basa en el mejoramiento de calidad del espacio público brindando en cada área específica de la ciudad para que las personas se sientan cómodas en su lugar y se apropien de él, generando así una permanencia constante

(República de Colombia, 1997) Tiene unas leyes las cuales son la Ley 388 de 1997 la cual expone “El ordenamiento del territorio municipal y distrital comprende un conjunto de acciones político-administrativas y de planificación física concertadas, emprendidas por los municipios o distritos y áreas metropolitanas, en ejercicio de la función pública que les compete, dentro de los límites fijados por la Constitución y las leyes, en orden a disponer de instrumentos eficientes para orientar el desarrollo del territorio” y la Ley 1454 de 2011 aborda que “El ordenamiento territorial es un instrumento de planificación y de gestión de las entidades territoriales y un proceso de construcción colectiva de país, que se da de manera progresiva, gradual y flexible.” Sin embargo la primera ley se basa en un conjunto de acciones dentro de las cuales se determina la planificación del territorio, mientras que en la segunda ley explica que el ordenamiento territorial es un instrumento de planificación para la ciudad.

(Llop & Hoeflich, 2016) En su Documento marco de CGLU *Ciudades Intermedias Planificación y gestión del desarrollo urbano sostenible de las Ciudades Intermedias*, Proponen dos enfoques para la planificación de las ciudades intermedias. En primer lugar, una negociación

sobre revisión y mejora de nuevas políticas territoriales y de desarrollo en las cuales el perfil de las ciudades intermedias sea incluido. En segundo lugar, fomentan redes o grupos de aprendizaje a escala local, regional o nacional, complementarias con el objetivo anterior, para dedicarse al conjunto amplio y diverso del tipo de ciudades, para mejorar las capacidades, la madurez de los equipos locales y la implementación de políticas.

Además La diversidad de las ciudades intermedias es una respuesta directa a los diversos resultados del proceso de urbanización en cada contexto territorial. Las formas de urbanización tienen un doble componente cultural y material que responde a, entre otras cosas, las situaciones históricas, sociales, administrativas, culturales y geográficas de cada ciudad.

(Salazar, 2007) En su artículo de investigación La planeación de Bogotá: un sistema híbrido de desarrollo progresivo desarrolla un análisis sobre la conformación de la planeación urbana de la ciudad de Bogotá se encuentra conformado por dos elementos reguladores e igualmente con campos aparentemente limitados, pero que no se complementan de una forma adecuada debido a que no tienen una relación productiva entre ellos. En los años sesenta, la incapacidad de los planes denominados “físicos” había llevado al convencimiento de implantar una planeación urbana “integral” que, con una visión holística, combinaba actuaciones en los ámbitos económico, social y físico para racionalizar y hacer más efectiva la intervención pública

En el artículo esta dualidad que nos presenta el autor ha marcado parte importante de las dificultades para consolidar un esquema más eficiente de planeación urbana en la ciudad. La evolución de este esquema de planeación en el período de la crisis urbana en los años ochenta y noventa y su conformación actual a partir de la reglamentación de la Constitución de 1991 y de la implantación del ordenamiento territorial como práctica mantienen este esquema “dual” pero que de una forma ordenada se puede crear planes para la planeación territorial de una ciudad.

(Castro & Ramos, 2009) En el documento hablan sobre El Plan de Ordenamiento Territorial y su enfoque socio económico y del como el ordenamiento territorial involucra los siguientes procesos: uno de tipo político, en la medida que involucra la toma de decisiones colectivas entre actores sociales, económicos, políticos y técnicos, para la adopción del modelo espacial de ocupación del territorio y otro, de tipo técnico-administrativo porque orienta la regulación y promoción de la localización y desarrollo de los asentamientos humanos, de las actividades productivas, de los equipamientos colectivos, de las redes de conectividad y de los espacios libres que componen el desarrollo físico del territorio Este espacio se concreta por diferentes hechos u acciones que determinan el objeto de construcción social, entre ellas se establecen las principales como: la definición de estrategias territoriales relacionadas con el uso, la ocupación y el manejo diferenciado del suelo (Secretaría de Planeación Distrital, 2009).

(Ramirez, 2011) En su tesis de maestría titulada Historia Critica de la Planeación Urbana en Colombia habla sobre que al urbanismo se le asocia con una “teoría” sobre la ciudad, mientras que a la planeación urbana se le relaciona con la “intervención práctica-política” sobre la ciudad. En la investigación se habla que la planeación urbana se debe de reconocer como un aparato teórico el cual soporta el diseño de la intervención de manera urbana para así generar una adecuada planeación territorial en las ciudades la cual tenga unas bases teóricas que confirmen y justifiquen las condiciones para generar unos lineamientos de intervención. (Ramirez, 2011) “Pensar la ciudad no solo es pensar la ciudad construida, habitada o modernizada; sino también pensar a quienes la piensan (¿Ciudad Planeada?).”

(Noguera, 2011) En su libro La ordenación Urbanística: Conceptos, Herramientas y prácticas, aborda desde el concepto urbanístico el cual es la disciplina encargada de brindar técnicas o herramientas para el desarrollo de proyectos de planeación urbana, los cuales están destinadas a

una colectividad, ya que es un proyecto para la ciudad la cual tiene características en su formulación y gestión. Es importante que el proyecto urbanístico tiene que estar bien planeado para que sea eficaz a la hora de adaptarse a las múltiples implicaciones del fenómeno urbano y así mismo los instrumentos y herramientas para disponer de los recursos y crear una ciudad planificada, por último expone que es importante saber e interpretar el legado histórico arquitectónico que tiene la ciudad o el lugar a intervenir para así mismo crear una representación de la urbe con el fin de tener unos lineamientos de desarrollo sostenible hacia un futuro ya sea cercano o lejano pero sin fecha de caducidad.

(Massiris, 2005) En su libro Fundamentos Conceptuales y Metodológicos del ordenamiento Territorial afirma que el Ordenamiento territorial también se basa de unas acciones económicas, las cuales pueden ser privadas o públicas e incluso políticas, esta última se encargaría a largo plazo de la organización del uso y ocupación del territorio con el fin de explotar las potencialidades de la ciudad y así generar cambios en la ordenación del territorio a beneficio de acciones económicas para las entidades políticas públicas.

La naturaleza del ordenamiento territorial como política pública esta basada en cinco principios importantes: El primero es la política de estado la cual se encarga de conjunto de las actividades económicas junto a las acciones de las entidades públicas y privadas; El segundo se contempla como política a largo plazo, que se encarga de sacar provecho mediante el ordenamiento de una ciudad por medio de la ocupación de uso de un territorio, la tercera es un instrumento de planificación la cual se encuentra ligada a un sustento normativo de manera técnica, política y administrativa de la planeación de estrategias o criterios que organizan todos los elementos compuestos por una ciudad, el cuarto se basa en la conciliación del proceso de desarrollo económico por medio de la ocupación territorial y el último tiene como fin elevar la

vida de la población, es decir la que se encarga de generar un vínculo o articulación entre los escenarios construidos con los habitantes de esa ciudad.

El segundo grupo se enfatiza de la importancia de la transformación del uso del suelo para la formación de una ciudad como lo menciona (García Bellido, 1999) En su artículo *Perspectivas del Nuevo urbanismo colombiano: Un análisis de su estructura al transformar un terreno rural en urbano* con elementos que componen un territorio es otra manera de generar una ciudad. Para tener una ciudad formal se debe de tener unas normas y restricciones las cuales controlan de manera importante las áreas y espacios urbanos para la destinación de un uso del suelo que cumpla con dicho sustento normativo destinado en esa ciudad, debido a que si no se cumple con una planificación adecuada, se puede generar una transformación en los usos del suelo de manera desorganizada llevándola a una ciudad informal la cual no cumple con las normas establecidas en cada ciudad.

(Jacobs, 1961) Aborda en su libro *Muerte y Vida de las grandes Ciudades* una crítica de cómo se planifica la ciudad desde un conjunto de normas y proyecciones a futuro para el territorio desde las entidades públicas, políticas y administrativas y no desde la parte social o de las experiencias desde la cotidianidad de los habitantes, las cuales tienen diferentes realidades a la hora de convivir en las áreas urbanas diseñadas, sin un análisis previo desde la parte social, reprimiendo así la vida de las personas y de cierta forma generando unos paradigmas de un modelo de vida en donde y cuando se debe de realizar dicha actividad. Esto no quiere decir que la autora defienda el modelo de diseño de una ciudad sin planificar, tan solo tienen en cuenta los habitantes y las necesidades que tienen sobre un espacio de la ciudad, debido a que si no se tiene un modelo de planificación se convertiría en una ciudad informal, por otro lado, al tener en cuenta las necesidades de los usuarios a futuro se evitaría las transformaciones sin fundamentos

del uso del suelo sobre ciertas áreas urbanas no planificadas.

(Contreras Nossa, 2017) En su libro *Renovación y Desplazamientos Urbanos* habla sobre los planes parciales los cuales son herramientas que ayuden al componente del ordenamiento territorial como los de gestión del suelo, los cuales soportan los lineamientos necesarios para la transformación de usos del suelo en los espacios urbanos previamente existentes con uso residencial, esto se da debido a la baja estabilidad de la vivienda en ciertos barrios de la ciudad, la cual generan la demolición de la misma para la transformación de los predios y de los usos del suelo para convertirlos en vacíos de engorde para estacionamientos o en algún local comercial y así tener una rentabilidad económica mucho más alta. Sin embargo, los propietarios de estos suelos no tienen en cuenta el sustento normativo para la regulación del uso del suelo.

(Ramírez Ríos, 2011) En su tesis *Historia de la crítica de planeación urbana en Colombia* hace una crítica del como la crisis económica invoco la búsqueda de nuevos ingresos a partir del cambio de uso del suelo, y es ahí en donde se presenta tal como lo expone el autor “la llamada teoría de la renta del suelo, que ha mantenido algunos nexos del neo-marxismo y la economía política” Este fenómeno empezó a generar una problemática, debido a la saturación del cambio de uso del suelo para generar una renta económica más elevada, sin embargo no tienen en cuenta los planes parciales que se debe de cumplir a la hora de generar este cambio dinámico en las piezas urbanas de la ciudad, además de que no responde al sistema urbanístico que se ha planteado.

(Maldonado Copello et al, 2006) En el libro *Planes parciales, gestión asociada y mecanismos de distribución equitativa de cargas y beneficios en el sistema urbanístico Colombiano* aborda que los aprovechamientos del suelo tienen unos lineamientos como el porcentaje construido y las actividades que pueden ser desarrolladas en esas áreas, debido a que son estas las que generan

el valor económico del suelo, debido a que es uno de los elementos importantes que determinan la actividad del suelo dependiendo de la norma urbanística. La intensidad del uso del suelo, se ve expresada en las viviendas o en el comercio por área bruta densificada, puesto que el ultimo atrae población en piezas de las áreas residenciales creando un conflicto de intensidad en ciertos puntos de la ciudad y esto sucede porque no hay una norma que rijan la intensidad de usos del suelo por sector.

(Vargas, 2015) en su artículo de investigación “Proyección de intervenciones urbanas en bordes naturales como integradores sociales, culturales y ambientales en áreas periféricas” habla que la desconexión de la ciudad con el borde y la falta de escenarios urbanos que complementen las necesidades y los usos residenciales para poder generar un equilibrio con nuevos usos como el comercial, con su investigación evidencia que el crecimiento acelerado de las ciudades hace que se encuentre en un desequilibrio de los usos del suelo de forma desarticulada en zonas residenciales , además del espacio construido y el espacio libre para el disfrute en común.

Además (Gonzalez, 2015) en su investigación titulada “Sutura urbana cosiendo fragmentos de ciudad” expone que el acelerado crecimiento urbanístico y poblacional de Bogotá ha traído como consecuencia la disgregación de los usos del suelo urbano, la incompreensión de la estructura hídrica, la dependencia del transporte privado, entre otros factores, que crearon fisuras en planificación urbana y que ahora es difíciles de tratar por el modelo de desarrollo urbano que presenta la ciudad actualmente, sin embargo desarrollo en su investigación la solución de las grietas causadas a la trama del sector, reconociendo y mejorando los sistemas que definen la ciudad como la estructura en el ordenamiento territorial.

El uso del suelos es vital para la formación de una ciudad como lo menciona (Rozo, 2015) en su trabajo de grado titulado “Bordes regeneradores de tejido urbano - proyecto de

desfragmentación periférica del sur del centro histórico de Bogotá” y (Vivas, 2014) en su artículo “Transición naturaleza- trama urbana en el centro histórico de Bogotá” pretende demostrar cómo a través de la generación de un borde permeable el espacio público se integra con el uso privado y la creación de un balance entre opuestos como el lleno y el vacío, lo horizontal y lo vertical, lo construido y lo natural, sumado a la mezcla de usos estratégicamente seleccionados, en donde se puede revitalizar un sector de ciudad, en armonía con sus características naturales, culturales e históricas, creando una ordenación urbana en las ciudades ,mediante un adecuado y estratégico usos del suelo.

El último grupo se enfoca en el espacio público y el urbanismo táctico como elemento articulador en la planificación y gestión del desarrollo urbano, (Gehl, 2014) en su libro Ciudades para la gente aborda el espacio público desde la importancia de estas áreas para el desarrollo de una comunidad y una ciudad los cuales generan un punto de articulación para las personas, debido a que el espacio público es una función social que crea lugares de encuentro y esparcimiento, con el fin de un desarrollo urbano el cual tienen un componente tangible por diseñar ciudades más habitables y que se apropien de los lugares públicos, tal como lo hacen las estructuras formales que también ocupan una fracción del territorio, el objetivo es que el espacio urbano que no es construido forme parte de la ciudad como público y que también tengan la misma importancia que las estructuras formales, creando todo un componente urbano.

(Falla & Londoño, 2016) En su libro Proyecto Urbano, Dos experiencias académicas para Cali. Plantean estrategias a partir de un proceso de renovación urbana en donde generan acciones de planeación para conservar algunas actividades representativas del lugar del estudio, pero lo abordan desde el principal actor que es el espacio público para salvaguardar actividades sociales y urbanas que articulen con el resto de la ciudad, los autores exponen que el espacio público debe

de estar ligado a un equipamiento para así tener una atracción de personas y que este espacio se vuelva totalmente efectivo para los ciudadanos, para que así mismo ellos se apropien de estas áreas que les brindan espacios de actividades y esparcimiento social.

(Gómez, 2010) En su tesis *El espacio público como problema y asunto de las políticas públicas* define el espacio público como un conjunto de inmuebles en donde se puede acceder sin ninguna restricción para así desarrollar libremente actividades sin estar regido por norma o una restricción política, debido a que el espacio público está destinado para el disfrute de los habitantes de la ciudad, además en estos lugares públicos se puede desarrollar la expresión de la personas libremente y la difusión del pensamiento, opiniones o derechos. En estos espacios se genera una equidad o igualdad para todos los ciudadanos que se encuentren ahí. Sin embargo, se vuelve un asunto de las políticas públicas cuando se incumplen con ciertos sustentos normativos y empiezan a generar problemas, tales como el comercio y vendedores informales, los cuales se apropian del espacio público generando una invasión en el área la cual está destinada para otras actividades complementarias de las personas.

(Veslaco, 2013) En su tesis “*El proceso de urbanización de la comuna 22: estudio sobre sus repercusiones en el barrio Valle del Lili*” habla de cómo la comuna 22 de Cali, ha adquirido una especial importancia, debido a que ha presentado una densificación acelerada que ha estado impulsada por diferentes factores. Por un lado, el hecho de que dicha comuna contiene los suelos de expansión de la ciudad. Hasta el año 2005, tenía el menor número de viviendas (2.407) y era la menos densamente poblada.

Por otro lado, la significativa concentración de instituciones educativas (jardines infantiles, colegios y las universidades privadas más importantes de Cali; la presencia de exclusivos establecimientos comerciales ha hecho de esta comuna un sector atrayente para las clases medias

y altas. Esta urbanización ha tenido como rasgo particular la creación de nuevos conjuntos residenciales destinados a clases medias-altas o altas, los cuales se han construido de forma contigua al barrio Valle del Lili, en el sector de Ciudad Jardín, y han producido transformaciones importantes en este sector.

(Steffens, 2013)) Menciona en su libro las siguientes categorías que conforman el urbanismo táctico en diferentes casos de estudio: La movilidad urbana ha transformado las ciudades, un caso es en Chile que ha implementado las bicicletas al generar ciclo rutas en toda la ciudad, ya que un grupo de chilenos luego de haber vivido la experiencia del ciclo vía en Bogotá, la quisieron implementar en su ciudad para así recuperar el espacio público para las personas. El objetivo de esta investigación era poder generar una ruta de mayor dimensión espacialmente para lograr diferentes espacios de carácter activo y pasivo, es decir instancias de recreación y de transición para así mismo elevar las actividades físicas en Santiago, naciendo así la primera “Ciclorecrovía” en Chile

Otro caso de movilidad es en Argentina, en donde se conformó una “Calle Recreativa” la cual está constituida por un circuito de 30 kilómetros, libre de automóviles y motocicletas transformado las calles principales de esa ciudad, generando espacios que contengan actividades gratuitas para lograr un tipo de ocio diferente a los habitantes, promoviendo a su vez la convivencia social y también poder motivar a las personas al usar la bicicleta como medio de transporte para fomentar la vida deportiva y saludable, además de la contribución para disminuir la contaminación del medio ambiente.

En México también se ve el urbanismo táctico mediante la movilidad urbana, ya que los ciudadanos pintaron y organizan su propia ciclo vía, comprometiéndose a desarrollar y organizar 300kilimetros, generando una intervención urbana por diferentes grupos de ciudadanos, esto

incentivo a pintar un “Wikicarril” para el uso exclusivo de las bicicletas, se logró ejecutar al menos 5 kilómetros rematando al frente del congreso de la unión de la ciudad mexicana, este proyecto se desarrolló en 4 días y con un presupuesto de USD 1.000, ya que no tenían el apoyo de los entes gubernamentales, esto nos deja en claro que los ciudadanos tienen el poder de transformar la ciudad y su entorno dependiendo de sus necesidades.

Otra categoría abordada por (Steffens, 2013) es el Desarrollo Local, en donde destaca la revitalización de sitios en donde se reactive temporalmente espacios en desuso, ya seas lugares baldíos e incluso activos. Esta alternativa se genera para la incrementación de ingresos al propietario del sitio, esto no quiere decir que el mismo sea el encargado del proyecto, estas acciones se realizan para aumentar la conciencia de la comunidad al motivarlo para la transformación de un espacio dependiendo de sus necesidades. En estos espacios se genera la reactivación mediante mercados públicos, escenarios de artes, festivales comunitarios, con el objetivo de producir ingresos y al mismo tiempo la transformación del espacio inactivo a uno totalmente organizado y desarrollado en unas condiciones espaciales.

Una muestra del desarrollo local es el “Bombardeo de Sillas” la cual se ha visto en diferentes ciudades, como Nueva York, Filadelfia y Dallas. Este proyecto consiste en ubicar la mayor cantidad de sillas de bajos costos en las zonas más escasas de mobiliario urbano, cumpliendo el papel de creación de espacios de permanencia en diferentes puntos de la ciudad, logrando el objetivo de medir el número de personas que habita el lugar, tal como lo menciona (Gehl, 2011) Este proceso se hace con el objetivo de medir la cantidad de personas que usan el mobiliario y el número de personas que tan solo transitan la calle y así saber cuáles son las necesidades que requiere el espacio y los habitantes de esas ciudades.

Involucramiento, participación y empoderamiento ciudadano es otra técnica para la

urbanización táctica ya que en algunas ciudades tienen pocas actividades culturales y espacios especiales para poder realizar estas acciones por parte de los habitantes y así generar tácticas urbanas que activen temporalmente la ciudad. El “Bombardeo de Poemas” es una de las actividades más contempladas en las ciudades Londres, Berlín, Varsovia, Guernica, Dubrovnik y Santiago de Chile, esta actividad consiste en dejar caer cien miel poemas impresos en marcadores desde el aire, en las ciudades que han sido bombardeadas en algún momento durante los enfrentamientos militares, estos poemas están escritos por poetas chilenas y nativos de la ciudad próxima a bombardear por esta actividad, siempre se suele arrojar los poemas en la hora del atardecer.

El objetivo de realizar esa acción es para inducir la confrontación con el pasado, generando una metáfora la cual hace referencia a la supervivencia, transformando a la persona por medio de la poesía.

En Colombia se desarrolló un proyecto llamado Paradero Paralibros Paraparques (PPP), el cual estaba encabezado por la secretaria de cultura y recreación, logrando generar una pequeñas bibliotecas de tipo abierto instaladas en los parques de la ciudad de Bogotá, las cuales se encuentran diseñadas en forma de paradero de bus, esta actividad busca suplir la ausencia de los libros en diferentes puntos de la ciudad y así generar un espacio alternativo para el aprovechamiento de lugares inactivos, impulsando la cultura y el urbanismo de una forma diferente.

En Brasil se logró el proyecto de “Favela Painting” en la plaza de Cantá, luego de que un dúo de personas conociera la realidad de cómo son las favelas de Rio de Janeiro, desarrollaron una intervención de forma local de modo artístico mediante la ayuda de la juventud de la ciudad, pintando los murales de las favelas para así generar un compromiso para el embellecimiento y

la organización del lugar en donde viven encontrando la potencialidad de los lugares más aisladas de las ciudades. Se realizó con el objetivo de que los ciudadanos reflexionaran y se identificaran con el lugar donde habitan logrando un compromiso para tener un espacio diverso el cual los represente.

La última categoría es la de Medioambiente, manejo de desechos y permacultura, un caso de estudio es “Las Lombribancas” en la ciudad de México, se trata de un proyecto que tiene como objetivo la apropiación de los espacios públicos por parte de los ciudadanos, logrando la transformación en lugares productivos los cuales generan un beneficio al medio ambiente. La lombribanca es un mobiliario urbano, el cual tiene la función de un compostaje con lombrices rojas en la base de la banca. Cada mobiliario tiene la capacidad de lograr procesar un kilo de desechos diariamente, logrando obtener un abono para las plantas y a su vez la disminución de desechos orgánicos. Las bancas se sitúan en zonas que contengan un jardín, el cual este rodeado de plantas comestibles para el uso de las personas, y el abono producido por las lombrices ayuda al mantenimiento del jardín. Este proyecto fue desarrollo por la comunidad la cual quería mejorar su espacio público, pero a su vez ayudar al medio ambiente. Tal como lo menciona (Jacobs, 1961)“Las ciudades tienen la capacidad de proveer algo para todo el mundo, sólo porque, y sólo cuando, están creadas por todos”

Estos casos de estudio nos ayudan a conocer y emprender nuevas estrategias para la revitalización de espacios mediante la colaboración de los ciudadanos generando una transformación urbana en cada espacio público que tiene la ciudad, a pesar de que existen varias categorías en diferentes campos; todas tienen en común la colaboración y mejoramiento de una zona que ayuda a activar las actividades diarias de las personas, concluyendo que el proceso y desarrollo que tiene las ciudades es por medio de una causa colaborativa.

El planificador (Stickells, 2011) define el urbanismo táctico como “una serie de prácticas urbanas micro-espaciales que re direccionan el uso de los espacios de la ciudad con el fin de invertir las dinámicas de determinados entornos” es decir que se debe de realizar uno talleres prácticos con la comunidad a intervenir para así mismo generas unas estrategias acertadas que cumplan con las necesidades, esto es llamado el urbanismo táctico, es decir incluir a las personas a que se apropien de sus espacios y que ayuden a ejecutar las intervenciones urbanísticas con la participación directa logrando unificar diferentes tipos de actividades en un mismo espacio público.

El comercio informal es un fenómeno que ha venido creciendo más en los lugares representativos de las ciudades y es debido a la flexibilidad que tiene el vendedor para poder negociar con los compradores, generando una red urbana de forma ilegal ya que invade el espacio público de manera inadecuada, perjudicando a la comunidad de las diferentes ciudades., sin embargo esta problemática tiene la solución al generar un urbanismo táctico, ya que implicaría una innovación de la construcción de las ciudades, especialmente del espacio público afectado por los vendedores ilegales, tal como lo menciona (Cervantes, 2014) la venta callejera funciona como una estructura de redes ambulantes en el espacio público.

(Rodriguez, 2015) En su investigación busca la generación de alternativas que se puedan utilizar para la transformación de una ciudad mediante el urbanismo táctico en Santiago; con el objetivo de generar cambios urbanísticos con pequeñas intervenciones con la ayuda de la colaboración de los ciudadanos mediante su participación activa por lograr un cambio que cumpla con las necesidades requeridas en la cotidianidad de una planificación territorial.

Los objetivos que traza (Rodriguez, 2015) en su proyecto es un análisis del origen y la evolución de la participación que tiene los ciudadanos, también reconocer que tácticas e

iniciativas dieron la solución del mejoramiento del espacio por medio del urbanismo táctico, para así poder generar unos ejercicios de carácter participativos para las personas y así mismo conocer las necesidades requeridas, comprendiendo el funcionamiento de algunas estrategias trazadas para la comunidad a estudiar, por último se realiza una solución mediante el urbanismo táctico para la creación de nuevas alternativas innovadoras logrando una transformación adecuada en la ciudad.

La metodología que abordó el autor fue la identificación del problema para generar una contextualización teórica, generando así un estudio y análisis del contexto a intervenir; ejecutando una investigación del origen y la evolución que se ha logrado con el fenómeno mediante la participación de los habitantes, creando un urbanismo táctico que los comprometa y los identifica para el mejoramiento de su contexto inmediato, componiendo a su vez unas estrategias urbanas que cumplan con la planificación y mejoramiento del territorio.

(Rodríguez, 2015) en su trabajo genera unas estrategias de emprendimiento comunitario, las cuales están directamente ligadas con la activación de la economía y el desarrollo del espacio público de las ciudades, mediante una participación de la comunidad para establecer un análisis del entorno a trabajar y del contexto de las actividades que se realicen en dicho espacio, como las comerciales, culturales, recreativas o de carácter pasivo, para la transformación de los lugares el autor propone crear ferias de diferentes características enfocadas en cada una de las actividades anteriormente mencionadas, funciona de la manera en que una actividad de tipo cultural ya sea artesanal o arte popular va a generar unos espacios de trabajo para las personas que realicen estas actividades, por otro lado existe los espacios alternativos de connotación social, que tienen como objetivo la fomentación y el desarrollo del comercio por medio del ámbito social creando lugares adecuados para los comerciantes sin interferir las demás

actividades complementarias, el urbanismo táctico se ve reflejado por medio de las personas que ejercen algún tipo de actividad que ayuden al dinamismo y mejoramiento de la calidad socio cultural y urbana del ciudadano que transita o accede al espacio público intervenido, fomentando el desarrollo personal debido a que se logra identificar y apropiar del lugar que se ha transformado por medio del urbanismo táctico.

Los procesos comunitarios en las ciudades, tienen el poder de transformar el entorno en el que se habita diariamente, ya que las personas que participan para el mejoramiento del espacio público toman la conciencia e importancia para lograr modificar y/o construir una ciudad que cumpla con las necesidades que se viven a diario, ya que a partir de las personas y del contexto es que se puede generar un proceso y un diagnóstico para el mejoramiento y la calidad del espacio habitado debido a que se tiene en cuenta lo que quiere y necesita el ciudadano, que a su vez ayuda a la modificación y veracidad en las diferentes actividades y procesos que requiere una transformación urbana, porque es importante primero analizar para luego poder diseñar algo funcional que dé solución a las distintas problemáticas.

Es por eso que, el urbanismo tradicional aborda intervenciones de alto costo, no tiene completamente la participación de la comunidad que habitan las ciudades, para así mismo conocer y tener en cuenta las necesidades y problemáticas presentadas en los diferentes espacios urbanos, además de que las intervenciones que se realicen siempre debe de tener una planificación y una ordenación que implica un plazo más largo, debido a que también está sujeta a lo que es la planeación de ordenamiento y presupuestos por parte de las entidades gubernamentales, los estudios previos los cuales equivalen a un dinero y tiempo y por último se debe de tener todos los detalles arquitectónicos y normativos que estén aprobados para la intervención urbana.

Por otro lado el urbanismo táctico se implementa de intervenciones de bajo costo, busca constantemente la participación de la comunidad porque ellos son los que saben exactamente los requerimientos y necesidades para que el espacio sea adecuado y cumpla con lo que se requiere, sus intervenciones son de corto plazo pero que a largo plazo genera grandes efectos positivos, además de que el peatón siempre es el actor principal, este urbanismo establece un instrumento de comunicación entre la ciudad y el estado, siendo así un laboratorio vivo experimental el cual genera impactos positivos a las personas que están altamente involucradas con la participación y el cambio que se genera en el sector.

El urbanismo participativo o táctico es una nueva alternativa de innovación para la construcción urbana y social de la ciudad, ya que el diseño colectivo puede evolucionar sobre el mejoramiento de los lugares que albergaran las actividades cotidianas de las personas.

Estos antecedentes hacen énfasis en la planeación urbana y la importancia de cómo deben estar conformados los lugares de las ciudades con una adecuada intervención urbanística de manera participativa y sobre los aprovechamientos del uso del suelo sin abusar de la intensidad de los mismos, además de espacios públicos para la recreación, cuyo diseño urbano-arquitectónico permita articular modos de interacción social, así como la promoción de prácticas físicas, culturales y recreativas, donde tengan como centro al usuario tomando en cuenta los procesos de diseño, su percepción desde su dimensión física, psicológica y de comportamiento social, los antecedentes ayudaran a la investigación, para así generar una estrategia participativa para la conformación de diseño urbano que impulsen la mitigación de conflictos socio – espaciales en Guadalajara de Buga, Valle del Cauca en la carrera 9 entre calle 13 y 17.

## **2.2 Referentes**

El campo del urbanismo se debe de manejar de una forma adecuada debido a que es una intervención que se genera con el objetivo de transformar positivamente el espacio de una manera idónea, además en el urbanismo táctico se debe de tener en cuenta a las personas que están habitando constantemente el espacio, porque esa es la clave para dar solución a los conflictos socio espaciales que se han presentado en el tramo de la carrera 9 entre calles 13 y 17 de la ciudad de Guadalajara de Buga, es por esta razón que los referentes proyectuales aportaran a la investigación.

### **2.2.1 Referentes Proyectuales.**

#### **Bucaramanga – Cuadra Play**

Los entes gubernamentales de la ciudad de Bucaramanga en compañía de los ciudadanos intervinieron un concurrido sector en el marco de una influencia modernista en el 2018, en donde predomina el interés general por encima del particular, debido a que el espacio público ubicado sobre las carreras 34 y 35 y la calle 49, en el sector conocido como ‘Cuadra Play’ de Cabecera, antes de su intervención con el urbanismo táctico se centraba en el uso de parqueadero ilegal de vehículos y hoy en día es un sitio de encuentro en donde prima el peatón. Es importante recalcar que un año antes de la intervención se hicieron estudios con la comunidad y los residentes de la zona, ya que era importante conocer la opinión y aceptación de los ciudadanos o si por lo contrario había que crear una nueva estrategia de implantación para el cambio de imagen que se quería dar en esa zona en particular.

La estrategia de la administración municipal se centraba en la recuperación del espacio público, el cual estaba siendo mal utilizado en el sector, generando accidentes de movilidad, también inseguridad en la comunidad y alto deterioro sobre la infraestructura física del espacio

público, por tales motivos implementaron herramientas y alternativas utilizadas en el urbanismo táctico, tales como el uso de materas y pintura decorativa sobre el pavimento, cabe destacar que parte del trabajo lo hicieron jóvenes de la comunidad y ayudaron a darle un aspecto diferente a la cuadra, generando así un vínculo importante entre el espacio público y la persona que lo habita. (figura 4)



Figura 4 Urbanismo táctico Bucaramanga – Cuadra Play

Fuente: Alcaldía de Bucaramanga, obras públicas, cuadra play Recuperado 25 de agosto del 2020

### **Antioquia– Rio Negro calle 48**

El urbanismo participativo aborda diferentes componentes tales como: sociales, de movilidad y técnicos, que están generando a su vez una actuación táctica. Este es un modelo de intervención donde se busca que participen masivamente los ciudadanos para crear modificaciones en el espacio público y establecer impactos sociales y culturales, como sucedió en la carrera 48 con calle 59 de Rio Negro.

La alcaldía de Rio negro en el año 2019, decidió intervenir el cruce con mayor problema vehicular, el cual es el de la carrera 48 con calle 59, con el objetivo de mejorar la movilidad peatonal e incidir en la recuperación de espacios baldíos los cuales generaban un déficit de accesibilidad para los transeúntes, sin embargo, esto se obtuvo con la ayuda de la comunidad

pues debido a la alta participación de ellos se consiguió recuperar y mejorar el entorno por medio de unos criterios que lograron generar un impacto positivo en el ámbito social y cultural, el principal actor fue la pintura sobre el pavimento, consiguiendo con esto un cambio en el comportamiento colectivo, debido a la distribución de la calle en donde se diseñó un espacio más ancho para los peatones, delimitando así las calles y reduciendo los carriles. (figura 5)

Se conceptualizó un patrón floral sobre el pavimento, desarrollando así figuras geométricas hexagonales en donde su principal finalidad fue generar un tejido en el espacio y así crear una red comunitaria que unificara zonas. El urbanismo táctico implementado como herramienta en este territorio, fue utilizado en un corto plazo y de bajo costo buscando así generar cambios a largo plazo y solucionando problemáticas socio especiales.

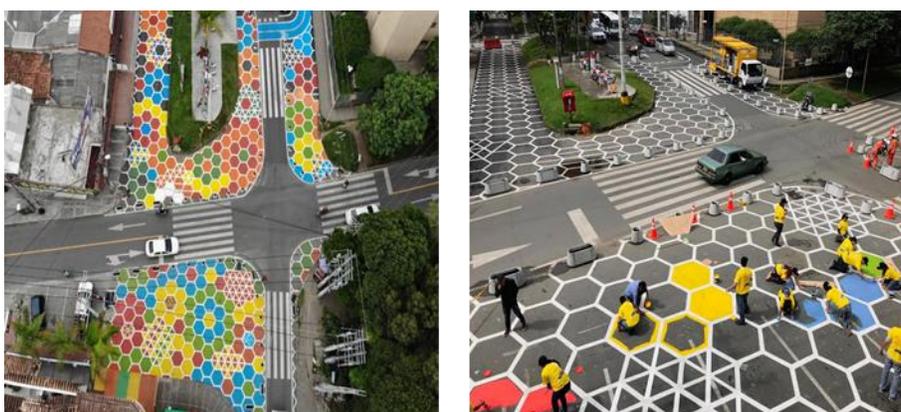


Figura 5 Urbanismo táctico Antioquia Rio Negro Calle 48

Fuente: El País, La importancia de crear calles conscientes Recuperado 25 de agosto del 2020

### **Montería - Avenida Primera entre calles 31 y 32.:**

La ciudad de Montería sigue siendo ejemplo de innovación urbana, debido a que junto al Banco Interamericano de Desarrollo (BID) se desarrolló el primer proyecto de Urbanismo Táctico del Caribe colombiano en el año 2019. En donde se quería que la ciudadanía participara en la búsqueda de soluciones para la movilidad en cruces seguros para todos los actores,

especialmente los más vulnerables, como niños, adultos mayores y personas con movilidad reducida y a su vez dándole protagonismo al ciclista y al peatón. (figura 6)

El alcalde de la ciudad, buscaba con esta intervención la interacción de la comunidad con las posibles soluciones para la movilidad en cruces seguros para todas las personas, pero especialmente para los más vulnerables, como niños, adultos mayores y personas con movilidad reducida, creando así un protagonismo para el ciclista y peatón. Las herramientas que implantaron del urbanismo táctico en este tramo fueron las pinturas sobre las calles, en donde crearon diferentes patrones para identificar los métodos de movilidad tanto de los peatones como de los ciclistas y conductores de vehículos y así mismo proteger el entorno urbano y la seguridad de la comunidad. Esta estrategia logra humanizar los espacios públicos urbanos rehabilitando cada sector dando posibles soluciones a problemas de planificación en las ciudades e involucrando directamente a las personas que habitan diariamente el espacio.



Figura 6 Urbanismo táctico Montería Avenida primera entre calles 31 y 32

Fuente: La razón diario digital, Urbanismo táctico, la colorida apuesta a la movilidad Recuperado 25 de agosto del 2020

### **Santiago de Chile– Paseo Ahumada:**

A fines de 2017 la municipalidad de Santiago propuso mejorar las condiciones existentes del paseo Ahumada en el centro de Santiago cambiando el uso vehicular, convirtiendo ese tramo de la ciudad en un uso peatonal, generando en su intervención un urbanismo táctico, sin embargo una empresa privada realizó estudios previos con las personas que transitaban diariamente el lugar, y así conocer las necesidades y lo que querían ver cada vez que cruzaban ese tramo para llegar a algún punto de la ciudad, mejorando a su vez la calidad de vida de quienes circulan y trabajan en el sector.

El proyecto se basó en pintar de múltiples colores la calzada y generar un mobiliario que estuviera acorde al diseño, incorporando también elementos tecnológicos que permitieron realizar mediciones y seguridad espacial para las personas que transitaban el lugar. La intervención del paseo de Ahumada o de Bandera, permitió mejorar un espacio público abandonado por la ciudadanía, debido a la ocupación y destinación excesiva para el vehículo, en la actualidad con la intervención que se logró, el espacio se convirtió en un lugar de encuentro y estancia, transformando así mismo el estilo y calidad de vida de las personas que lo habitan diariamente.

Cabe resaltar, que el proyecto nació como una intervención temporal aprovechando que la calle estaba cerrada al tráfico vehicular, pero que finalmente se quedó por mucho más tiempo. Este proyecto recibió el Premio de la Ciudad 2018 en la categoría “Proyecto Urbano Público”, mientras el tránsito peatonal ha crecido "de 27 mil a 88 mil personas por día, las ventas del comercio aumentaron cerca de un 20% y el 96% por la intervención. (figura 7)



Figura 7 Urbanismo táctico Santiago de Chile - Paseo Ahumada

Fuente: Archdaily, urbanismo táctico Recuperado 25 de agosto del 2020

### **Panamá - La Victoria:**

Panamá es una de las ciudades con mayor congestión vehicular y con mayores tiempos de viaje, tan sólo el 9% de éstos se realizan a pie, uno de los porcentajes más bajos de toda la región latinoamericana. La escasa movilidad peatonal en Panamá refleja, en parte, una infraestructura deficiente, donde la falta de aceras, la inexistencia de pasos de cebra, y la ausencia de semáforos, la convierten en una ciudad consagrada al automóvil, por esta razón las entidades gubernamentales decidieron realizar un cambio en la calle Victoria, debido a que en sus calles las aceras son reducidas y hay una gran inexistencia de pasos de cebra, sumado también la ausencia de semáforos provocando accidentes de movilidad constantemente.

Al intervenir la calle Victoria con las herramientas del urbanismo táctico, y convertirla en una calle peatonal, se logró evidenciar un impacto positivo, en donde la participación ciudadana fue el actor principal para la efectividad y sostenibilidad del proyecto, debido a que la comunidad es la que se encargó de darle orden a la calle, con elementos de pintura los cuales están plasmados en la calzada de la ciudad con el objetivo de ampliar y destacar el paso peatonal dando así mismo un giro a la movilidad de ese sector y proporcionando un cambio importante para el espacio público y la comunidad que lo disfruta. (figura 8)



*Figura 8 Urbanismo táctico Panamá La Victoria*

*Fuente: Huffpost, El urbanismo táctico como herramienta de transformación ciudadana en Ciudad de Panamá Recuperado 25 de agosto del 2020*

Con los referentes proyectuales presentados anteriormente, se concluye que el urbanismo táctico fortalece los lazos entre la sociedad y así mismo ayuda a embellecer los espacios de nuestra ciudad, esta técnica ayuda a fortalecer la identidad social comunitaria, rescata los espacios. Es importante entender que una ciudad está en constante transformación y que requiere ser pensada con el paso de los días debido a que es en ese momento en donde se enmarca los cambios físicos, culturales y sociales; teniendo en cuenta a la comunidad para una intervención urbanística participativa.

La planificación de una ciudad siempre debe de estar a un paso más adelante y poder visualizar las tendencias o dinámicas que se pueden presentar en la ciudad en un futuro y así poder controlar de manera eficiente las intervenciones que se requieran con el fin de responder al crecimiento del territorio. Los referentes proyectuales aportan significativamente a la recopilación de información para la investigación debido que se evidencia que el uso de pintura en las vías puede darle un sentido a la movilidad, además de generar un cambio de gran impacto a la comunidad, los usos de elementos naturales ayudan a darle vida a los espacios urbanos.

### 3. MARCO CONTEXTUAL

#### 3.1 Localización

Este Proyecto Investigativo se lleva a cabo en el municipio de Guadalajara de Buga, ubicado en el departamento del Valle del Cauca, República de Colombia. Por el norte limita con el municipio de San Pedro, por el Sur con los Municipios de Ginebra y Cerrito, por el Oriente con el departamento del Tolima y por el Occidente con los Municipios de Yotoco. Su cabecera municipal se encuentra localizada a 3°54´ de latitud norte; y, 76° 18´ de longitud oeste.



*Figura 9 División política del departamento del Valle del Cauca, Buga.*

Fuente: Wikipedia, Mapa del municipio de Buga *Recuperado 25 de Marzo del 2020*

La división político-administrativa del municipio está estructurada en la zona urbana por barrios agrupados en siete comunas, y en la zona rural por corregimientos en nueve comunas (Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial, 2004).



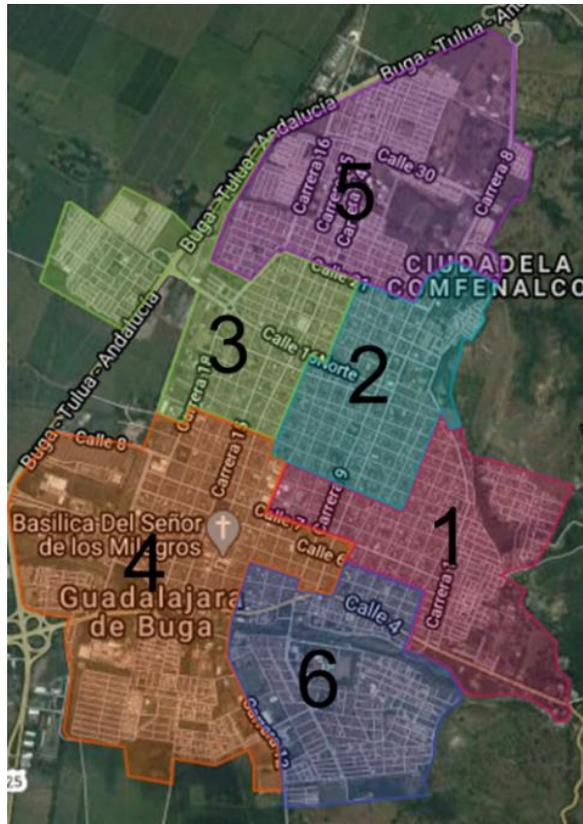


Figura 11 Ubicación de Comunas de Guadalajara de Buga

Fuente: Datos, Gov Municipio de Guadalajara de Buga/ Recuperado 10 de Marzo del 2020

La ciudad es una de las más antiguas de Colombia, y tuvo, de acuerdo a las investigaciones, cuatro fundaciones en diferentes lugares y fechas.

La Primera Fundación (Fecha en investigación) fue ordenada por el gobernador Sebastián de Belalcázar. Fundada con el nombre Buga La Vieja. Más adelante la Segunda Fundación se realizó entre los años 1554-1555 ordenada por Pedro Fernández del Busto y ejecutada por Giraldo Gil de Estupiñán recibiendo el nombre de: Nueva Jerez de los Caballeros, la ubicación era en las Cabeceras del Río Bugalagrande (Corregimiento La Marina en Tuluá). Por su parte la Tercera Fundación realizada entre los años 1557-1559 fue ordenada por el gobernador Luis de Guzmán y ejecutada por Rodrigo Díez de Fuenmayor y recibió el nombre de Guadalajara de

Buga. La ubicación fue en el Valle de Tunessi - Páramo de Pan de Azúcar. (Wikipedia,2020)

En la actualidad Guadalajara de Buga le apuesta a reposicionarse dentro del concierto regional y recuperar la importancia en el contexto de las dinámicas sociales, económicas y culturales que caracteriza su rica historia. El trabajo para concretar proyectos que permitan mejorar las condiciones actuales del municipio, en lo urbano y lo rural, en lo funcional y en lo espacial, en lo socio- económico y en lo cultural, en lo construido y en lo natural y paisajístico, en lo productivo y en lo ambiental, deben constituirse en elementos que permitan construir ciudad a partir de la suma de esfuerzos en la búsqueda de un objetivo común; una ciudad donde se habite y se trabaje en muy buenas condiciones de calidad de vida, donde su espacio público sea cuantitativa y cualitativamente apto para un adecuado uso y disfrute por parte de todos, el patrimonio cultural sea orgullo de la ciudad, sus bienes ambientales la más preciada riqueza municipal y, el sentido de pertenencia y orgullo ciudadano constituya el acicate de las iniciativas por la consolidación de un mejo municipio

En este eje tan importante de la carrera 9 se encuentra dentro del centro histórico de la ciudad de Guadalajara de Buga, además a cuatro cuadras se encuentra la basílica del señor de los milagros el cual es muy importante para los habitantes de la ciudad y del Valle del Cauca, los peregrinos y personas creyentes del señor de los milagros visitan constantemente la ciudad de Buga.

### 3.2 Análisis Urbano

En los planos que se encuentra a continuación se puede analizar que el uso del suelo predominante es el Industrial seguido por el Residencial, sin embargo, los patrones dominantes de la ciudad de Guadalajara de Buga se enmarcan en el residencial.

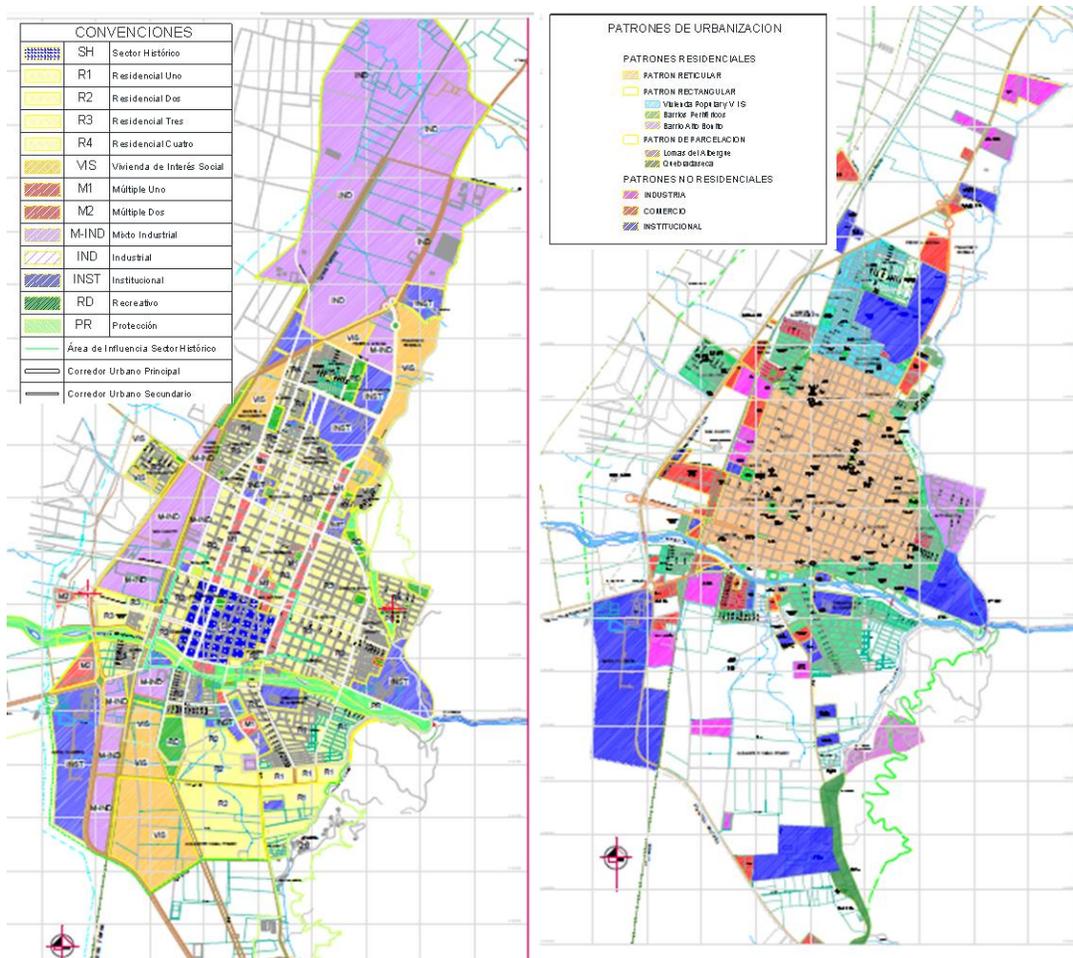


Figura 12 Usos del Suelo y patrones dominantes de Guadalajara de Buga/

Fuente: Plan de Ordenamiento Territorial de Buga / Recuperado 10 de Marzo de 2020

En los siguientes planos podemos evidenciar la malla vial de la ciudad de Guadalajara de Buga en donde se demuestra que la carrera 9 va de norte a sur, este eje articulador es de doble calzada vehicular, por otro lado, se demuestra en el plano los espacios públicos que tiene la

ciudad en donde la comuna 4 es la predominante con 195,290km<sup>2</sup>

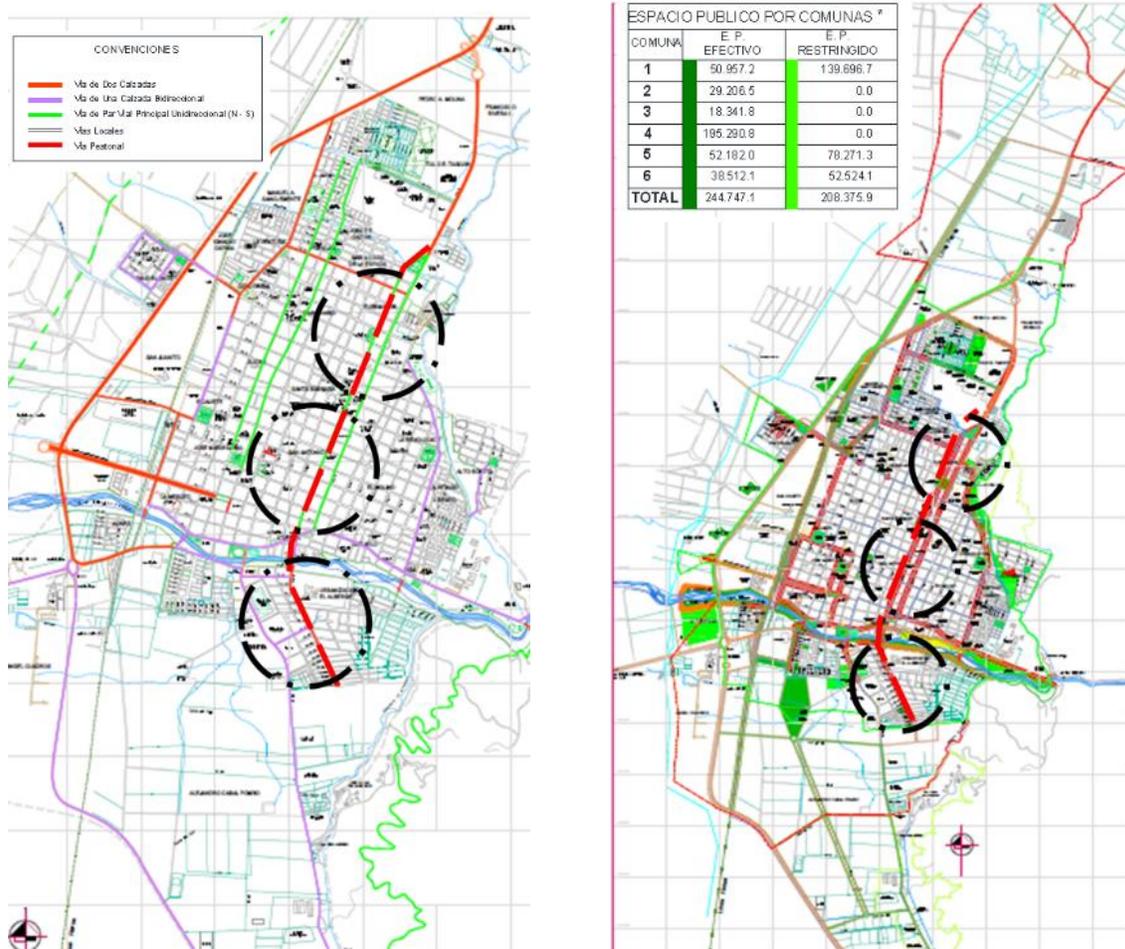


Figura 13 Malla vial y espacio público efectivo de Guadalajara de Buga/

Fuente: Plan de Ordenamiento Territorial Recuperado 10 de marzo de 2020

La carrera 9 como se ha mencionado anteriormente es un eje vial importante que cruza de Norte a Sur la ciudad de Guadalajara de Buga, se identificó tres polígonos los cuales se identificaran como: el 1 polígono zona popular, el 2 polígono centro histórico y el 3 polígono sector residencial; cada uno de ellos presenta características diferentes las cuales se presentaras a continuación.

El primer Polígono se encuentra en la comuna 2 desde la calle 23 hasta la calle 12 con carrera 9na. Es una zona critica debido a que se ha presentado problemáticas por los diferentes usos del

suelo, además de que fue uno de los primeros barrios de la ciudad y no cuenta con espacios requeridos.



*Figura 14 Carrera 9na con Calle 14 y 15 Zona Popular*

*Fuente: Propia*

El segundo Polígono abarca las comunas 1 y 4 desde la calle 11 hasta la calle 1 con carrera 9na, se encuentra en un punto medio debido a que está cerca del centro histórico de la ciudad de Buga, se presenta diferentes usos del suelo, pero de manera controlada.



*Figura 15 Carrera 9na con Calle 07 y 08 Centro histórico*

*Fuente: Propia*

El tercer Polígono se encuentra en la comuna 6 desde la calle 1 sur hasta la calle 17 sur con carrera 9na. Se encuentra en una zona de nivel bajo debido a que es un área residencial con algunos puntos comerciales, sus vías han sido planificadas y sus usos han sido más controlado presentando muy pocas problemáticas.



Figura 16 Carrera 9na con Calle 07ª Sur Sector residencial

Fuente: Propia

A continuación, se muestra el plano en donde se identifican los tres polígonos, el amarillo como el 1 polígono, el naranja como el 2 polígono y el café como el 3 polígono, se visualiza un 4 polígono de color negro el cual es el tramo a intervenir (carrera 9 entre calles 13 y 17) se encuentra en el polígono 1 llamado la zona popular la cual es la zona más crítica.



Figura 17 Polígonos identificados en la carrera 9

Fuente: Elaboración propia

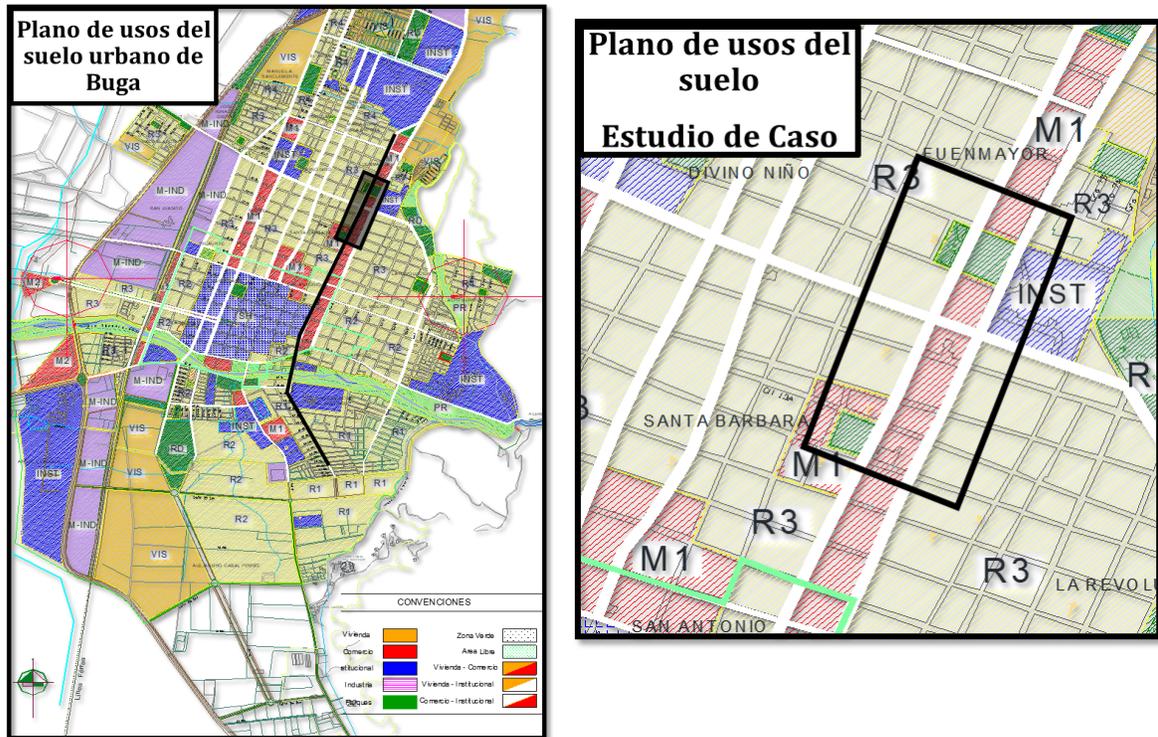


Figura 18 Plano usos del suelo relación con tramo a intervenir

Fuente: Plan de Ordenamiento Territorial, usos del Suelo Recuperado 10 de marzo de 2020

Al analizar las diferentes problemáticas presentadas en los polígonos se decide intervenir el 1 debido a que es uno de los sectores más complejos por los diferentes usos; con la propuesta participativa se puede lograr mitigar los conflictos socio espaciales presentados por uso del suelo y el caso de estudio será entre las calles 17 y 13 de la carrera 9° las cuales están articuladas por dos parques importantes de la ciudad.



## 4. MARCO CONCEPTUAL

### 4.1 Conceptos Estructurantes

**Urbanismo:** Se soporta en la planificación y ordenación urbanística de las ciudades para así determinar los espacios que estarán presentes físicamente dentro de una ciudad, generando una idónea construcción del espacio habitable, con la finalidad de proveer a la población un bienestar a través de la determinación correcta de los espacios por medio de regulación, organización y conocimiento de las necesidades de la sociedad.

**Urbanismo táctico:** (Lee Stickells, 2011) explica que es el urbanismo táctico es “una serie de prácticas urbanas micro-espaciales que re direccionan el uso de los espacios de la ciudad con el fin de invertir las dinámicas de determinados entornos urbanos”. Teniendo esto claro, el urbanismo táctico crea soluciones al urbanismo tradicional de las ciudades, el cual con el tiempo ha sido transformado por las diferentes situaciones como el crecimiento y expansión de las ciudades, tiene como finalidad la intervención de espacios existentes sub utilizados, asignándoles un uso que no es necesariamente de ocupación arquitectónica o permanente, abriendo las posibilidades para que estos espacios sean utilizados por las personas y con esto rescatar la forma de sentir, valorizar y aprovechar cada espacio de la ciudad de manera ordenada.

**Planeación urbana:** Es el ordenamiento de los sistemas estructurantes que hacen parte de las ciudades, como el desarrollo socioeconómico y cultural, la movilidad urbana, los espacios públicos, la gestión y creación de equipos urbanos, el adecuado control del uso del suelo entre otros, estos elementos tienen la finalidad de regular y crear directrices de crecimiento y desarrollo urbano.

**Diseño urbano:** Es una zona determinada de la planificación urbana la cual se encuentra amarrada a dar soluciones que abarquen los aspectos físicos espaciales urbanos, dando así unas limitantes de forma e interpretación de los diferentes usos del suelo del espacio, estableciendo una articulación entre los mismos para impulsar constantemente el desarrollo urbano a un largo plazo y poder conformar un adecuado ordenamiento urbanístico dentro de las ciudades.

**Intervención:** Es un proceso que procede sobre las causas y situaciones específicas que dieron origen al deterioro de un espacio urbano determinado, contrarrestando así al mejoramiento y desarrollo de las ciudades, debido a que esos factores presentan unas condiciones sobre la vida de las personas. Para una intervención apropiada se debe tener un análisis completo del lugar, para así mismo generar unas estrategias que cumplan y den solución a los conflictos espaciales presentados.

**Transformación:** Es el proceso a través del cual algún elemento o persona modifica su estado original conservando su identidad o particularidad. Para la presente investigación se analizó el término de transformación aplicado a la transformación del tramo de la carrera 9 entre calles 13 y 17, asumiendo este concepto como transformación a la espacialidad en su estructura y modificaciones de los elementos formales representativos del urbanismo.

**Adaptación:** Se hace referencia a la acomodación o amoldamiento o cosa respecto a otra. Este término aplicado a la investigación, se entiende cuando la calzada se adapta a un nuevo modelo el cual debe de estar amoldado con su entorno para dejar a un lado su uso original, transformando en ocasiones elementos característicos con el cual se construyó inicialmente, un ejemplo es reducir la calzada para darle un espacio de movilidad al peatón cuando los andenes son reducidos y no cumplen con la espacialidad que se necesita en el presente.

## **4.2 Criterios de Intervención**

### **4.2.1 Pertinencia Social.**

El urbanismo táctico se desarrolla bajo la dinámica participativa directamente con la comunidad en donde se va a intervenir, en este caso en el tramo de la carrera 9 entre calle 13 y 17 sobre un eje vial, donde se ve los usos del suelo de residencial, comercial, espacio público e institucional, es por eso que la investigación debe de tener los actores que son las personas y comunidad que habitan y experimentan constantemente la zona y conocen las problemáticas y necesidades y los agentes quienes son las entidades gubernamentales que ayudan a determinar las funciones del espacio público.

En el impacto regional encontramos al Valle del Cauca, en donde no se encuentra ningún plan para la recuperación e intervención del espacio urbano a través de un modelo nuevo de urbanismo táctico, se basa directamente en el municipio de Guadalajara de Buga debido a que por un largo tiempo en esa ciudad el plan de ordenamiento territorio no ha tenido actualizaciones generando así conflictos socio espaciales dentro de la ciudad y que con este modelo de urbanismo táctico se puede generar unas estrategias de intervención sin generar un gran impacto en la estructura física de la ciudad, si no por el contrario ayudará a dar soluciones de manera positiva para la comunidad.

Con la presente investigación se pretende crear un modelo de urbanismo táctico adaptable a cualquier situación que tengan características parecidas a la que presenta el tramo a intervenir, y así poder solventar una solución de manera más rápida y de bajo costoso pero que provocará una potencialidad sobre el espacio y un efecto positivo sobre las personas que habita constantemente

la zona.

#### **4.2.2 Impacto Ambiental.**

Al intervenir el tramo de la carrera 9 entre calle 13 y 17 se producirá un impacto ambiental positivo debido a que en el tramo se encuentra dos elementos conectores que son el parque Fuenmayor ubicado al norte y el parque Santa Bárbara el cual se encuentra al sur de la ciudad, entre estos dos parques se encuentra el tramo a intervenir en donde se propone con la propuesta de intervención un espacio público que este rodeado de vegetación la cual ayudará a crear un eje vial ambiental el cual será beneficiario para la ciudad y comunidad.

El urbanismo táctico, tiene como estrategia la recuperación del espacio público y zonas verdes, las cuales no están en constante cuidado por el estado, con esta alternativa impacta de manera efectiva a la ciudad debido a que se le devuelve un espacio requerido que ayuda particularmente a reducir la sensación de calentamiento dando un confort y armonización al espacio intervenido.

#### **4.2.3 Impacto Económico.**

El municipio de Guadalajara de Buga cuenta con diversas actividades económicas en todo su casco urbano, y más sobre un eje vial que cruza de Norte a Sur como es la carrera 9 debido a que en este sector en el sur se encuentra la zona residencial con puntos estratégicos de actividades económicas pero las cuales se encuentra de una manera estructurada, en la zona central se encuentra el casco histórico y su intensidad económica es más elevada que la anterior debido a que es una zona que se encuentra cerca del sector turístico, por último en la parte norte se encuentra el tramo donde se centra la investigación que es entre las calles 13 y 17, en ese sector se evidencia diferentes usos del suelo y uno de los más populares es el comercial, debido a que

hay diferentes actividades económicas, como bares, restaurantes, estancos, panaderías, tiendas de diferentes elementos, y al estar ubicado en uno de los sectores más antiguos de la ciudad no cuenta con los espacios requeridos.

Lo anterior, explica como el urbanismo táctico va a generar un impacto económico positivo para la comunidad y la ciudad debido a que es un sector que está en constante actividad desde las horas de la mañana hasta la noche y al transformar un espacio ayudara a la reactivación económica, potencializando la zona y volviendo altamente comercial en donde se puede disfrutar de manera constante por los elementos que incluye el urbanismo táctico.

## 5. CAPITULO I DIAGNOSTICO URBANO

### 5.1 Desarrollo de Objetivos – Análisis urbano de Guadalajara de Buga

#### 5.1.1 Usos del suelo en Guadalajara de Buga.

Los usos del suelo en Guadalajara de Buga predominantes es el de vivienda, seguido por institucional que se encuentra en el centro histórico y en diferentes puntos de la periferia de la ciudad, el industrial se encuentra al oeste. El comercio se encuentra en la parte del centro urbano. (ver figura 20)

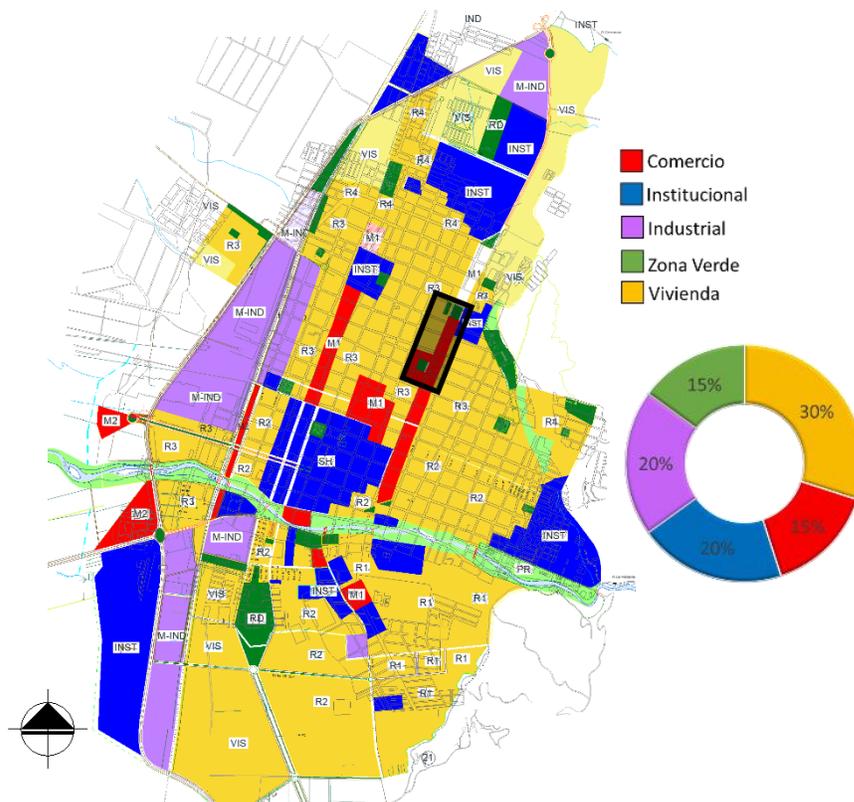


Figura 20 Plano usos del suelo relación con tramo a intervenir

Fuente: Plan de Ordenamiento Territorial, usos del Suelo Recuperado 10 de marzo de 2020

### 5.1.2 Plano de zonas verdes (pulmones) Guadalajara de Buga.

Las zonas verdes de la ciudad de Buga se encuentran en el límite y sobre el río Guadalajara de Buga, sin embargo, existen parques en el centro urbano. En el área a intervenir se encuentran dos parques importantes, el parque Santa Barbaba y el parque Fuenmayor. (ver figura 21)

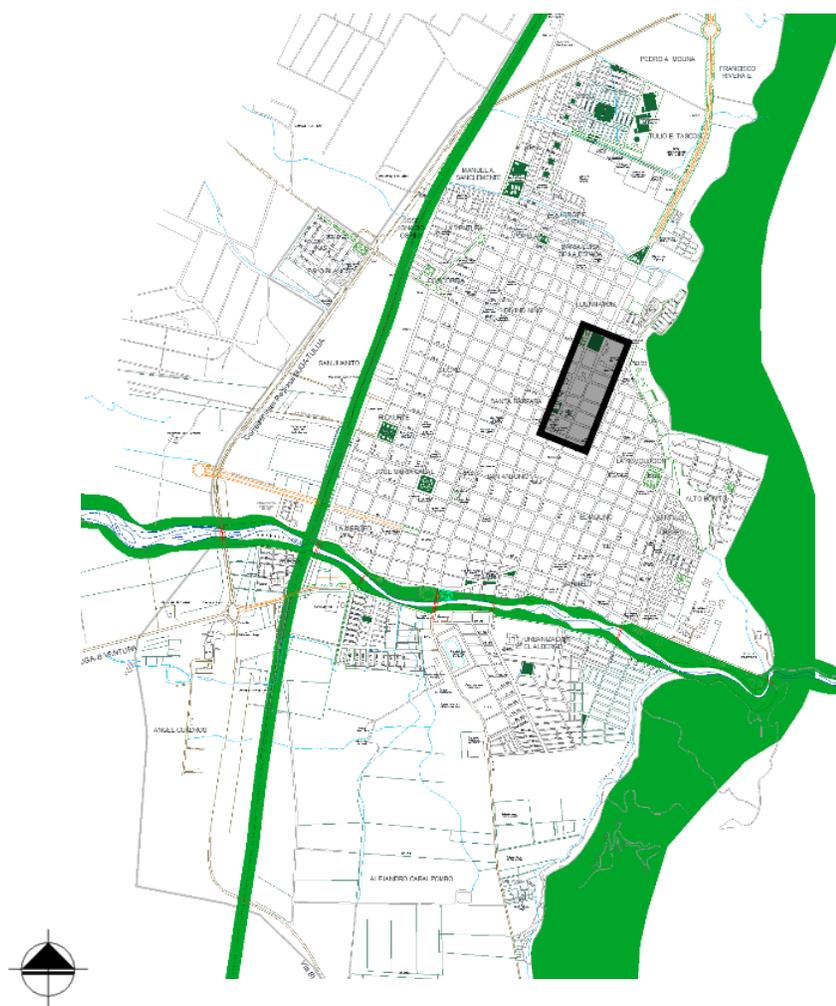


Figura 21 Plano de zonas verdes (pulmones ) relación con tramo a intervenir

Fuente: Plan de Ordenamiento Territorial, plano de zonas verdes Recuperado 10 de marzo de 2020

### 5.1.3 Plano de crecimiento urbano Guadalajara de Buga.

El crecimiento urbano empezó desde el centro de la ciudad expandiéndose hacia la periferia. La zona a intervenir se encuentra en dos de los primeros desarrollos urbanos que tuvo la ciudad. (ver figura 22)

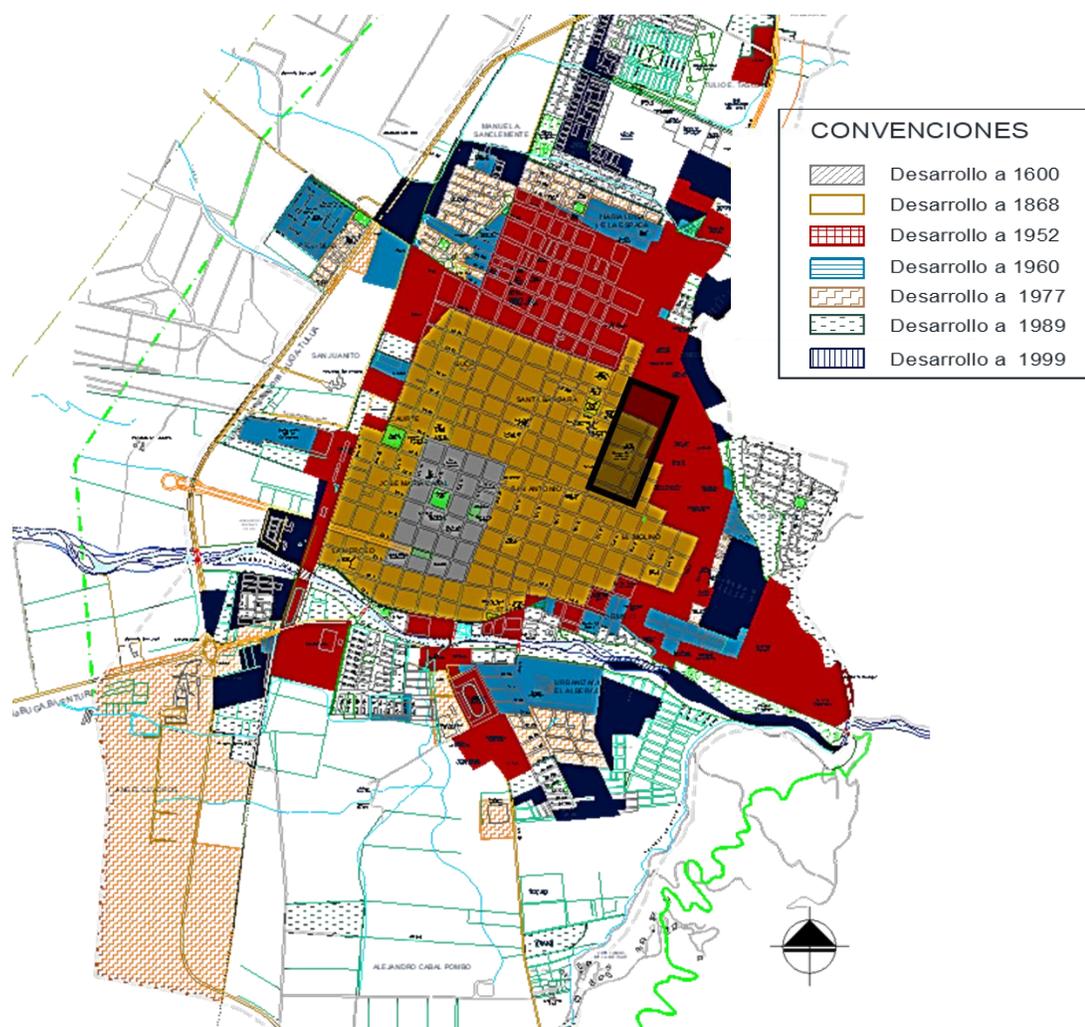


Figura 22 Plano de crecimiento urbano ( relación con tramo a intervenir

Fuente: Plan de Ordenamiento Territorial, plano de crecimiento urbano Recuperado 10 de marzo de 2020

### 5.1.4 Plano de contaminación atmosférica Guadalajara de Buga.

En la periferia de la zona urbana de la ciudad se demarca la contaminación atmosférica por fuente fija debido a la cercanía de las zonas industriales. En el centro se ve alta contaminación atmosférica por fuente vehicular, demarcando más en las zonas donde se encuentra los usos del suelo instruccionales y comerciales. (ver figura 23)

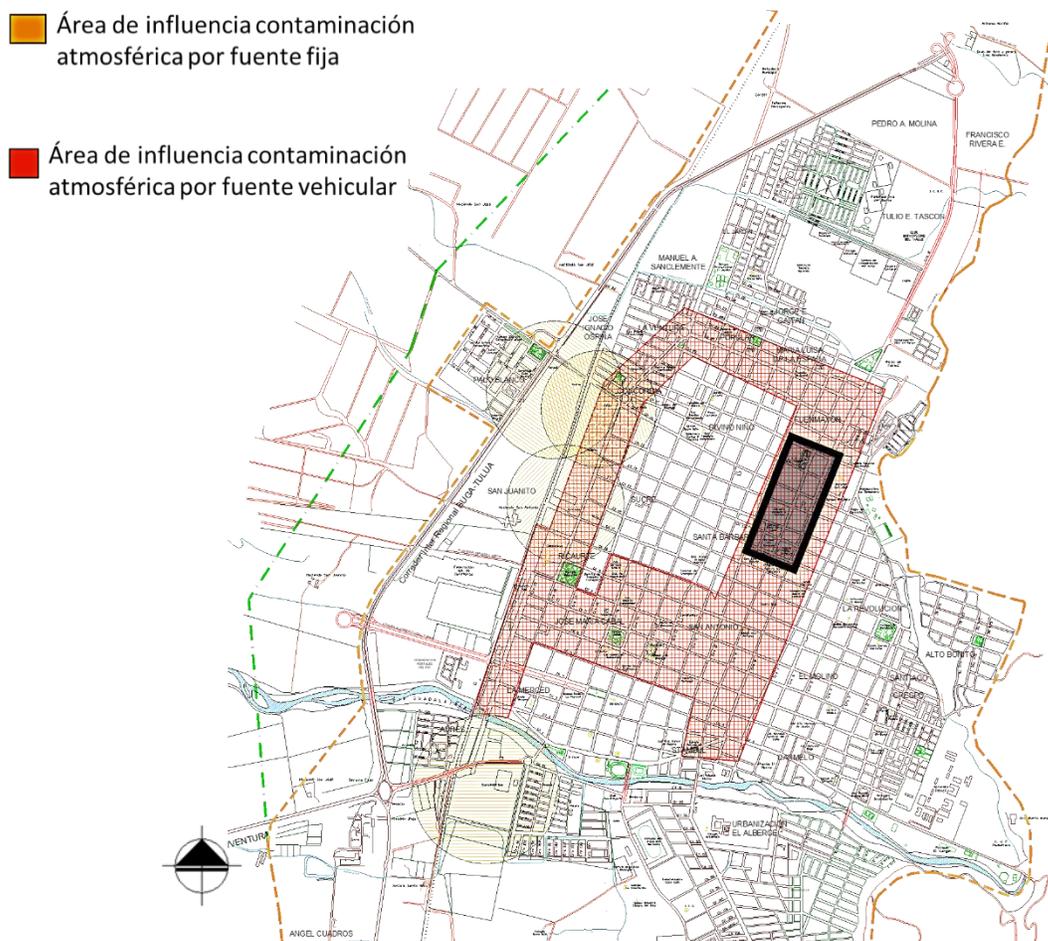


Figura 23 Plano de contaminación atmosférica ( relación con tramo a intervenir

Fuente: Plan de Ordenamiento Territorial, plano de contaminación atmosférica Recuperado 10 de marzo de 2020

### 5.1.5 Plano de malla vial Guadalajara de Buga.

La ciudad de Guadalajara de Buga cuenta con un trazado de malla vial unidireccional, bidireccional, locales y peatonales. En el tramo a intervenir se encuentra la vía principal unidireccional (N-S). (ver figura 24)

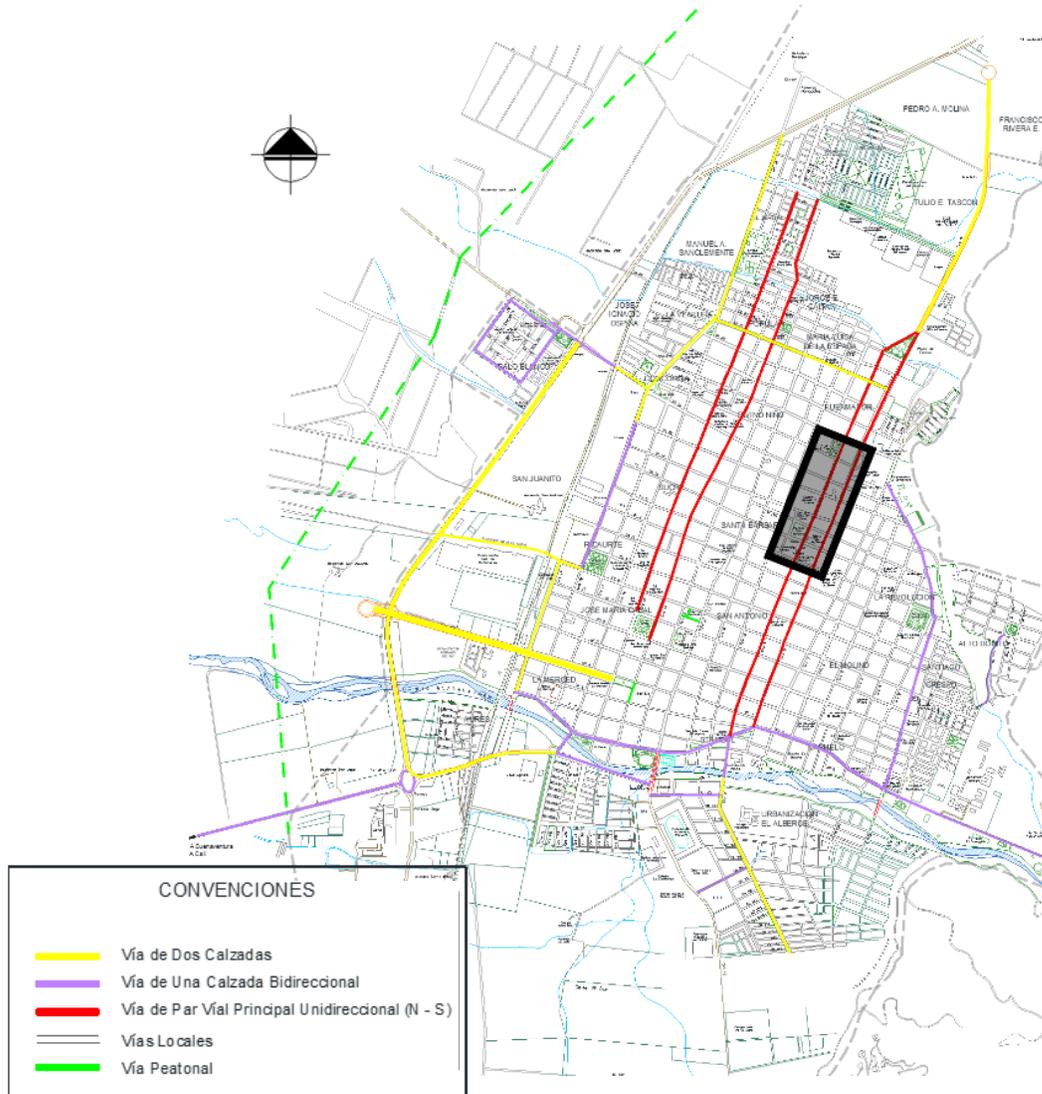


Figura 24 Plano de malla vial ( relación con tramo a intervenir)

Fuente: Plan de Ordenamiento Territorial, plano de malla vial Recuperado 10 de marzo de 2020

5.1.6 Plano de carrera 9 entre calles 13 y 17 (tramo a intervenir).



Figura 25 levantamiento de plano arquitectónico de tramo a intervenir y visuales

Fuente: Propia

## 5.2 Desarrollo de Objetivos – Levantamiento arquitectónico y análisis urbano del tramo a intervenir

### 5.2.1 Usos del suelo de carrera 9 entre calle 13 y 17.

Los usos del suelo en el tramo a intervenir de la carrera 9° y las calles 17 y 13 se encuentra predominante el uso de comercio, seguido por el residencial, también el institucional cerca de las dos zonas recreativas. (ver figura 26)

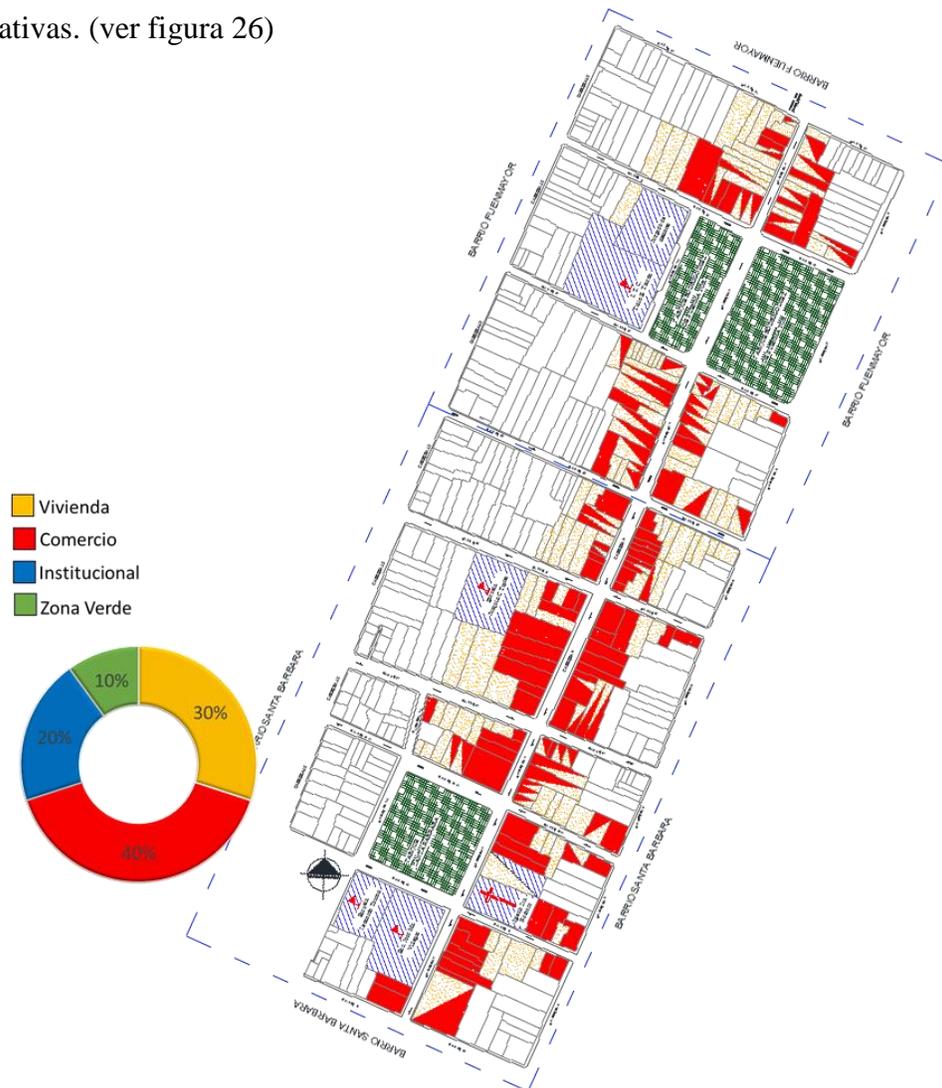


Figura 26 levantamiento de plano de usos del suelo del tramo a intervenir

Fuente: Propia

### 5.2.2 Usos de alturas de carrera 9 entre calle 13 y 17.

El tramo a intervenir los predios de 1 piso son los predominantes, seguidos por los predios de 3 pisos y por último se encuentran los del 2 piso. (ver figura 27)

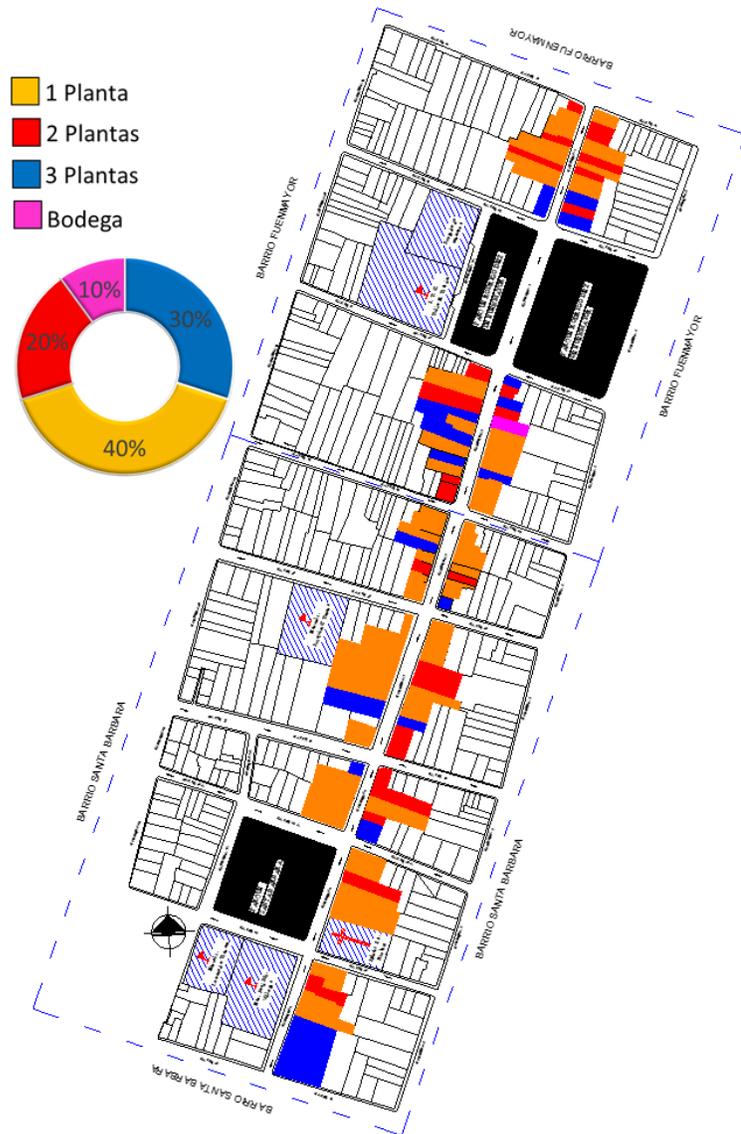


Figura 27 levantamiento de plano de alturas del tramo a intervenir

Fuente: Propia

### 5.2.3 Plano de Nolli de carrera 9 entre calle 13 y 17.

El tramo a intervenir el 80% representa los llenos y el 20% vacíos con espacio público. (ver figura 28)

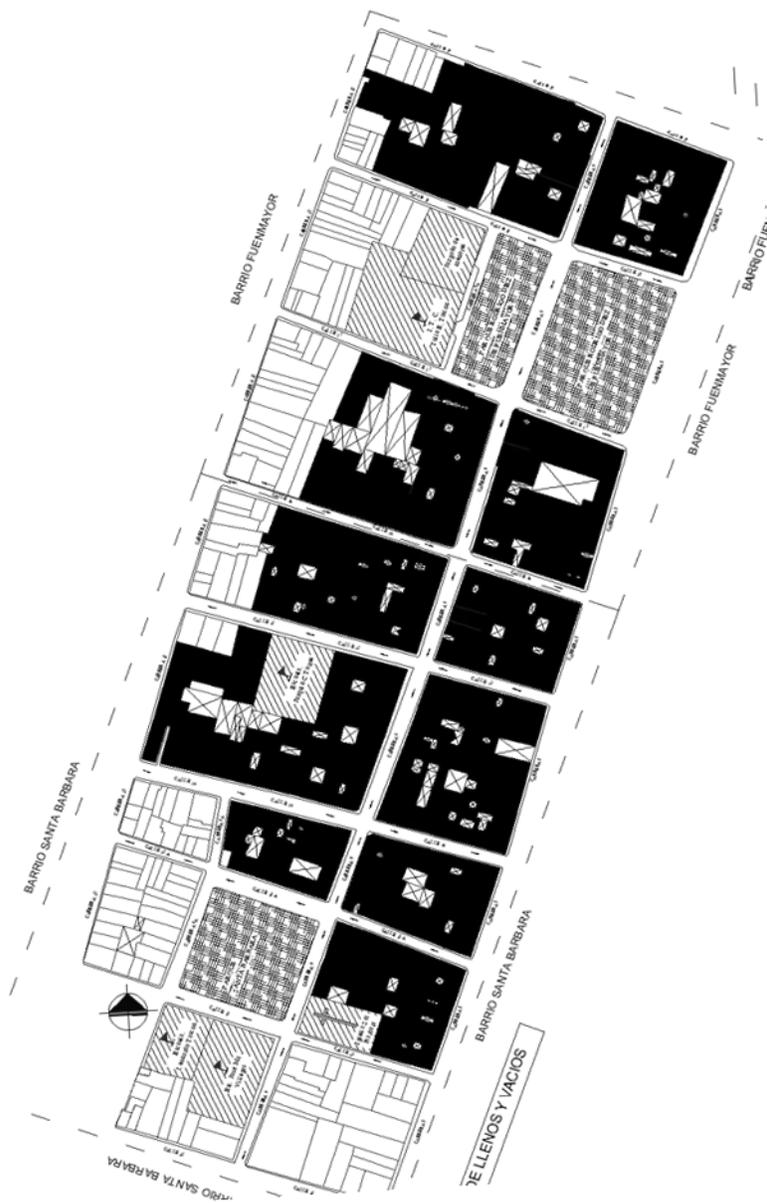


Figura 28 levantamiento de plano de Nolli del tramo a intervenir

Fuente: Propia

### 5.2.4 Plano de accidentalidad vehicular de carrera 9 entre calle 13 y 17.

En el sector a intervenir se presenta constantemente una congestión vehicular, debido a la carrera 9° es una vía colectora que cruza de Norte a Sur. Además, frecuentemente se manifiestas accidentes de movilidad como se muestra en el plano donde aparece la X. (ver figura 29)



Figura 29 levantamiento de plano de accidentalidad de movilidad del tramo a intervenir

Fuente: Propia

### 5.2.5 Plano de movimiento vehicular de carrera 9 entre calle 13 y 17.

El tramo a intervenir de la carrera 9 se ve una alta congestión vehicular y un riesgo de accidentalidad. (ver figura 30)

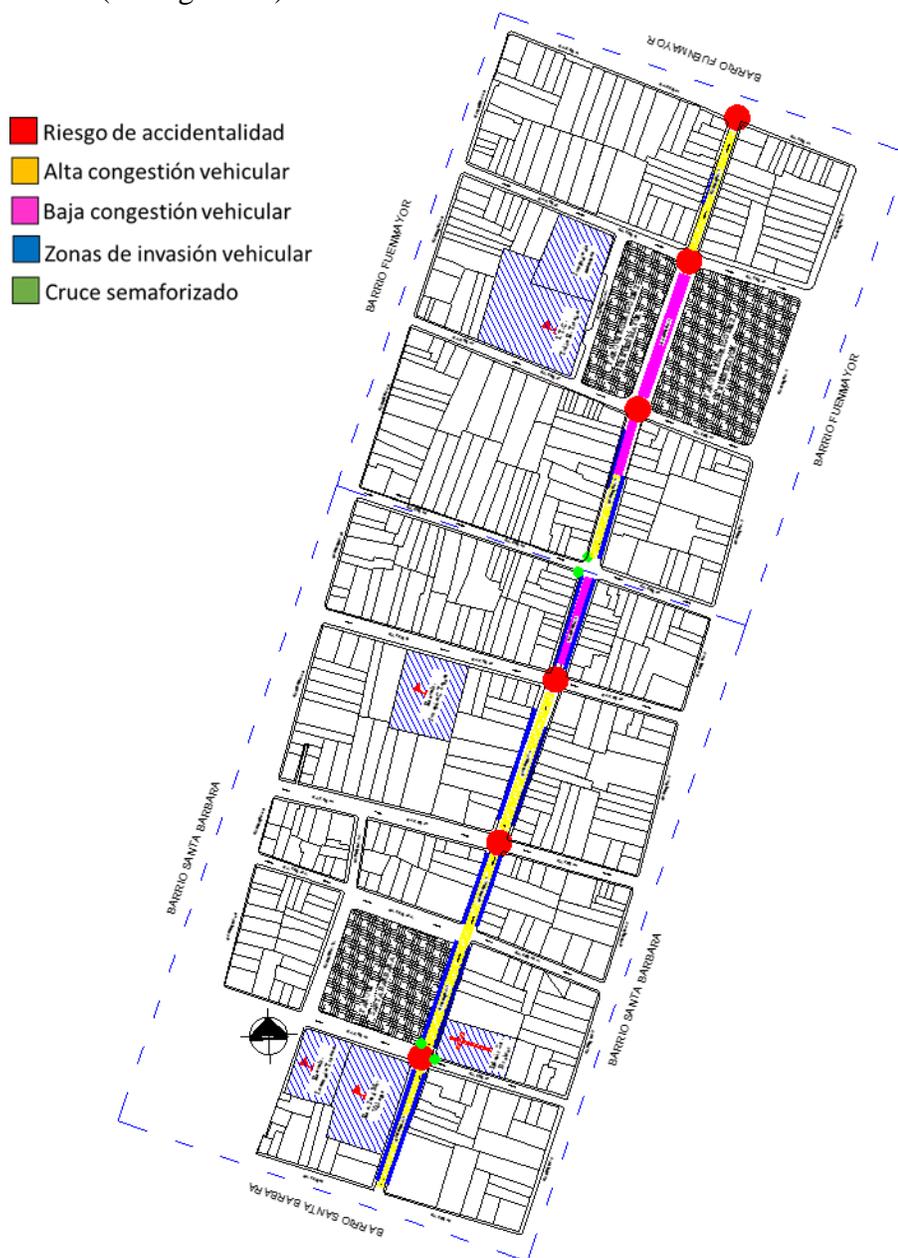


Figura 30 levantamiento de plano de movimiento vehicular del tramo a intervenir

Fuente: Propia

### 5.2.6 Plano de contaminación ambiental de carrera 9 entre calle 13 y 17.

El tramo a intervenir de la carrera 9 cuenta con altos índices de contaminación auditiva y atmosférica por vehículos. (ver figura 31)

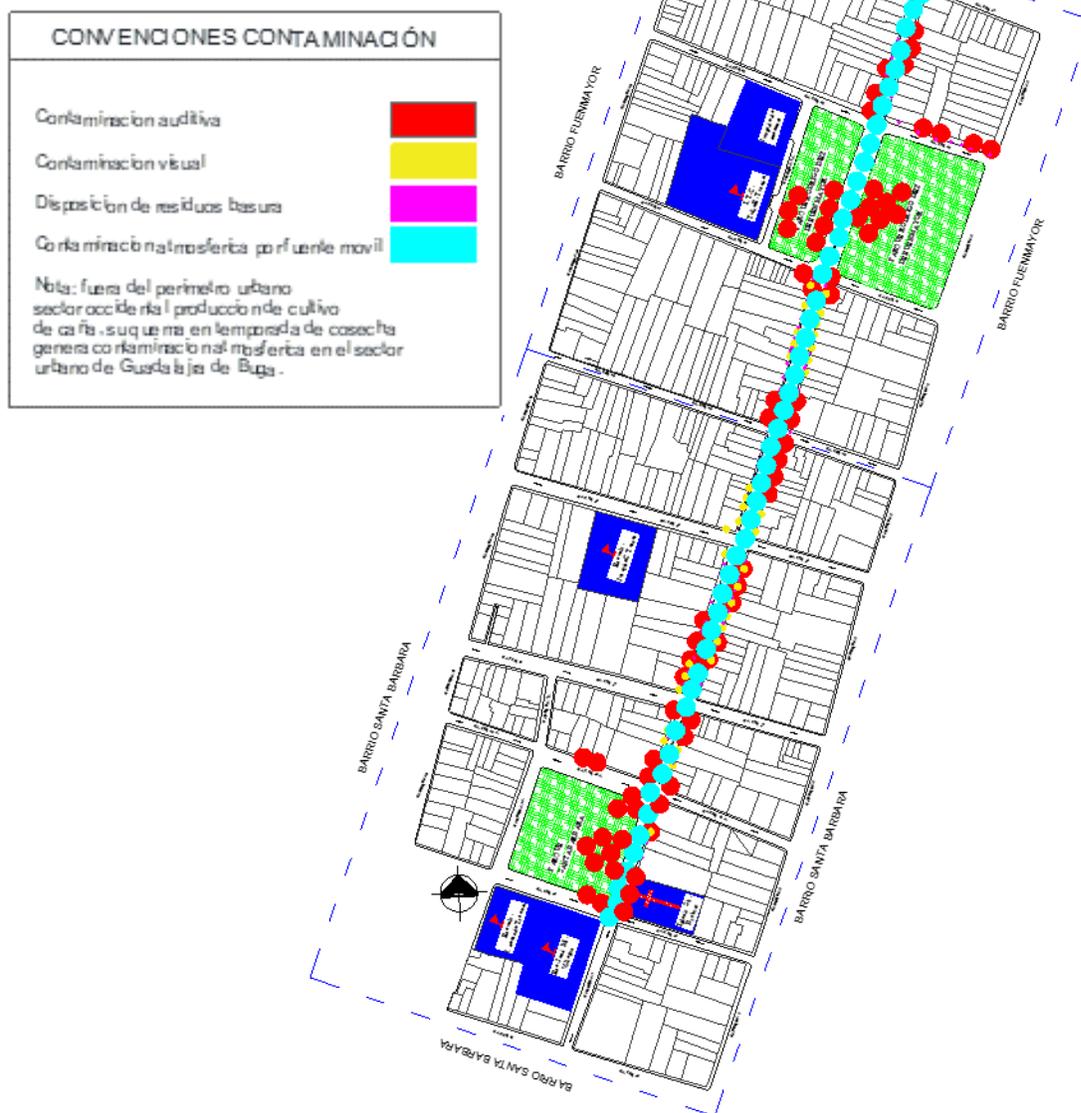


Figura 31 levantamiento de plano de contaminación ambiental del tramo a intervenir

Fuente: Propia

### 5.3 Desarrollo de Objetivos – Análisis urbano por manzanas.

#### 5.3.1 Plano de manzanas general de carrera 9 entre calle 13 y 17

Manzana 01



Manzana 02



Manzana 03



Manzana 04



Manzana 05



Figura 32 levantamiento de plano por manzana del tramo a intervenir

Fuente: Propia

### 5.3.2 Parques que se encuentran en carrera 9 entre calle 13 y 17.

EL Parque Santa Bárbara fue inaugurado el 20 de julio de 1910, para la conmemoración de la Independencia de Colombia Popularmente se conoce como el Parque de los Leones o Parque de Santa Bárbara. Hoy en día este sitio es escenario de festejos populares, concentraciones culturales, políticas y actividades en favor de la comunidad. (ver figura 33)



*Figura 33 Parque Santa Barbara*

*Fuente: Propia*

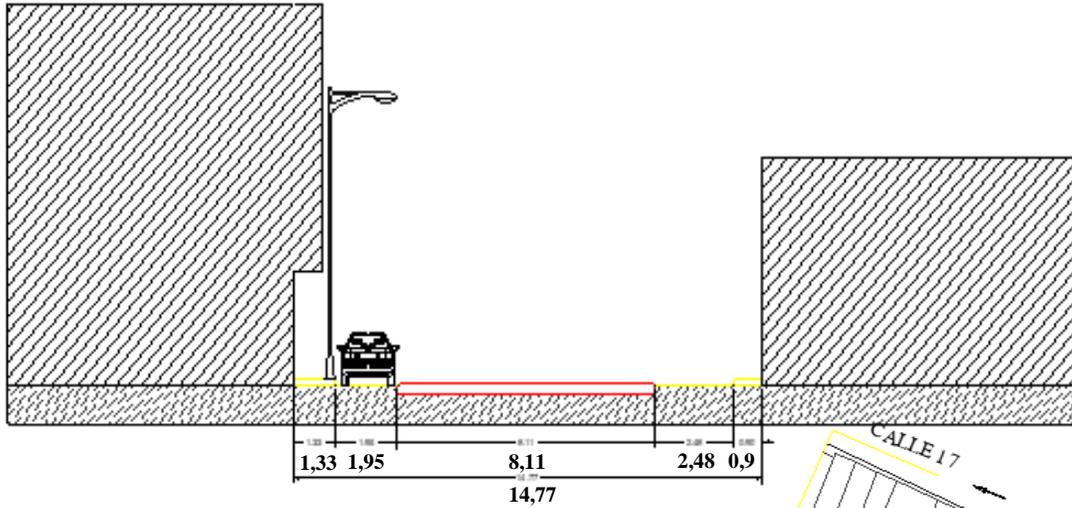
El parque Fuenmayor ubicado entre dos vías principales de la Ciudad, el Parque Fuenmayor brinda un espacio para el sano esparcimiento familiar, muy concurrido especialmente los fines de semana donde los más pequeños pueden disfrutar de juegos infantiles públicos y también atracciones privadas. Al frente se encuentran la Institución Educativa Tulio Enrique Tascón y el Hospital San José. (ver figura 34)



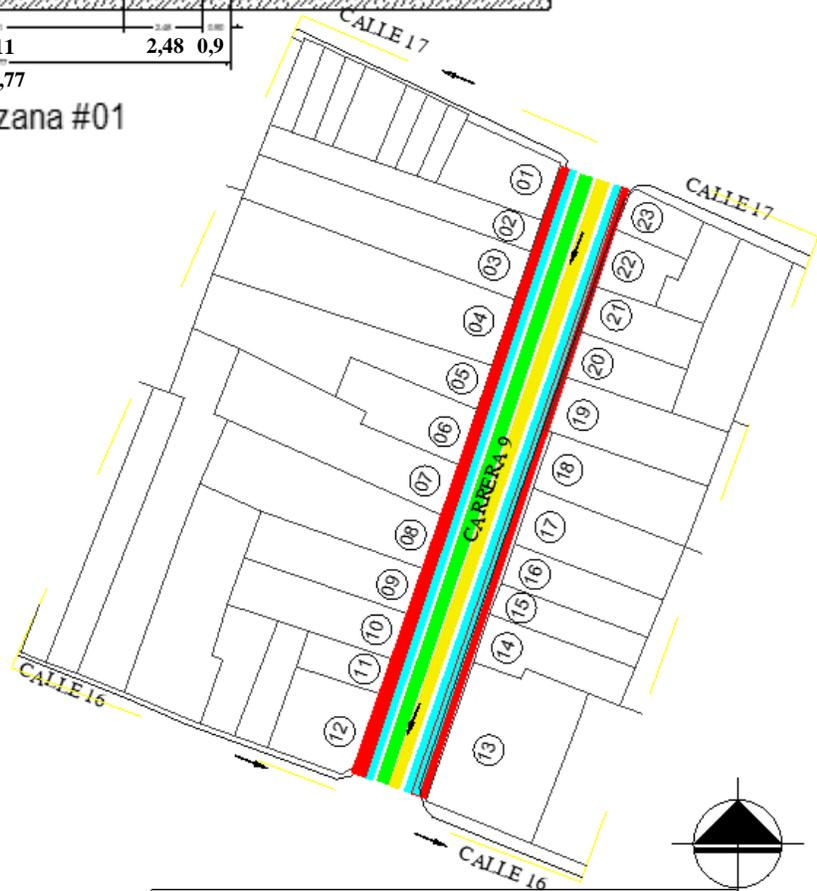
*Figura 34 Parque Fuenmayor*

*Fuente: Propia*

5.3.3 Análisis manzana 01 - carrera 09 entre calles 16 y 17.



seccion vial carrera 9° calle 17° manzana #01



discontinuidad y seccion reducida en andenes.  
 inexistencia de infraestructura para personas con movilidad reducida



disposicion por ocupacion indebida del espacio publico  
 publicidad saturada en fachadas y andenes  
 altos niveles de ruido  
 produccion humos y vapores en la via



ocupacion de andenes por actividades comerciales



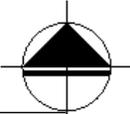
ausencia de plazas de parqueo



carencia de infraestructura para ciclorutas



DATOS TECNICOS			
cantidad de edificaciones manzana #01	22	arborizacion en espacio publico	00
cantidad de edificaciones de uso residencial	00	area estimada de zona publica	1.259 m2
cantidad de edificaciones de uso mixto	22	predominancia de uso	comercial formal (servicios)



USOS DE EDIFICACIONES, MANZANA #01.

<p>01 EDIFICACION DE USO RESIDENCIAL MIXTO (UNIFAMILIAR - COMERCIAL) (PANADERIA).</p> <p>02 EDIFICACION DE USO RESIDENCIAL (UNIFAMILIAR).</p> <p>03 EDIFICACION DE USO RESIDENCIAL MIXTO (UNIFAMILIAR - COMERCIAL) (RESTAURANTE Y ESCUELA DE BAILE).</p> <p>04 EDIFICACION DE USO RESIDENCIAL MIXTO (BIFAMILIAR - COMERCIAL). (ACERRADERO Y LOCAL COMERCIAL).</p> <p>05 EDIFICACION DE USO RESIDENCIAL (BIFAMILIAR).</p> <p>06 EDIFICACION DE USO RESIDENCIAL MIXTO (UNIFAMILIAR - COMERCIAL). (TALLER DE BICICLETAS Y LOCAL COMERCIAL).</p> <p>07 EDIFICACION DE USO RESIDENCIAL MIXTO (UNIFAMILIAR - COMERCIAL). (2 LOCALES COMERCIALES).</p> <p>08 EDIFICACION DE USO RESIDENCIAL MIXTO (MULTIFAMILIAR - COMERCIAL). (TALLER DE METALMECANICA Y LOCAL COMERCIAL).</p> <p>09 EDIFICACION DE USO RESIDENCIAL MIXTO (UNIFAMILIAR - COMERCIAL). (LOCAL COMERCIAL).</p> <p>10 EDIFICACION DE USO RESIDENCIAL MIXTO (UNIFAMILIAR - COMERCIAL). (LOCAL COMERCIAL).</p> <p>11 EDIFICACION DE USO RESIDENCIAL MIXTO (UNIFAMILIAR - COMERCIAL). (LOCAL COMERCIAL).</p> <p>12 EDIFICACION DE USO RESIDENCIAL MIXTO (MULTIFAMILIAR - COMERCIAL). (2 LOCAL COMERCIAL).</p>	<p>13 EDIFICACION DE USO RESIDENCIAL MIXTO (UNIFAMILIAR - COMERCIAL) (SUPER MERCADO).</p> <p>14 EDIFICACION DE USO RESIDENCIAL MIXTO (UNIFAMILIAR - COMERCIAL) (LOCAL COMERCIAL).</p> <p>15 EDIFICACION DE USO RESIDENCIAL MIXTO (UNIFAMILIAR - COMERCIAL) (LOCAL COMERCIAL).</p> <p>16 EDIFICACION DE USO RESIDENCIAL MIXTO (UNIFAMILIAR - COMERCIAL) (LOCAL COMERCIAL).</p> <p>17 EDIFICACION DE USO RESIDENCIAL MIXTO (UNIFAMILIAR - COMERCIAL) (LOCAL COMERCIAL).</p> <p>18 EDIFICACION DE USO RESIDENCIAL MIXTO (UNIFAMILIAR - COMERCIAL) (LOCAL COMERCIAL).</p> <p>19 EDIFICACION DE USO RESIDENCIAL MIXTO (UNIFAMILIAR - COMERCIAL) (LOCAL COMERCIAL).</p> <p>20 EDIFICACION DE USO RESIDENCIAL MIXTO (UNIFAMILIAR - COMERCIAL) (LOCAL COMERCIAL).</p> <p>21 EDIFICACION DE USO RESIDENCIAL MIXTO (UNIFAMILIAR - COMERCIAL). (LOCAL COMERCIAL).</p> <p>22 EDIFICACION DE USO RESIDENCIAL MIXTO (UNIFAMILIAR - COMERCIAL). (LOCAL COMERCIAL).</p> <p>23 EDIFICACION DE USO RESIDENCIAL MIXTO (BIFAMILIAR - COMERCIAL). (LOCAL COMERCIAL).</p>
--	---

**Fotografía de edificaciones costado derecho sentido Norte – Sur**



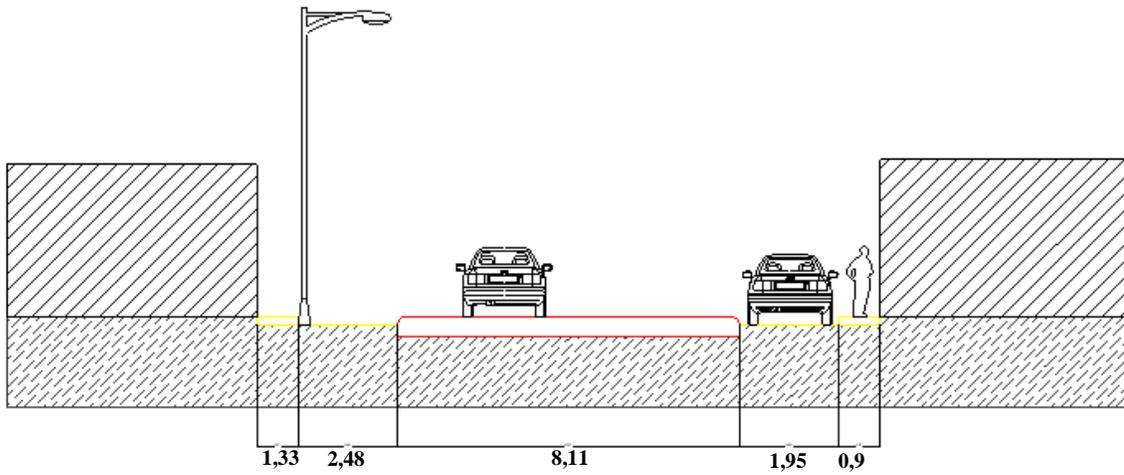
**Fotografía de edificaciones costado izquierdo sentido Norte - Sur**



Figura 35 Análisis manzana 01 - carrera 09 entre calles 16 y 17

Fuente: Propia

5.3.4 Análisis manzana 02 - carrera 09 entre calles 16 y 15.



seccion vial carrera 9° calle 16° manzana #02

disposicion por ocupacion indebida del espacio publico

publicidad saturada en fachadas y andenes

altos niveles de ruido

poduccion humos y vapores en la via

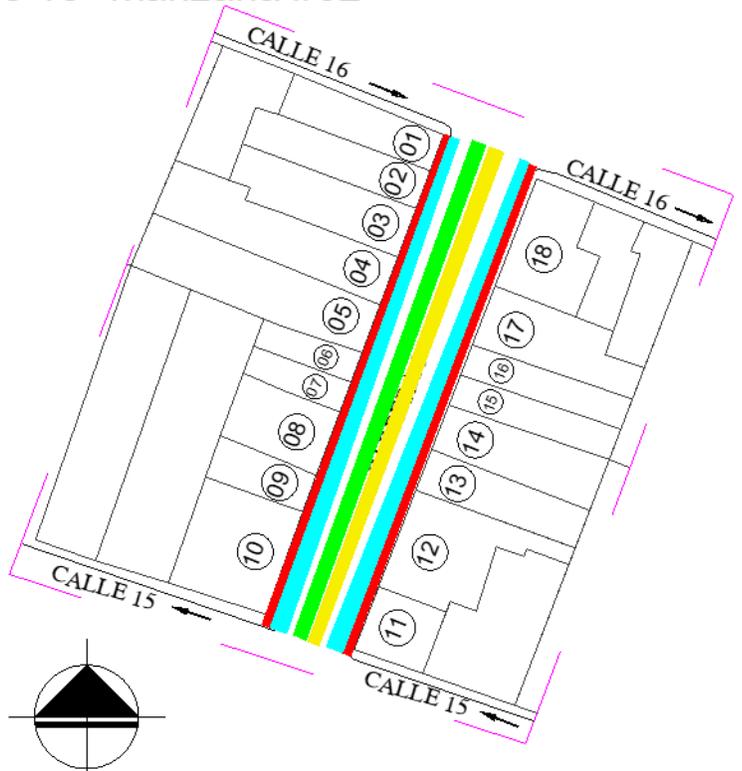
discontinuidad y seccion reducida en anenes.

inexistencia de infraestructura para personas con movilidad reducida

ocupacion de andenes por actividades comerciales

ausencia de plazas de parqueo

carencia de infraestructura para cidorutas



DATOS TECNICOS			
cantidad de edificaciones manzana #01	18	arborizacion en espacio publico	00
cantidad de edificaciones de uso residencial	04	area estimada de zona publica	747 m2
cantidad de edificaciones de uso mixto	14	predominancia de uso	comercial formal (servicios)

USOS DE EDIFICACIONES, MANZANA #02.

<p>01 EDIFICACION DE USO RESIDENCIAL MIXTO (UNIFAMILIAR - COMERCIAL) (TIENDA DE BARRIO).</p> <p>02 EDIFICACION DE USO RESIDENCIAL (UNIFAMILIAR).</p> <p>03 EDIFICACION DE USO RESIDENCIAL MIXTO (UNIFAMILIAR - COMERCIAL) (LOCAL COMERCIAL).</p> <p>04 EDIFICACION DE USO RESIDENCIAL (UNIFAMILIAR).</p> <p>05 EDIFICACION DE USO RESIDENCIAL MIXTO (UNIFAMILIAR - COMERCIAL) (TIENDA Y LOCAL COMERCIAL).</p> <p>06 EDIFICACION DE USO RESIDENCIAL MIXTO (BIFAMILIAR - COMERCIAL), (LOCAL COMIDAS RAPIDAS).</p> <p>07 EDIFICACION DE USO RESIDENCIAL (BIFAMILIAR).</p> <p>08 EDIFICACION DE USO COMERCIAL (LOCAL COMERCIAL).</p> <p>09 EDIFICACION DE USO RESIDENCIAL (UNIFAMILIAR).</p> <p>10 EDIFICACION DE USO COMERCIAL (RESTAURANTE Y CHANCERA).</p> <p>11 EDIFICACION DE USO RESIDENCIAL MIXTO (BIFAMILIAR - COMERCIAL), (LOCAL DE VENTA DE CO2 PARA SOLDADORES).</p> <p>12 EDIFICACION DE USO COMERCIAL (LOCAL COMERCIAL).</p>	<p>13 EDIFICACION DE USO RESIDENCIAL MIXTO (UNIFAMILIAR - COMERCIAL) (RESTAURANTE).</p> <p>14 EDIFICACION DE USO COMERCIAL (LOCAL COMERCIAL).</p> <p>15 EDIFICACION DE USO COMERCIAL (TALLER DE MOTOS).</p> <p>16 EDIFICACION DE USO COMERCIAL (TALLER DE METAL MECANICA).</p> <p>17 EDIFICACION DE USO COMERCIAL (BAR).</p> <p>18 EDIFICACION DE USO COMERCIAL (BAR).</p>
---	--

**Fotografía de edificaciones costado derecho sentido Norte – Sur**



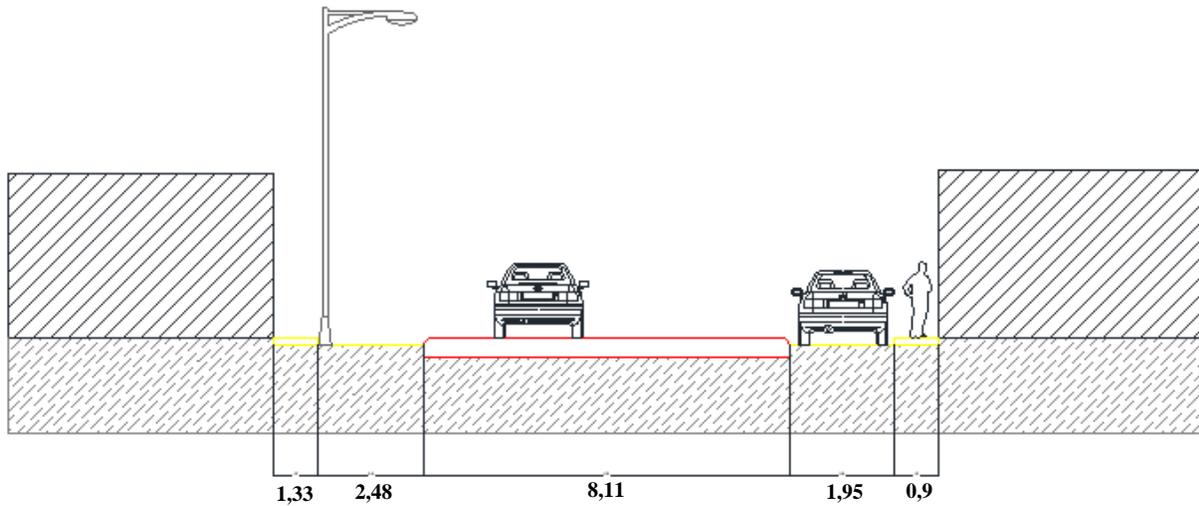
**Fotografía de edificaciones costado izquierdo sentido Norte – Sur**



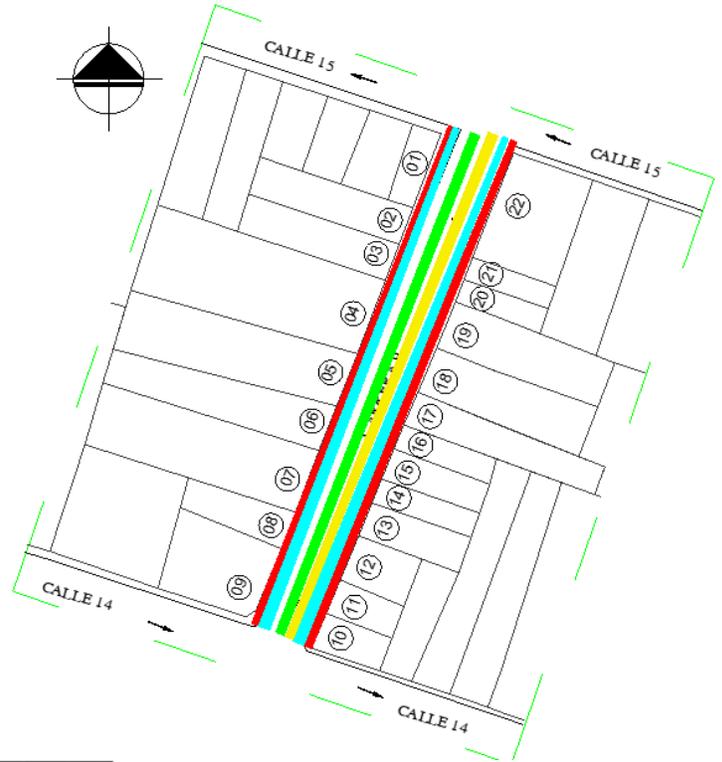
Figura 36 Análisis manzana 02 - carrera 09 entre calles 15 y 16

Fuente: Propia

5.3.5 Análisis manzana 03 - carrera 09 entre calles 15 y 14.



seccion vial carrera 9° calle 15° manzana #03



disposicion por ocupacion indebida del espacio publico	
publicidad saturada en fachadas y andenes	
altos niveles de ruido	
poduccion humos y vapores en la via	

discontinuidad y seccion reducida en an denes.	
inexistencia de infraestructura para ocupacion de andenes por personas con movilidad reducida	
comerciales	

ausencia de plazas de parqueo	
-------------------------------	--

carencia de infraestructura para cidorutas	
--	--



DATOS TECNICOS			
cantidad de edificaciones manzana #01	22	arborizacion en espacio publico	00
cantidad de edificaciones de uso residencial	00	area estimada de zona publica	1.259 m2
cantidad de edificaciones de uso mixto	22	predominancia de uso	comercial formal (servicios)

USOS DE EDIFICACIONES, MANZANA #03.

- |  |  |
|--|--|
| <p>01 EDIFICACION DE USO RESIDENCIAL MIXTO (UNIFAMILIAR - COMERCIAL) (DROGERIA).</p> <p>02 EDIFICACION DE USO RESIDENCIAL MIXTO (UNIFAMILIAR - COMERCIAL) (LOCAL DE AUTO PARTES).</p> <p>03 EDIFICACION DE USO RESIDENCIAL MIXTO (UNIFAMILIAR - COMERCIAL) (FRUTERIA).</p> <p>04 EDIFICACION DE USO RESIDENCIAL MIXTO (UNIFAMILIAR - COMERCIAL). (PAPELERIA Y RESTAURANTE)</p> <p>05 EDIFICACION DE USO COMERCIAL (TALLER AUTOMOTRIS).</p> <p>06 EDIFICACION DE USO COMERCIAL (LAVADERO DE CARROS Y ESPRESA DE TRANSPORTE).</p> <p>07 EDIFICACION DE USO COMERCIAL (ALMACEN DE VENTA DE MOTOS).</p> <p>08 EDIFICACION DE USO RESIDENCIAL (BIFAMILIAR).</p> <p>09 EDIFICACION DE USO RESIDENCIAL MIXTO (UNIFAMILIAR - COMERCIAL). (RESTAURANTE Y ESTANCO)</p> <p>10 EDIFICACION DE USO RESIDENCIAL MIXTO (UNIFAMILIAR - COMERCIAL). (LOCAL CHANCERA).</p> <p>11 EDIFICACION DE USO COMERCIAL (TALLER DE MOTOS Y RESTAURANTE).</p> <p>12 EDIFICACION DE USO COMERCIAL (RESTAURANTE).</p> | <p>13 EDIFICACION DE USO COMERCIAL (ALMACEN DE PINTURAS).</p> <p>14 EDIFICACION DE USO RESIDENCIAL MIXTO (UNIFAMILIAR - COMERCIAL) (LOCAL COMERCIAL).</p> <p>15 EDIFICACION DE USO COMERCIAL (RESTAURANTE).</p> <p>16 EDIFICACION DE USO COMERCIAL (RESTAURANTE).</p> <p>17 EDIFICACION DE USO COMERCIAL (RESTAURANTE).</p> <p>18 EDIFICACION DE USO RESIDENCIAL MIXTO (BIFAMILIAR - COMERCIAL) (ESTANCO Y TALLER DE SOLDADURA).</p> <p>19 EDIFICACION DE USO RESIDENCIAL MIXTO (BIFAMILIAR - COMERCIAL) (ALMACEN DE REPUESTOS Y MONTA LLANTAS).</p> <p>20 EDIFICACION DE USO COMERCIAL (HELADERIA).</p> <p>21 EDIFICACION DE USO COMERCIAL (LOCAL DE AUTOPARTES).</p> <p>22 EDIFICACION DE USO COMERCIAL (PANADERIA).</p> |
|--|--|

**Fotografía de edificaciones costado derecho sentido Norte – Sur**



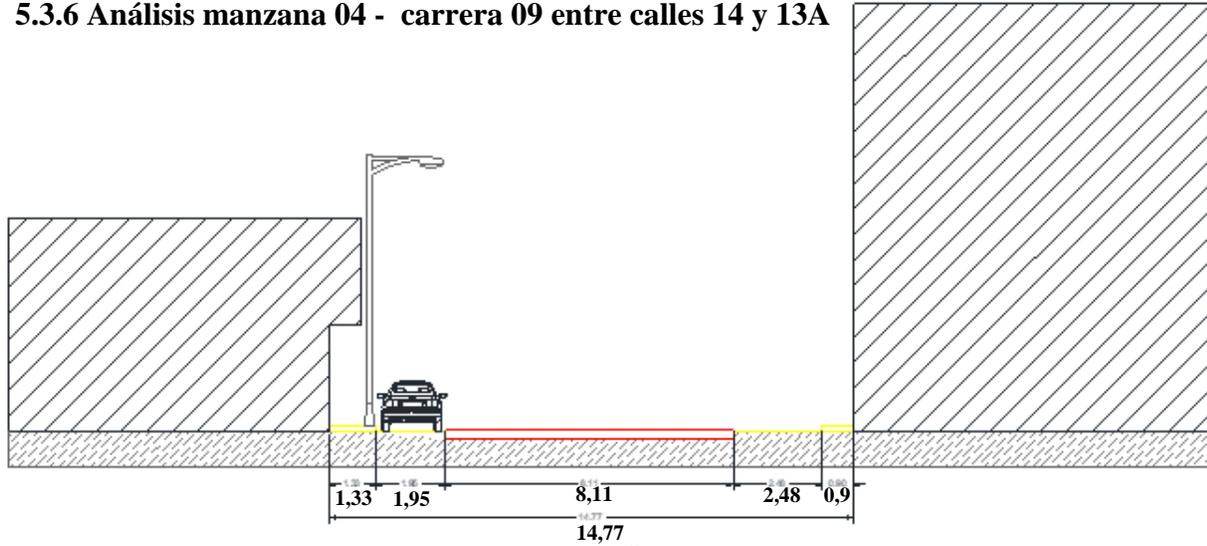
**Fotografía de edificaciones costado izquierdo sentido Norte – Sur**



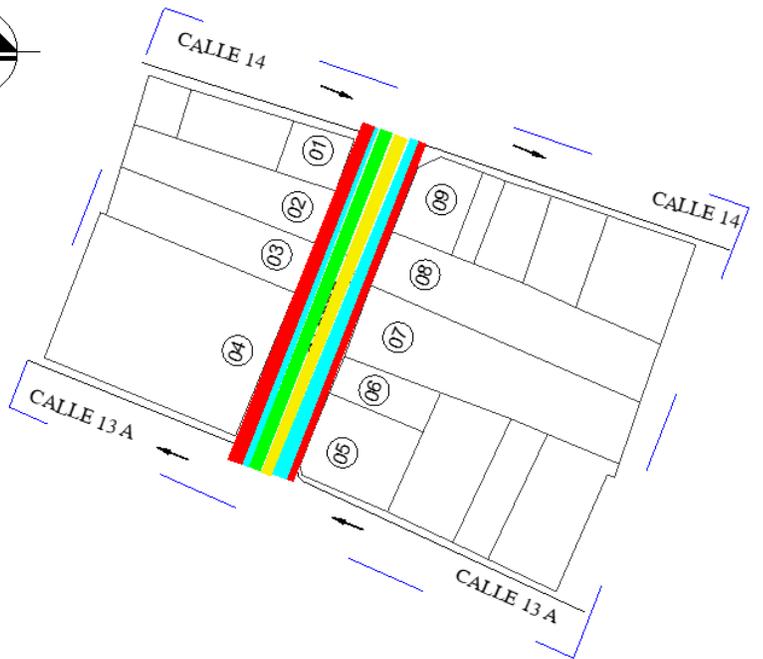
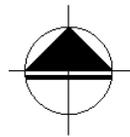
Figura 37 Análisis manzana 03 - carrera 09 entre calles 15 y 14

Fuente: Propia

### 5.3.6 Análisis manzana 04 - carrera 09 entre calles 14 y 13A



seccion vial carrera 9° calle 14° manzana #04



disposicion por ocupacion indebida del espacio publico	
publicidad saturada en fachadas y andenes	
altos niveles de ruido	
poduccion humos y vapores en la via	

discontinuidad y seccionreduciada en andenes.	
inexistencia de infraestructura para personas con movilidad reducida	

ocupacion de andenes por actividades comerciales	
--	--

ausencia de plazas de parqueo	
-------------------------------	--

carencia de infraestructura para biclorutas	
---	--



DATOS TECNICOS			
cantidad de edificaciones manzana #01	10	arborizacion en espacio publico	00
cantidad de edificaciones de uso residencial	00	area estimada de zona publica	525 m2
cantidad de edificaciones de uso mixto	18	predominancia de uso	comercial formal (servicios)

USOS DE EDIFICACIONES, MANZANA #04.	
01	EDIFICACION DE USO RESIDENCIAL MIXTO (BIFAMILAR - COMERCIAL) (RESTAURANTE).
02	EDIFICACION DE USO RESIDENCIAL MIXTO (UNIFAMILAR - COMERCIAL) (RESTAURANTE).
03	EDIFICACION DE USO RESIDENCIAL MIXTO (UNIFAMILIAR - COMERCIAL) (PELUQUERIA Y CASA FOTOGRAFICA).
04	EDIFICACION DE USO COMERCIAL (HELADERIA).
05	EDIFICACION DE USO RESIDENCIAL MIXTO (MULTIFAMILAR - COMERCIAL). (ESTANCO).
06	EDIFICACION DE USO RESIDENCIAL MIXTO (UNIFAMILAR - COMERCIAL). (ESTANCO).
07	EDIFICACION DE USO RESIDENCIAL MIXTO (UNIFAMILIAR - COMERCIAL). (2 LOCALES COMERCIALES).
08	EDIFICACION DE USO RESIDENCIAL MIXTO (UNIFAMILIAR - COMERCIAL). (2 LOCALES COMERCIALES).
09	EDIFICACION DE USO RESIDENCIAL MIXTO (UNIFAMILIAR - COMERCIAL). (PIZZERIA).

**Fotografía de edificaciones costado derecho sentido Norte – Sur**



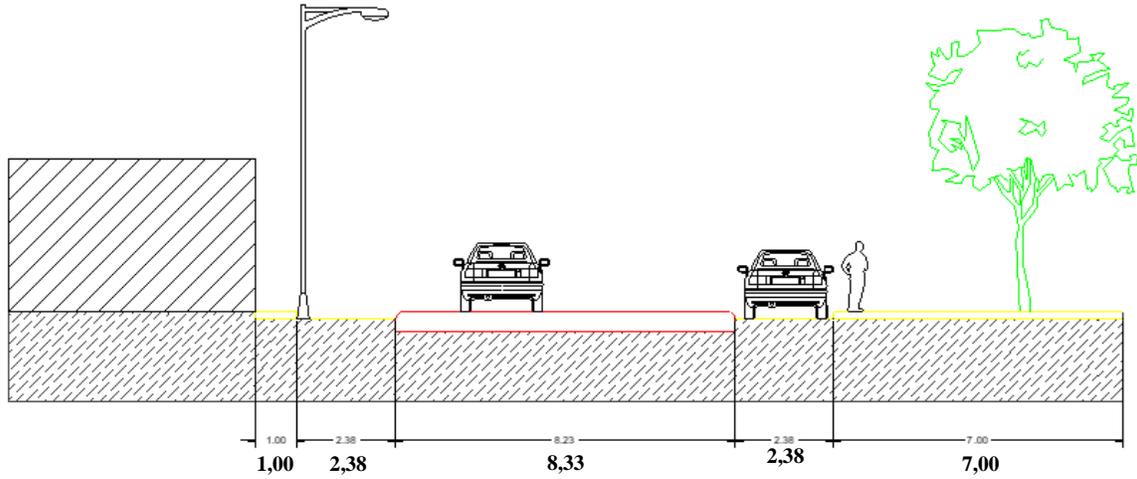
**Fotografía de edificaciones costado izquierdo sentido Norte – Sur**



Figura 38 Análisis manzana 04 - carrera 09 entre calles 14 y 13A

Fuente: Propia

5.3.7 Análisis manzana 05 - carrera 09 entre calles 13A y 13.



seccion vial carrera 9° calle 13° manzana #05

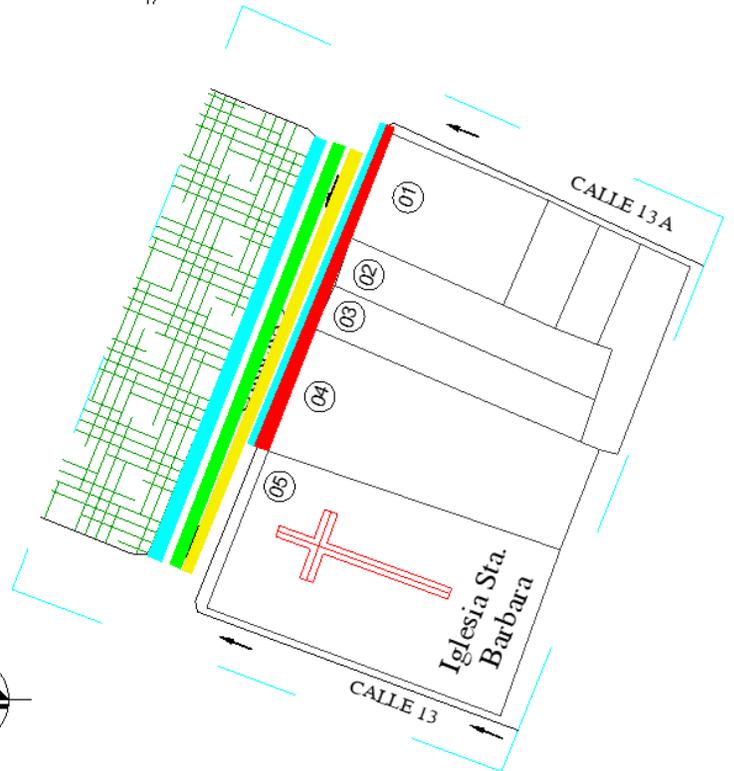
disposicion por ocupacion indebida del espacio publico	
publicidad saturada en fachadas y andenes	
altos niveles de ruido	
poduccion humos y vapores en la via	

discontinuidad y seccionreduciada en andenes.	
inexistencia de infraestructura para personas con movilidad reducida	

ocupacion de andenes por actividades comerciales	
--	--

ausencia de plazas de parqueo	
-------------------------------	--

carencia de infraestructura para cidorutas	
--	--



DATOS TECNICOS			
cantidad de edificaciones manzana #01	5	arborizacion en espacio publico	17
cantidad de edificaciones de uso residencial	00	area estimada de zona publica	878 m2
cantidad de edificaciones de uso mixto	5	predominancia de uso	comercial formal (servicios)

USOS DE EDIFICACIONES, MANZANA #05.	
01	EDIFICACION DE USO COMERCIAL (PANADERIA).
02	EDIFICACION DE USO COMERCIAL (HELADERIA).
03	EDIFICACION DE USO RESIDENCIAL MIXTO (UNIFAMILIAR - COMERCIAL) (HELADERIA Y RESTAURANTE).
04	EDIFICACION DE USO RESIDENCIAL MIXTO (UNIFAMILIAR - INSTITUCIONAL). (DESPACHO PARROQUIA).
05	ESPACIO PUBLICO (PARQUE DE LOS LEONES)

**Fotografía de edificaciones costado derecho sentido Norte – Sur**



**Fotografía de edificaciones costado izquierdo sentido Norte – Sur**



Figura 39 Análisis manzana 05 - carrera 09 entre calles 13A y 13

Fuente: Propia

### 5.3.8 Conclusiones de diagnóstico

El tramo a intervenir de la carrera 9 entre calles 13 y 17 se puede deducir que en cada una de sus manzanas tiene similares usos del suelo, predominando el comercial y el residencial. Se pudo detallar que el área de uso peatonal en general es de tan solo 464m<sup>2</sup> y es debido al reducido andén que se conserva desde la época en que se desarrolló los barrios, no ha tenido ninguna intervención y por tal motivo no cuenta con una clico ruta determinada dando en total 0m<sup>2</sup>, por otro lado, el total de metros cuadros de permanencia también es de 0,0 m<sup>2</sup> debido a que no cuenta con un área determinada para permanecer, solo es de transición.

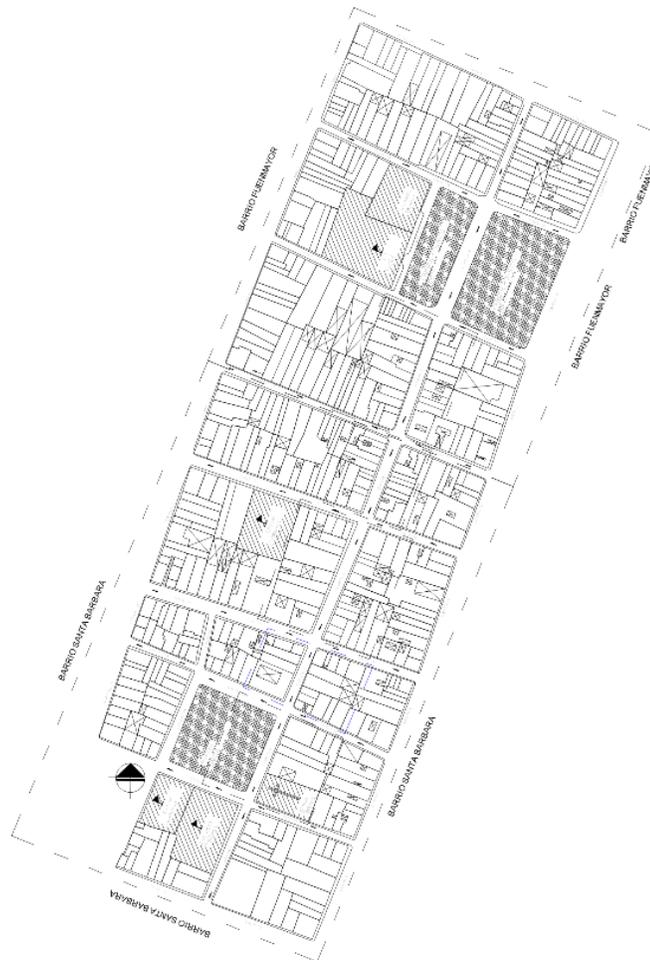


Figura 40 tramo a intervenir ( carrera 9 entre calles 13 y 17)

Fuente: Propia

Sin embargo, el área más alta es de 3.839m<sup>2</sup> la cual corresponde al uso vehicular general, al tener tanta área de movilidad debe de contar con unas cebras peatonales para priorizar a las personas que transitan, pero este tramo cuenta con 0.0km<sup>2</sup> de cebras generales, por último, el área de parqueaderos es de 1,818m<sup>2</sup>.

Se puede deducir con lo anterior que el protagonismo lo tiene los sistemas de movilidad, pues son los que más cuenta con área de uso público, y la menor es para el peatón. La investigación pretende como objetivo principal que el peatón sea el actor principal en el espacio público y esto se puede lograr por medio de un diseño de urbanismo táctico.

## 6. CAPITULO II PROPUESTA DE DISEÑO PARTICIPATIVO

### 6.1 Desarrollo de Objetivos – Acercamiento a una propuesta de diseño

#### 6.1.1 Mapa mental para diferenciar el actor y el agente.

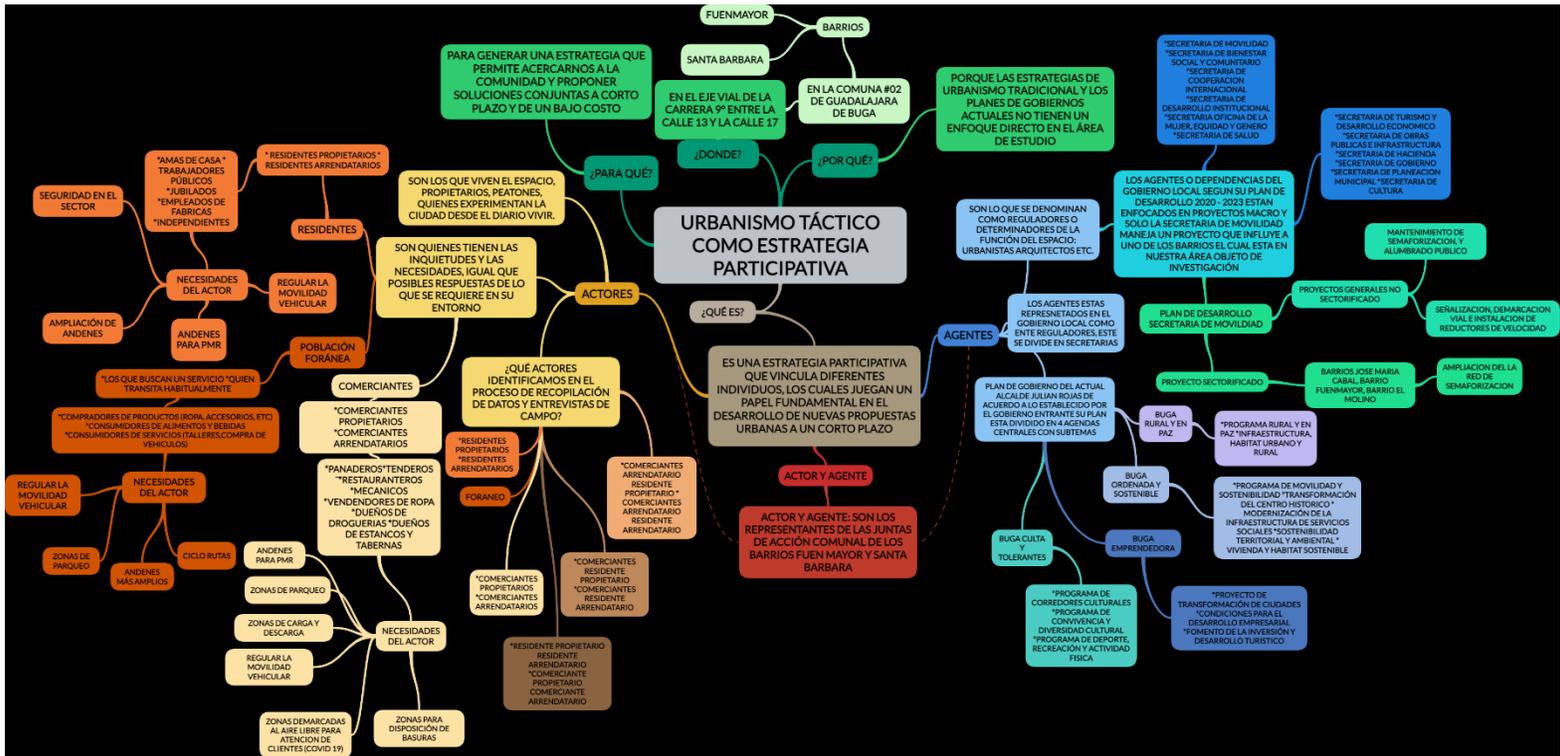


Figura 41 mapa mental de urbanismo táctico

Fuente: Propia

Se requería analizar el urbanismo táctico como estrategia participativa, en donde se encuentran diferentes elementos para acertar a una propuesta de diseño que cumpla con todos los requerimientos de intervención. Se realiza para generar una estrategia que permite acercarnos a la comunidad y proponer soluciones conjuntas a corto plazo y de un bajo costo. Se propone estrategias debido a que el urbanismo tradicional y los planes de gobiernos actuales no tienen un enfoque directo en el área de estudio.

Las estrategias participativas vinculan diferentes individuos, los cuales juegan un papel fundamental en el desarrollo de nuevas propuestas urbanas a un corto plazo. Estos individuos se

dividen en agentes y actores, los agentes son lo que se denominan como reguladores o determinadores de la función del espacio: urbanistas arquitectos etc. Los actores son los que viven el espacio, propietarios, peatones, quienes experimentan la ciudad desde el diario vivir son quienes tienen las inquietudes y las necesidades, igual que posibles respuestas de lo que se requiere en su entorno.

El análisis es de vital importancia debido a que hay que entender ambas determinantes para crear un diseño de urbanismo participativo en el tramo de la carrera 9 entre calles 13 y 17, para así conocer las necesidades de los actores y las regularidades de los agentes.

### 6.1.2 Entrevistas con los actores del tramo a intervenir.

Para conocer la perspectiva y necesidades de las personas que habitan el área de estudio, se realizó unas entrevistas cualitativas para así conocer a fondo lo que requieren, con lo que no están de acuerdo y lo que se podría desarrollar. El grupo focal son los dueños y trabajadores de establecimientos comerciales y los residentes.



Figura 42 Entrevistas con la comunidad

Fuente: Propia

Las personas que son residentes de este tramo coinciden con el alto tráfico y la densidad de movilidad vehicular la cual produce una contaminación auditiva, además de los accidente consecutivos, también coinciden con que se requiere un andén más amplio para las personas debido a que en el sector los andenes son muy reducidos y se vuelve peligroso transitar porque se pueden tropezar, también requieren de espacios de ciclo ruta y bahías de parqueo debido a que al denso transito las personas parquean en cualquier espacio y generan tráfico.(ver anexos de entrevistas)

### **Muestra de entrevistas con los establecimientos de comercio**



*Figura 43 Entrevistas con la comunidad*

*Fuente: Propia*

Las personas que tienen o trabajan en un establecimiento de actividad comercial coinciden de que es necesario andenes más amplios, ciclo rutas, zonas de paqueo de carga y descarga, regulación del tránsito vehicular, zonas de esparcimiento y permanencia como lo tienen los parques. (ver anexos de entrevistas)

### **Estadísticas de necesidades**

Se puede concluir con las entrevistas que los actores quieren que el andén sea más amplio para tener una zona de transición más segura sin tener que preocuparse de algún accidente, también quisieran un espacio para ciclo rutas pues el sector nunca ha contado con una sección

específica, además de espacios sectorizados para las bahías de parqueo y así evitar la densidad de tráfico y poder regularlo para disminuir los accidentes, los comerciantes si requieren un espacio de permanencia para sus clientes, por ultimo dicen que quieren que las personas sean los actores principales y no el vehículo.

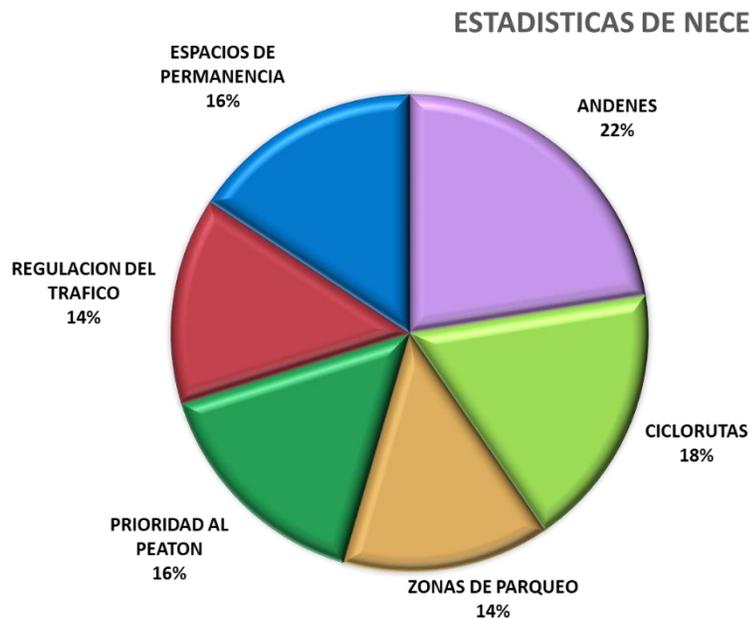


Figura 44 Estadísticas de Necesidades

Fuente: Propia

No se tuvo en cuenta el grupo focal de los niños debido a que, al ser un barrio residencial antiguo, las personas que habitan ya son mayores y los niños que se veían es porque cerca hay una institución, pero como en la actualidad hay restricciones por la pandemia ellos no se encuentran yendo a clases, por tal motivo se descartó este grupo focal y se tuvo en cuenta las personas que residen en el tramo, los clientes, dueños de establecimientos y los que transitan.

### 6.1.3 Medios que hay que tener en cuenta al diseñar una propuesta participativa.

**Aceras o Andenes:** Cumplen un papel importante en la vida de la ciudad, como conductos para el movimiento y accesos de los peatones mejorando la conectividad y promoviendo el

caminar.

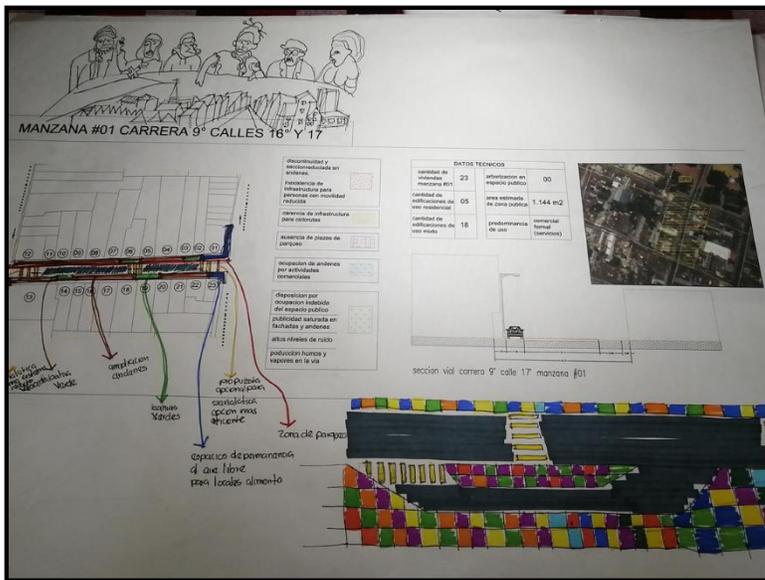
**Intersección de calles:** Las calles primarias y secundarias a menudo carecen el mismo nivel de definición, utilizar elementos de diseño para dar el valor necesario a la misma.

**Puntos de Pellizco:** Sirven para reducir la velocidad del tráfico y agregar espacio público, los pinchpoints pueden facilitar los cruces de peatones a mitad de cuadra de las calles.

**Calles Céntricas de una Vía:** El espacio de la calle indefinido y los carriles anchos resultan en vías de alta velocidad y espacios ineficaces, estas vías se pueden transformar para optimizar su uso.

**Parklets:** Son plataformas de asiento público que convierten los estacionamientos en aceras y espacios comunitarios, es una asociación entre la ciudad y los comerciantes del sector

### 6.1.4 Primeros esquemas a la aproximación de diseño



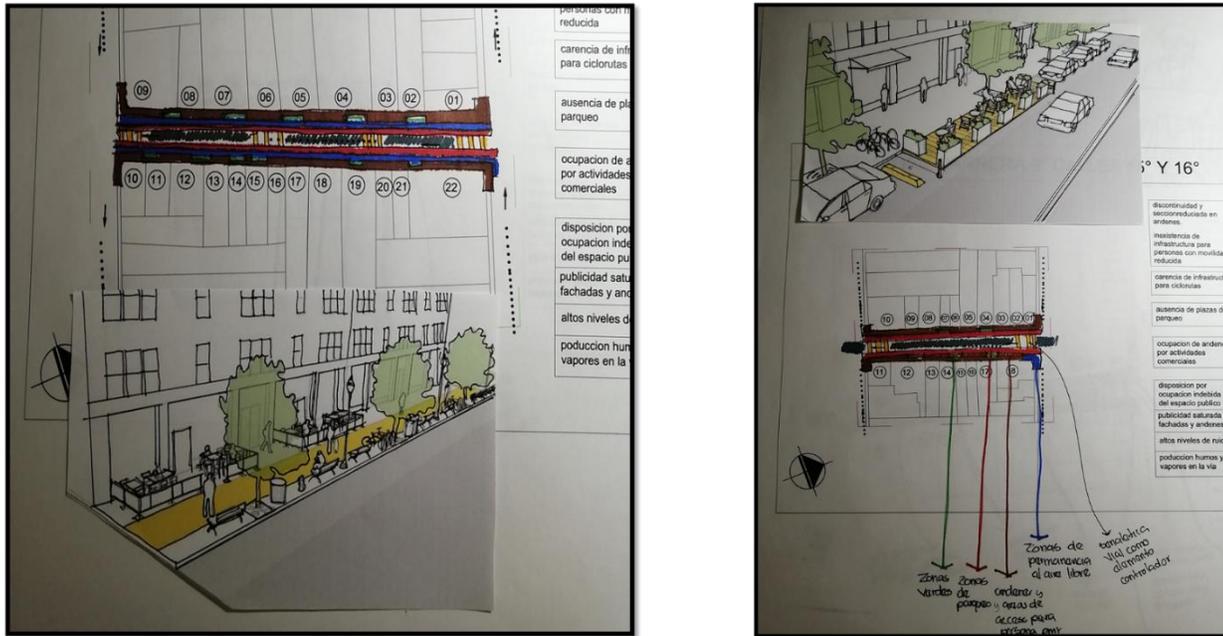


Figura 45 primeros esquemas de diseño

Fuente: Propia

### 6.1.5 Diseño de zonificación por usos, según sondeo de entrevistas

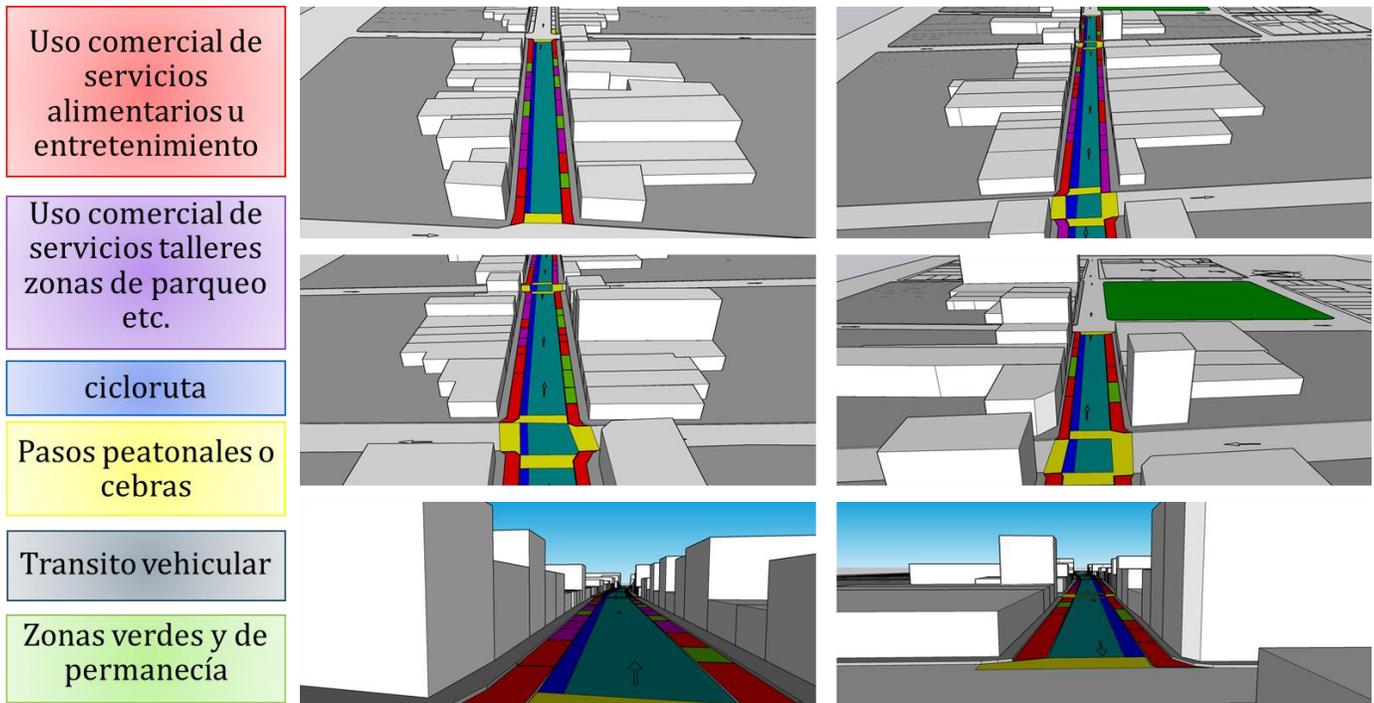


Figura 46 Diseño de zonificación por usos

Fuente: Propia

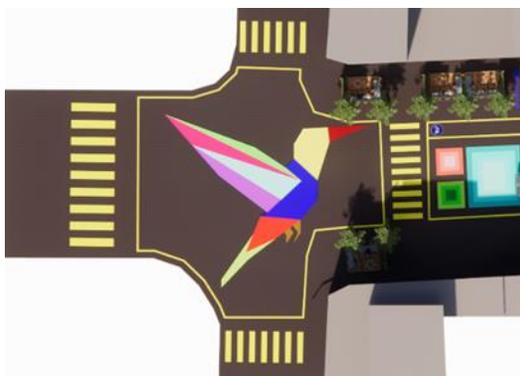
## **7. CAPITULO III ESTRATEGIAS DEL URBANISMO TÁCTICO APLICADAS A LA PROPUESTA DE DISEÑO PARA LA CREACION DE PLANES PILOTOS.**

### **7.1. Propuesta de diseño de urbanismo táctico en el tramo de la carrera 9 entre calles 13 y 17 de la ciudad de Guadalajara de Buga**

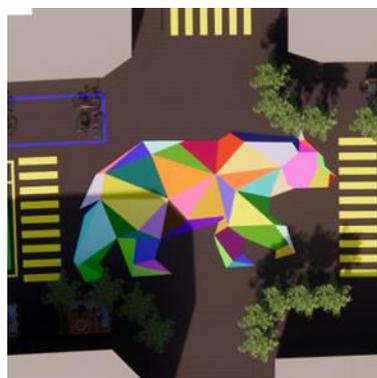
#### **Conceptos de composición diseño intercepción vial:**

De acuerdo a las estrategias que pueden ser utilizadas en el eje vial para regular el tráfico y la recuperación del espacio peatonal útil se plantea una intervención mediante el muralismo horizontal o mural comunitario, el cual será una de las estrategias que más uso tendrá sobre el eje vial de la carrera 9 entre calles 13 y 17, los diseños que se plasmaron buscaron ser equilibrados y que no tuvieran influencia política o de protesta, pues lo que se propone es que sean de fácil aceptación entre la comunidad para lograr una connotación más cultural y dar ese plus de historia y medio ambiente que caracteriza la ciudad de Guadalajara de Buga.

La conceptualización de diseño en la calzada se basa en los animales que se plasman en las intercepciones de cada uno de los cruces entre las calles 17, 16, 15, 14, 13a haciendo referencia a la fauna del Valle del Cauca, animales como el oso de anteojos, el mono aullador, el colibrí collarejo, tortuga Tapachula y en la calle 13<sup>a</sup> se hace una alusión a las aves autóctonas de la región vallecaucana.



Colibrí Collarejo



Oso de Anteojos



Mono Aullador



Aves Autóctonas



Tortuga Tapachula

Figura 47 Conceptualización de composición

Fuente: Propia

### Conceptos de composición diseño de eje vial vehicular:

En el eje vial de la carrera 9 en el tramo de las calles 13 y 17, siendo la carrera 9 como eje articulador principal por donde se tiene mayor cantidad de tránsito vehicular, se optó por utilizar diferentes estrategias, las cuales van desde la cebras en la intercepciones viales, muralismo horizontal o arte urbano, como forma de recuperación del espacio público y peatonal al igual que estrategias de mus grafitty o jardinería de guerrilla para crear una nueva imagen al sector a intervenir, también contará con Parklets buscado la reactivación de los locales comerciales y así mismo lograr aprovechar la ocupación del espacio público útil de manera eficiente, para el trayecto de circulación vehicular se plantea el muralismo horizontal con el fin de generar más color, el cual es un método para la identificación de ejes de movilidad, como el peatonal, el de ciclo ruta y el vehicular dándole un orden al tránsito , para cada manzana de la carrera 9° se propuso desarrollar formas geométricas inspiradas en los dibujos precolombinos, esto con el fin de recordar las raíces de la comunidad bugueña, quienes son los grupos indígenas que habitaron lo que hoy se conoce como Guadalajara de Buga.



Figura 48 Conceptualización de composición imágenes precolombinas

Fuente: es. scribd /dibujos precolombinos /Pdf/ recuperado el 25 de mayo del 2021

## **7.2 Estrategias aplicadas en el urbanismo táctico.**

1. Plantear una integración de los diferentes espacios y elementos de la ciudad a intervenir, formando unidad a partir de un uso constante por el habitante.
2. Evitar invasiones inadecuadas que se apropien del espacio público, las cuales afecten de manera indefinida a las características del urbanismo táctico.
3. Proponer cambios en el tramo a intervenir teniendo en cuenta necesidades y condiciones sociales que se presentan en el contexto inmediato.
4. Crear alianzas estratégicas con entes, los cuales planten conocimientos y experiencia de la planificación urbana de la ciudad.
5. Establecer una integración entre el lugar a intervenir y la comunidad, para lograr conservar, proteger la intervención.
6. Implementar materiales reciclables y de bajo costo para que sea factible su intervención.
7. Generar espacios públicos externos, logrando una interacción y un flujo constante de la comunidad.

### **Alternativas aplicadas en el urbanismo táctico.**

**Cebras de colores – arte urbano – pintura de cebras – mural comunitario- muralismo horizontal:** Es una forma para fortalecer los lazos entre la sociedad y embellecer los espacios de nuestra ciudad, esta técnica ayuda a fortalecer la identidad social comunitaria, rescata el espacio gris, dándole una nueva imagen y vida.

**Jardinería de guerrilla – mus grafitty – guerrilla garden:** Esta acción en un principio consiste en recuperar zonas verdes abandonadas las cuales no son cuidadas por el estado, esta

técnica también se aplica para espacios donde no existe zonas verdes o donde no está permitido, la técnica fue iniciada en Londres hace aproximadamente unos 5 o 6 años.

**Parklets- táctica LRB:** Son plataformas de asientos públicos que convierten los espacios públicos (estacionamientos) es espacios comunitarios vibrantes, estos también son conocidos como asientos en la calle o malón móvil, la cual es una estrategia que invita a las personas del sector a sacar sillas mesas para vivir la calle de otra manera, este a su vez en una técnica de concepto liviano rápido y barato, son prototipos diseñados para lograr resultados rápidos y de relevancia urbana.

**Corrales para bicicletas – bike corral:** Este sistema por lo general reemplaza un espacio de estacionamiento por un espacio para parqueo de bicicletas, esta técnica no genera ningún efecto sobre la visibilidad de peatones y del tráfico vehicular, es una forma efectiva de incentivar el uso de la bicicleta como medio de transporte.

**Mover la acera:** A medida que los vecindarios cambian y desarrollan la intensidad del uso de la calle también cambia, el mover la acera o andén se puede gestionar de manera provisional mediante técnicas como jardines temporales, bolardos caseros y bike corral los cuales generan una amplia variedad de usos más allá del estacionamiento.

### 7.2.1 Propuesta de diseño de urbanismo táctico manzana 01.

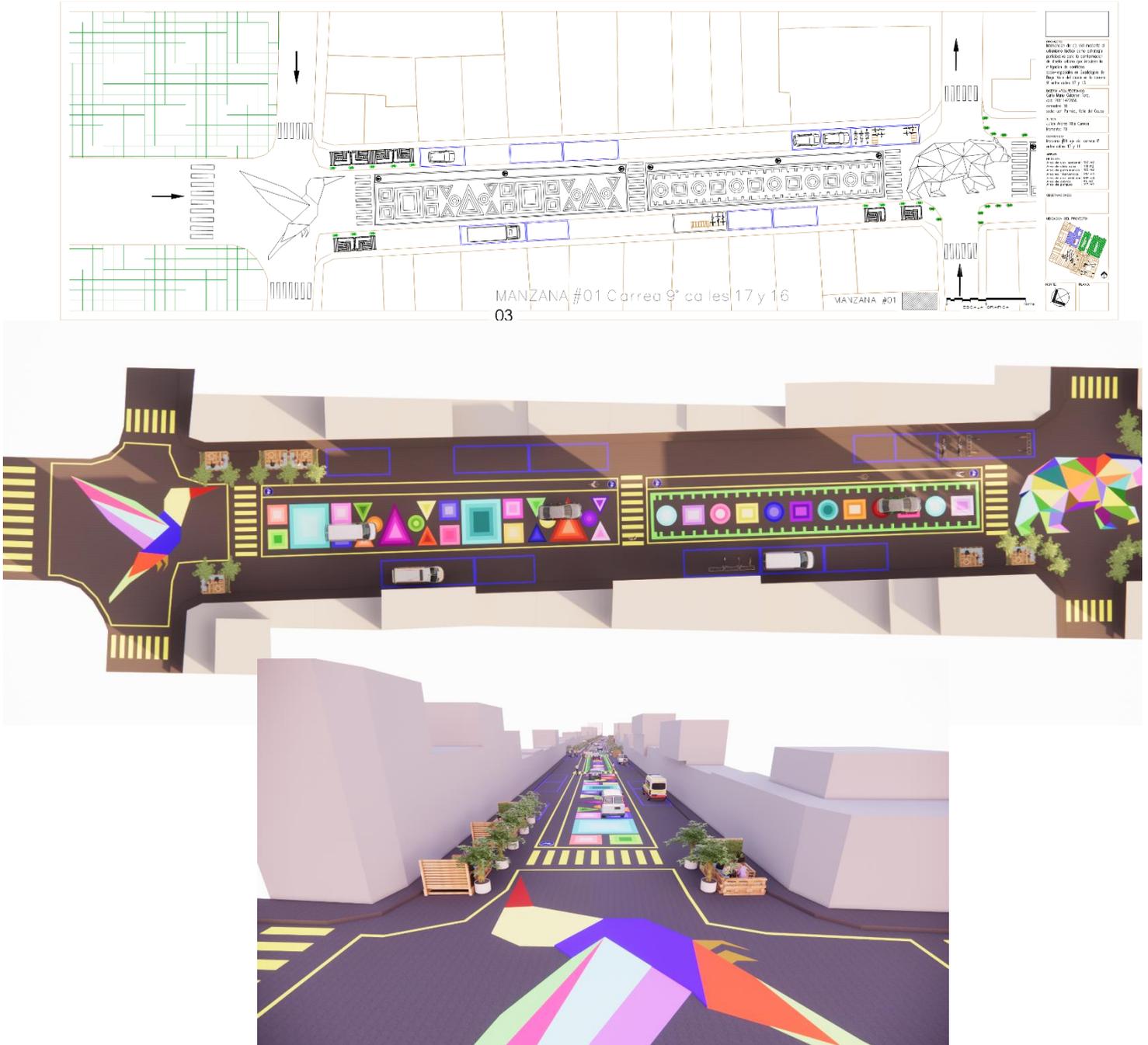


Figura 49 Planimetría de propuesta manzana 01

Fuente: Propia

### 7.2.2 Propuesta de diseño de urbanismo táctico manzana 02

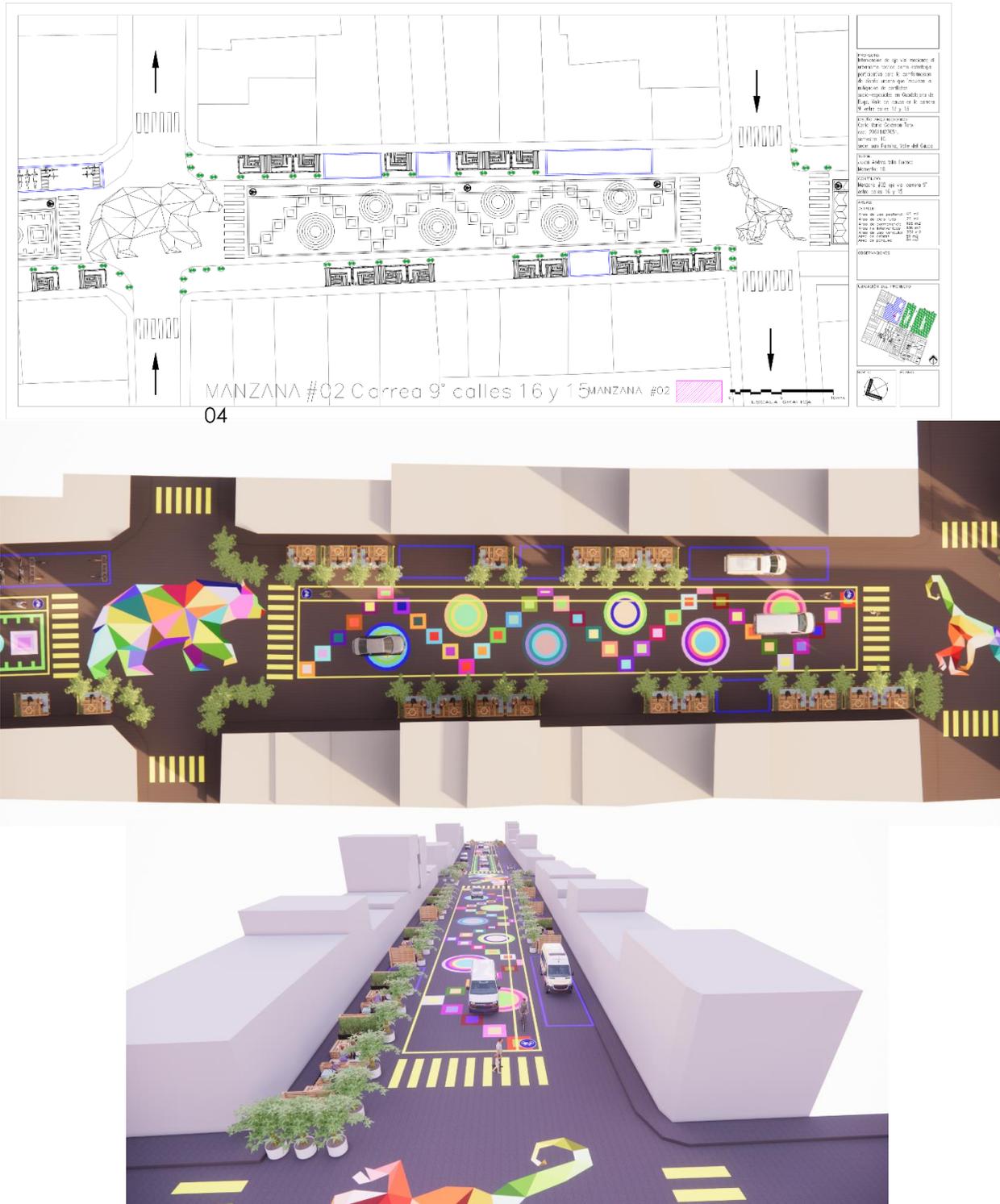


Figura 50 Planimetría de propuesta manzana 02

Fuente: Propia

### 7.2.3 Propuesta de diseño de urbanismo táctico manzana 03.

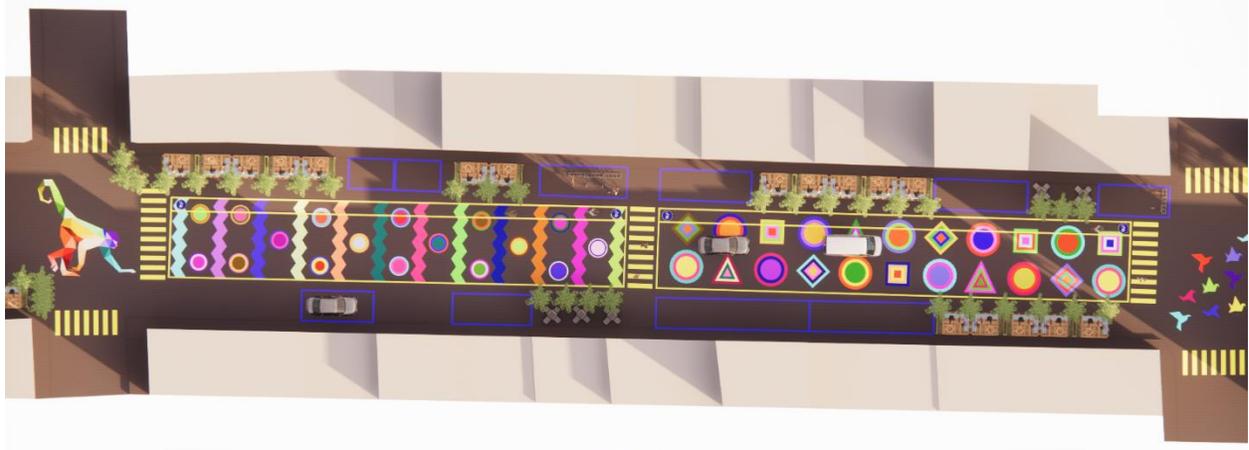
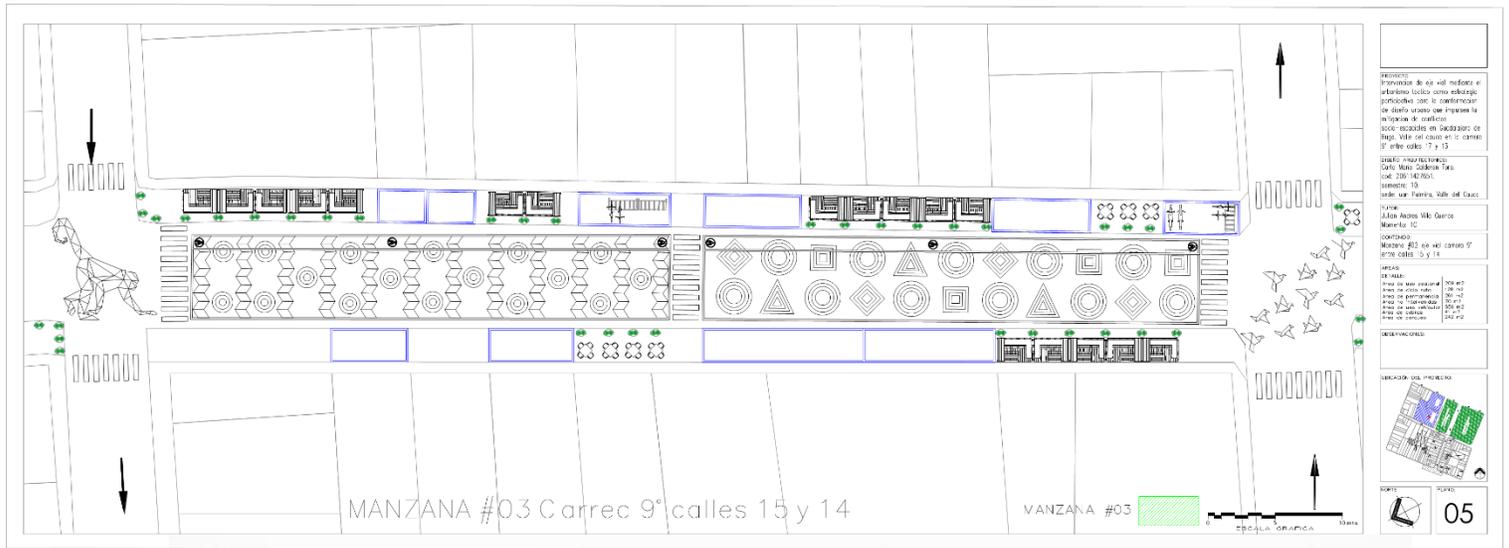


Figura 51 Planimetría de propuesta manzana 03

Fuente: Propia



### 7.2.5 Propuesta de diseño de urbanismo táctico manzana 05.

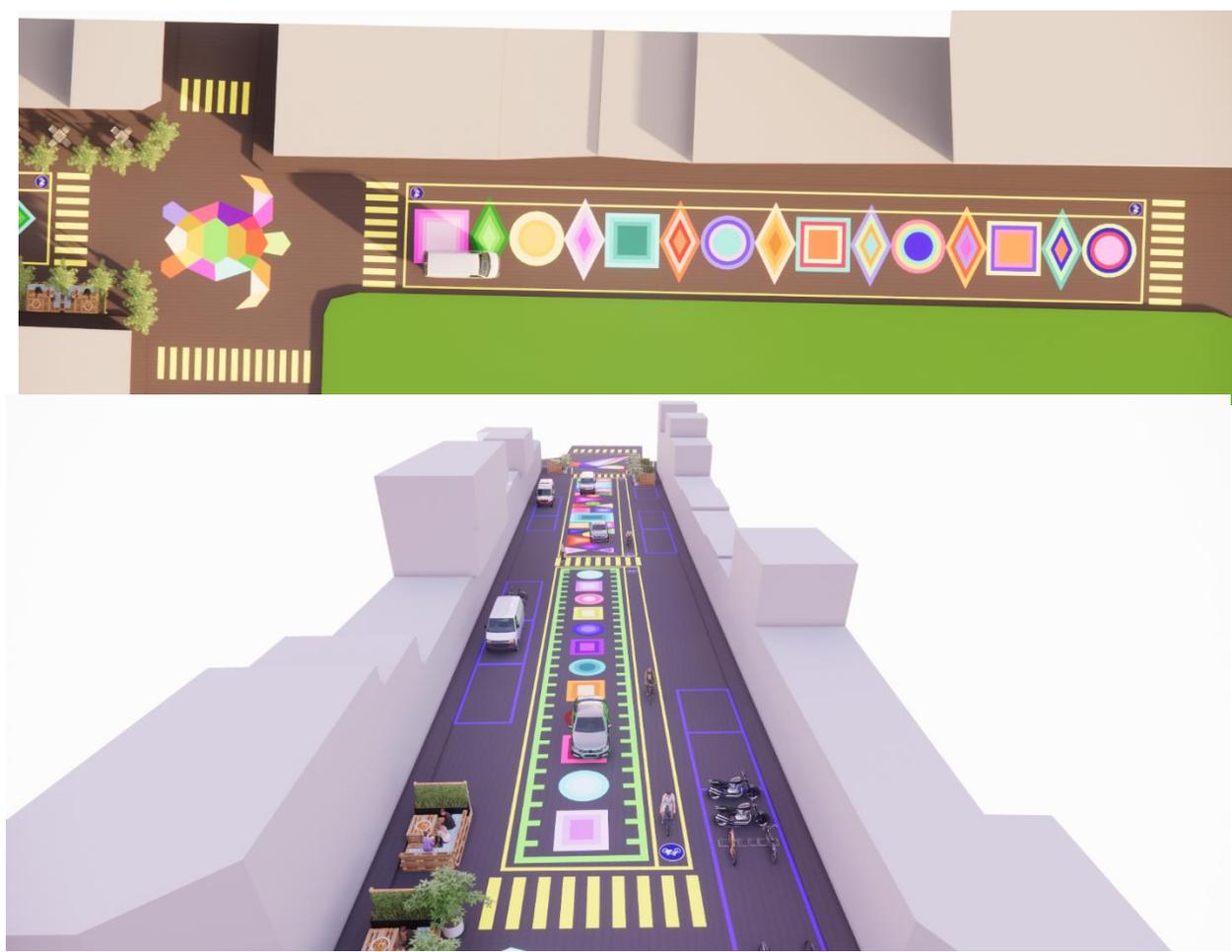
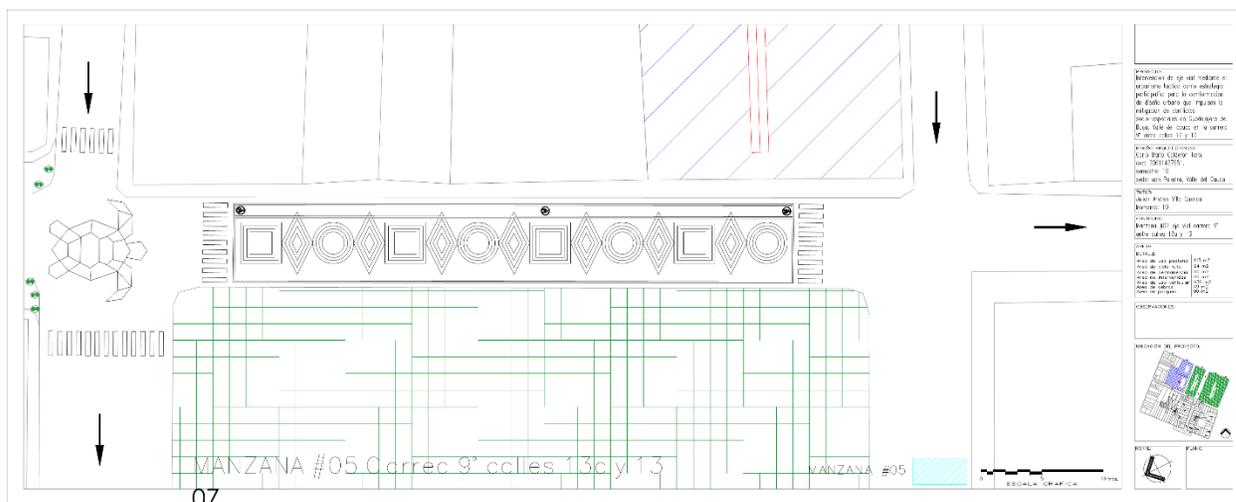


Figura 53 Planimetría de propuesta manzana 05

Fuente: Propia

### 7.2.6 Propuesta de diseño de urbanismo táctico tramo de la carrera 9 entre calles 13 y 17.

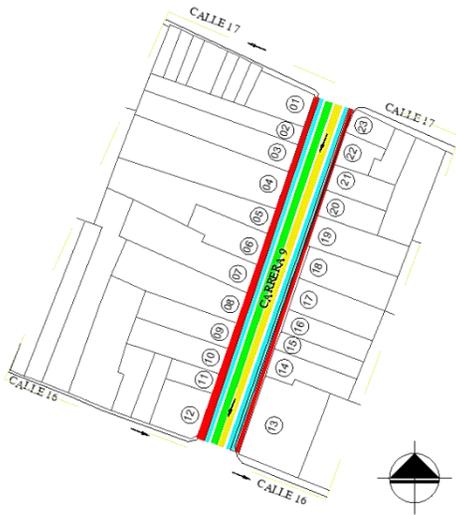


Figura 54 Planimetría de propuesta general

Fuente: Propia

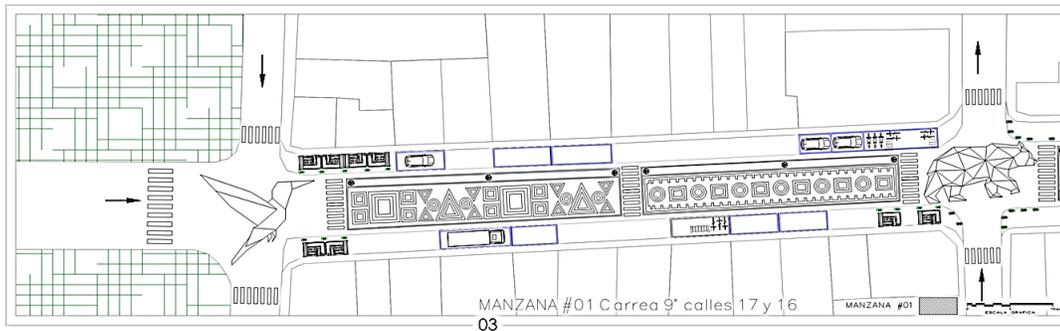
**7.2.7 Análisis comparativo de propuesta de diseño del urbanismo táctico por manzana frente a lo existente.**

**Manzana 1 – carrera 9 entre calles 16 y 17**



**Metros cuadrados por áreas existentes**

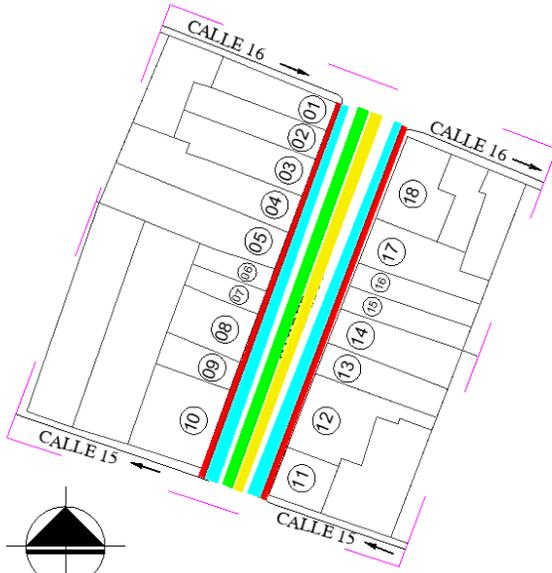
Área existente de andenes	248 m2
Área de bahía de parqueos	576 m2
Área de calle vehicular	895 m2



**Metros cuadrados por áreas intervenidas**

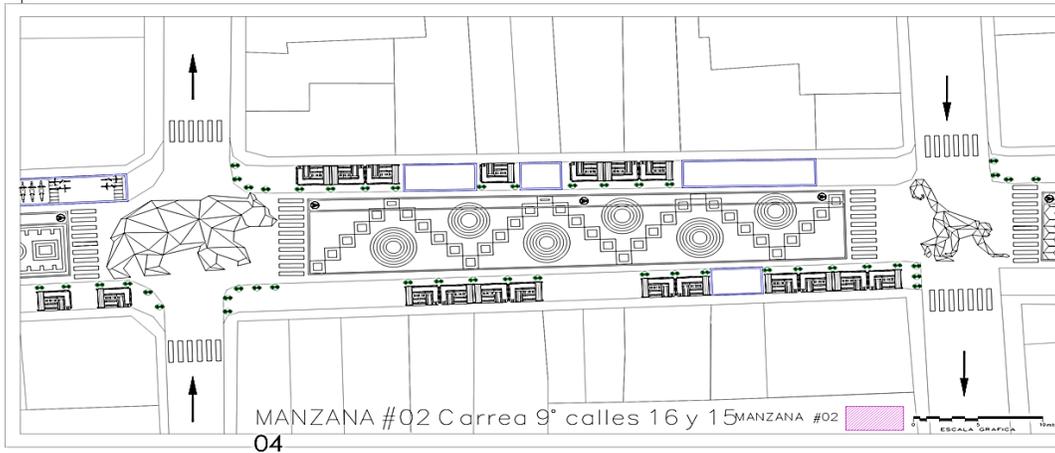
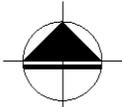
Área de andenes	248 m2
Área de bahía de parqueos	365 m2
Área de calle vehicular	501 m2
Área Parklets	120 m2
Cebras	67 m2
Ciclorutass	199 m2
Parqueadero bicicletas	56 m2

**Manzana 2 – carrera 9 entre calles 15 y 16**



**Metros cuadrados por áreas existentes**

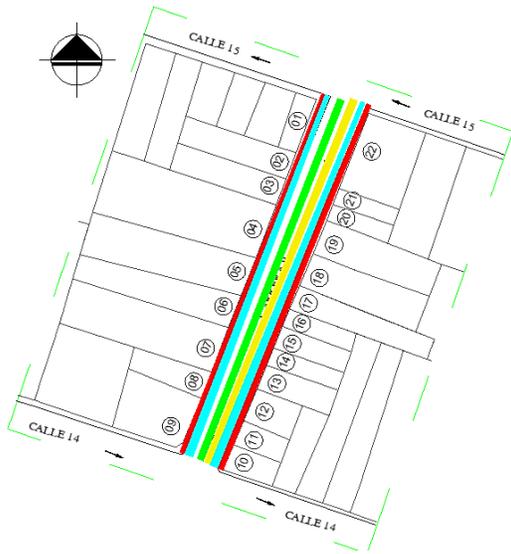
Área existente de andenes	163m <sup>2</sup>
Área de bahía de parqueos	389 m <sup>2</sup>
Área de calle vehicular	621 m <sup>2</sup>



**Metros cuadrados por áreas intervenidas**

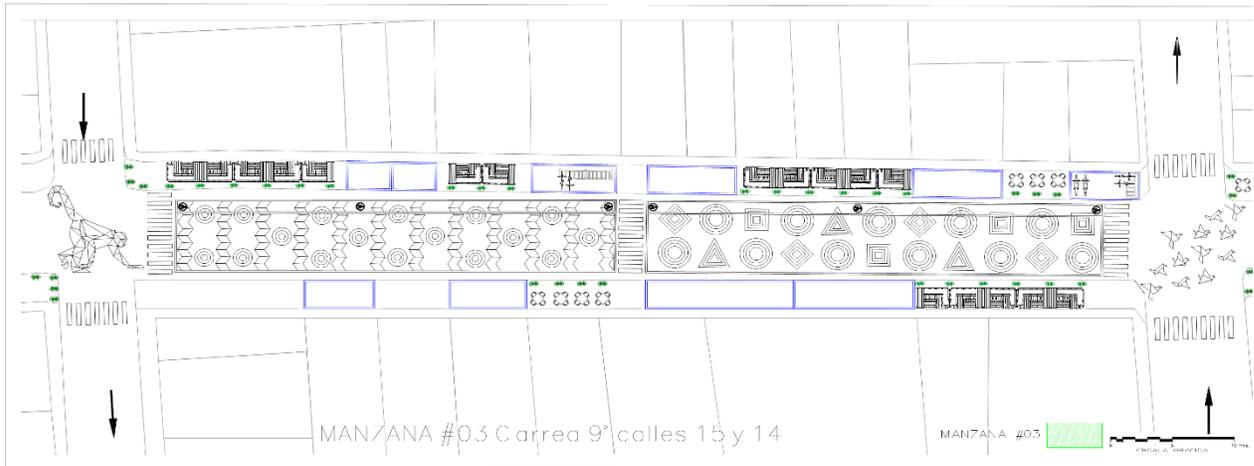
Área de andenes	137 m <sup>2</sup>
Área de bahía de parqueos	171 m <sup>2</sup>
Área de calle vehicular	409 m <sup>2</sup>
Área Parklets	212 m <sup>2</sup>
Cebras	51 m <sup>2</sup>
Ciclorutass	101 m <sup>2</sup>

**Manzana 3 – carrera 9 entre calles 14 y 15**



**Metros cuadrados por áreas existentes**

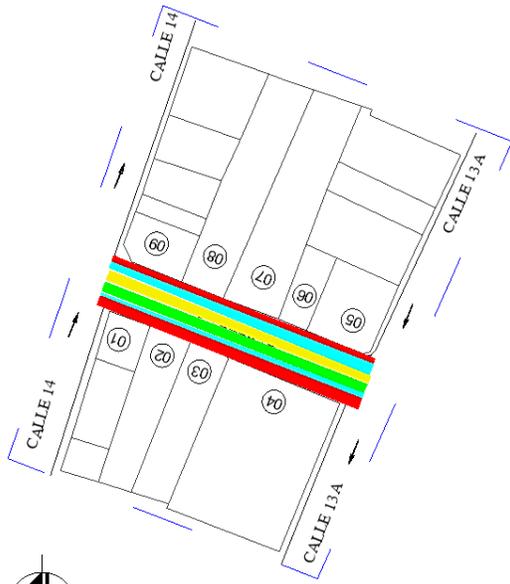
Área existente de andenes	225 m <sup>2</sup>
Área de bahía de parqueos	590 m <sup>2</sup>
Área de calle vehicular	887 m <sup>2</sup>



**Metros cuadrados por áreas intervenidas**

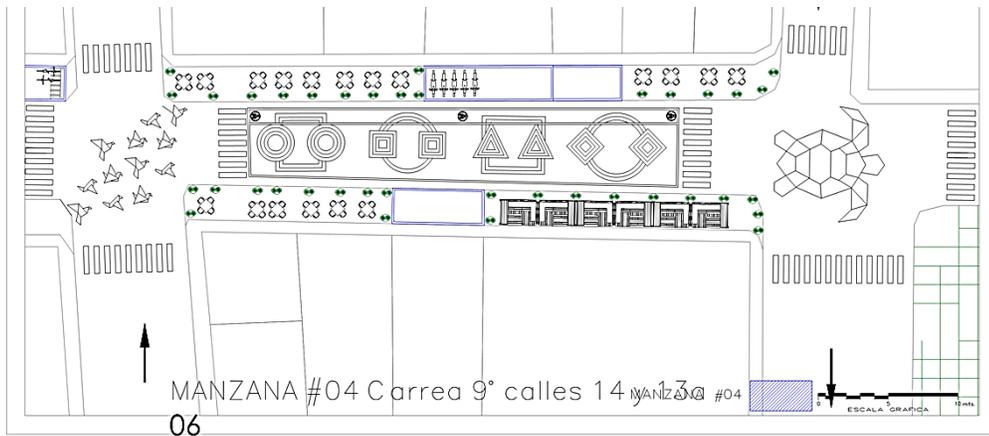
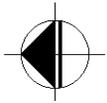
Área de andenes	225 m <sup>2</sup>
Área de bahía de parqueos	270 m <sup>2</sup>
Área de calle vehicular	585 m <sup>2</sup>
Área Parklets	262 m <sup>2</sup>
Cebras	71 m <sup>2</sup>
Ciclorutass	191 m <sup>2</sup>
Parqueadero bicicletas	44 m <sup>2</sup>

**Manzana 4– carrera 9 entre calles 13a y 14**



**Metros cuadrados por áreas existentes**

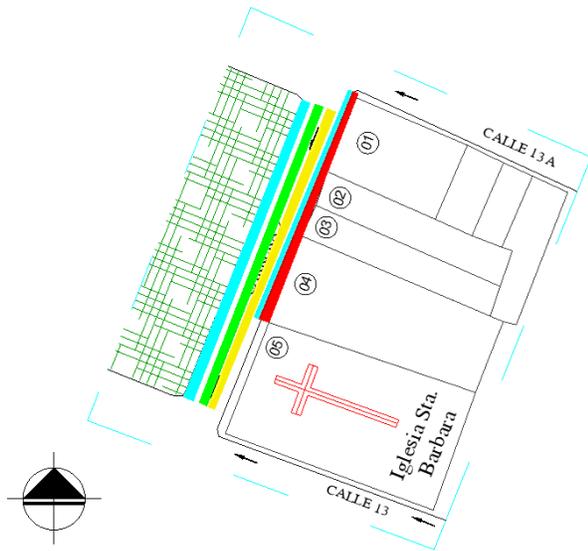
Área existente de andenes	137 m2
Área de bahía de parqueos	304 m2
Área de calle vehicular	421 m2



**Metros cuadrados por áreas intervenidas**

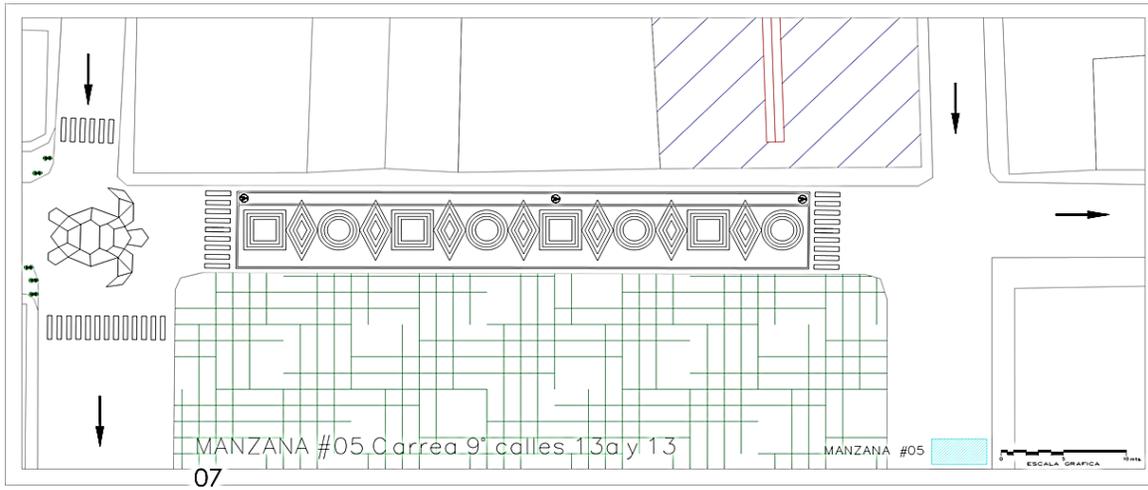
Área de andenes	137 m2
Área de bahía de parqueos	73 m2
Área de calle vehicular	206 m2
Área Parklets	229 m2
Cebras	39 m2
Ciclorutass	97 m2

**Manzana 5– carrera 9 entre calles 13 y 13a**



**Metros cuadrados por áreas existentes**

Área existente de andenes	137 m2
Área de bahía de parqueos	304 m2
Área de calle vehicular	421 m2



**Metros cuadrados por áreas intervenidas**

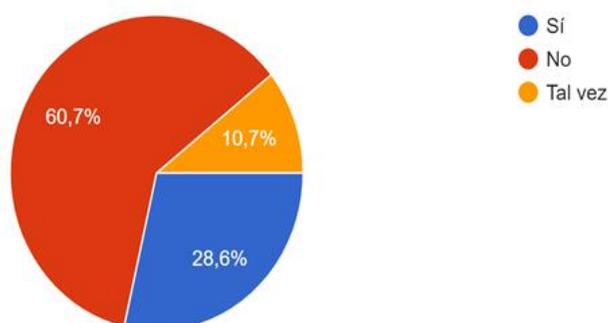
Área de andenes	137 m2
Área de bahía de parqueos	73 m2
Área de calle vehicular	206 m2
Área Parklets	229 m2
Cebras	39 m2
Ciclorutass	97 m2

### 7.3 Validación de la propuesta por la comunidad.

Se realizó encuestas de manera virtual debido a la crisis mundial del Covid – 19, con el objetivo de que la comunidad en donde se realizó la investigación conociera la propuesta de diseño y respondiera un modelo de pregunta para saber si estaba de acuerdo con la implementación del urbanismo táctico como una herramienta para la recuperación de espacios públicos y que a su vez ayudaran a la mitigación de conflictos socio espaciales.

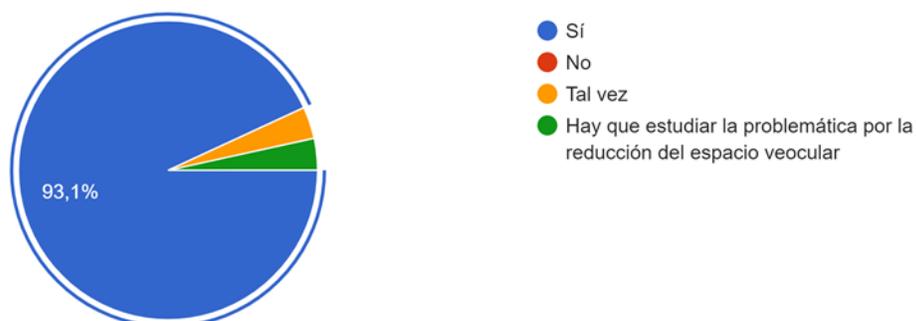
¿conocía del urbanismo participativo o táctico?

28 respuestas



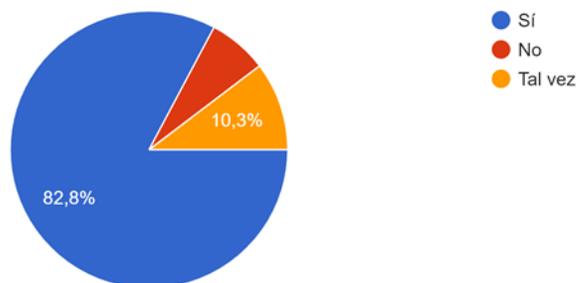
¿esta de acuerdo con que esta estrategia se aplique a sectores críticos de Guadalajara de buga?

29 respuestas



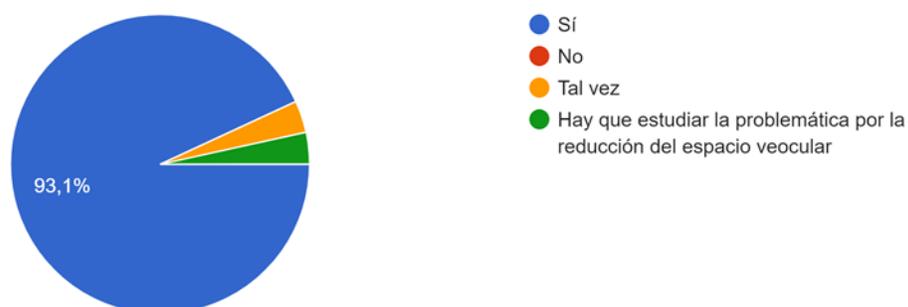
¿esta de acuerdo con la propuesta que se plantea sobre la carrera 9 entre calles 17 y 13 de Guadalajara de buga?

29 respuestas



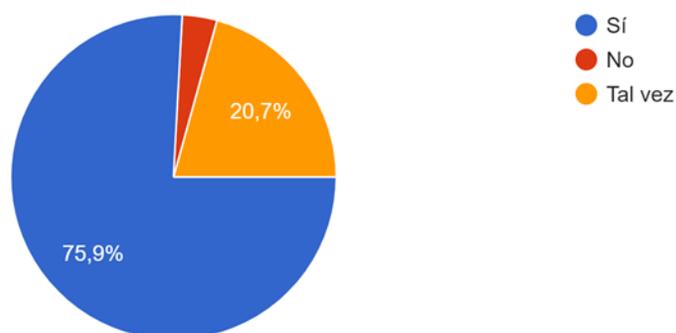
¿esta de acuerdo con que esta estrategia se aplique a sectores críticos de Guadalajara de buga?

29 respuestas



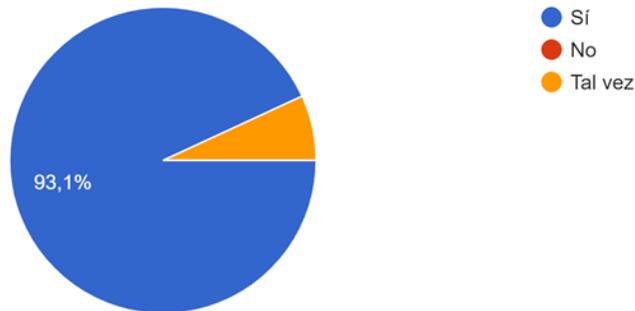
¿cree que esta estrategia permitiría un acercamiento mas sencillo entre la comunidad y el gobierno local?

29 respuestas



¿esta de acuerdo con que se implemente soluciones a problemas de movilidad y conflictos espaciales a corto plazo mediante el urbanismo participativo o táctico?

29 respuestas



¿esta de acuerdo que se implemente métodos de intervención donde la comunidad sea el actor y ejecutor de la propuesta?

29 respuestas

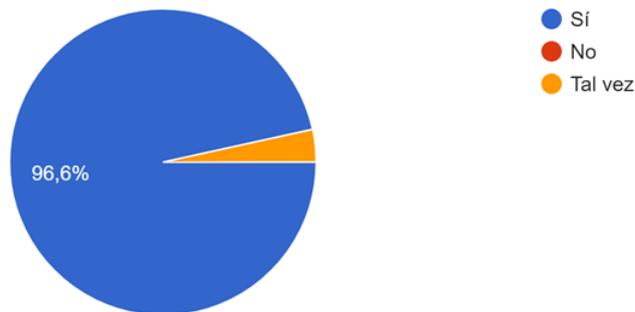


Figura 55 Estadísticas de encuestas

Fuente: Propia

Las encuestas evidencian que las personas no conocían la herramienta del urbanismo táctico hasta que vieron el video que está enlazado en la plataforma de encuestas y se dieron cuenta de que es un método muy eficaz rápido y económico que se puede implementar en la ciudad de Guadalajara de Buga, también aprueban de manera positiva la propuesta de diseño del tramo de la carrera 9 entre calles 13 y 17, debido a que esta propuesta muestra cómo se puede dar solución a las problemáticas que se presentan en el sector, con el fin de mejorar la condición y estilo de vida de las personas, siendo el peatón el principal protagonista.

#### **7.4 Socialización de la propuesta con entes gubernamentales de Guadalajara de Buga.**

Se realizó una socialización de la propuesta de diseño de urbanismo táctico con el secretario de planeación municipal Carlos Humberto Loaiza y el concejal Diego Cardona, con el objetivo de mostrar las problemáticas que tiene el tramo de la carrera 9 entre calles 13 y 17; y a su vez presentar una posible solución de forma participativa que logre resolver las necesidades de la comunidad, además de tener el conocimiento de si el plan de ordenamiento municipal permite la ejecución del proyecto, o si por el contrario no sería posible realizarlo.

Después de la socialización del trabajo investigativo y luego de responder diferentes inquietudes del personal gubernamental, se determinó que la propuesta de diseño es factible y que además, la secretaria de planeación está interesada en poder aplicar las estrategias presentadas, ya que permiten de manera directa una nueva forma de poder implementar planes de recuperación urbano mediante la participación de la comunidad, buscando generar identidad ciudadana y apropiación del espacio, debido que en la socialización se concluyó que la ciudadanía ha perdido el sentido de pertenencia por la ciudad y creen que mediante estas estrategias se puede lograr recuperar, además la realización de intervenciones urbanas a corto plazo sirven como laboratorios urbanos para desarrollar proyectos de mejoras urbanas de gran escala a un futuro.

Sin embargo manifestaron que debido a la gran magnitud del eje vial a intervenir, este no sería el proyecto inicial o proyecto piloto, por este motivo socializaron que las entidades gubernamentales han adelantado diálogos con la comunidades de 4 diferentes barrios que están siendo afectados por una zona que se ha convertido en un espacio residual y que la comunidad está interesada en recuperarla con el fin de poder sacar provecho de la misma.

Así mismo se confirmó que los diferentes representantes del sector están dispuestos a ayudar a la recuperación del área afectada, por tal motivo la secretaria de planeación en compañía con el concejal Diego Cardona , solicitan que les colabore con la aplicación de las estrategias del proyecto presentadas en la intervención del eje vial de la carrera 9°, para lograr desarrollar un piloto inicial el cual les permitirá ver la efectividad de las estrategias y así mismo poder medir el nivel de aceptación de la comunidad con la propuesta participativa, logrando así tener un piloto base que sirva como modelo que pueda ser aplicado en diferentes sectores de la ciudad, permitiendo a un futuro poder desarrollar la propuesta inicial de la carrea 9° entre calles 13 y 17 de la ciudad de Guadalajara de Buga.

### CRONOGRAMA DE ACTIVIDADES

		CRONOGRAMA DE ACTIVIDADES															
	AÑO	2020											2021				
	MES	ENE	FEB	MAR	ABR	MAY	JUN	JUL	AGO	SEP	OCT	NOV	ENE	FEB	MAR	ABR	MAY
	ACTIVIDAD																
FORMULACION VIII	Definición de tema	■	■														
	Planteamiento de Problema		■	■													
	Planteamiento Objetivos		■	■	■												
	Justificación e Hipotesis			■	■	■											
	Construcción Marco Referencial	■	■	■	■	■											
	Construcción metodología			■	■	■											
MOMENTO IX	Objetivo 1						■	■	■								
	Objetivo2							■	■	■							
	Objetivo 3									■	■	■					
MOMENTO X	Objetivo 1												■	■			
	Objetivo 2													■	■		
	Objetivo 3														■	■	■

### COSTO Y PRESUPUESTO DEL PROYECTO

<b>PRESUPUESTO DEL PROYECTO DE INVESTIGACIÓN</b>		
<b>Actividad</b>	<b>Descripcion</b>	<b>\$ Valor</b>
<b>Semestres 8 - 9 - 10</b>	<b>Matricula de semestres</b>	<b>\$ 12.500.000</b>
<b>Viaticos</b>	<b>Peajes, Gasolina, Parqueaderos, Alimentacion</b>	<b>\$ 2.300.000</b>
<b>Investigación</b>	<b>Libros, Fotocopias, Bitacoras, impresiones</b>	<b>\$ 700.000</b>
<b>Monografia</b>	<b>Impresión de monografias</b>	<b>\$ 1.400.000</b>
<b>Asesorias Externas</b>	<b>Valor de Asesorias</b>	<b>\$ 1.000.000</b>
<b>Maquetas</b>	<b>Impresión de maquetas y materiales</b>	<b>\$ 2.500.000</b>
<b>Valor Total</b>		<b>\$ 20.400.000</b>
<b>Nota: Los valores puede cambiar al trasncurso del semestre y de la invetsigación</b>		

## GLOSARIO

**Acera:** Espacio por donde transitan los peatones, también denominada andén, banqueta y vereda.

**Accesibilidad universal:** diseño que hace posible que los espacios puedan ser accedidos y utilizados por todas las personas, sin importar su condición física, edad, género o rasgos.

**Actor:** persona u organización que desempeña algún rol dentro de una iniciativa.

**Alcaldía:** tipo de gobierno local.

**Alcaldía mayor:** tipo de gobierno metropolitano.

**Andén:** ver Acera.

**Barrio:** espacio de una ciudad, habitado y usado por personas que se identifican con él y construyen en común una historia local del mismo.

**Ciclovía:** vía destinada al uso de la bicicleta.

**Comunidad:** grupo de personas que se vinculan por cosas en común, como características, intereses, seguimiento a mismos principios y reglas, valores y costumbres.

**Diseño urbano:** proceso y producto de crear y dar forma a la ciudad y los espacios que la componen.

**Dispersión de usos:** separación –distancia– que existe entre los diversos usos o funciones que tienen lugar en las ciudades (como zonas residenciales, comerciales y de esparcimiento).

**Espacio público:** lugares de propiedad y/o uso público, accesibles, y que pueden ser disfrutados por todos; como calles, avenidas, alamedas, plazas, malecones, playas, y otros espacios abiertos y equipamientos públicos

**Intervención urbana ciudadana:** acción focalizada, estratégica, de pequeña escala, colaborativa y participativa, articuladora de esfuerzos, flexible y de bajo presupuesto, temporal y liderada por la comunidad.

**Mapeo de actores:** identificación de los actores y sus vínculos, en un espacio y momento específicos.

**Mobiliario urbano:** objetos usados para facilitar los diversos usos y actividades que tienen lugar en el espacio público de las ciudades.

**Municipio:** entidad que administra un territorio local, en ocasiones usado como sinónimo de municipalidad y alcaldía.

**Planificación urbana:** proceso a través del cual se organizan y regulan los usos del espacio urbano y se proyecta su transformación.

**Urbanismo:** estudio del funcionamiento de las ciudades y organización del territorio urbano a través de diversas disciplinas, como la planificación, el diseño y las ciencias sociales.

**Urbanismo táctico:** Es una herramienta alternativa en donde se debe de conocer los acontecimientos que ocurren en la cotidianidad de los habitantes para así, generar un vínculo entre el espacio público y el individuo que lo habitará, afectando o beneficiando a su transformación del entorno con el fin de desarrollar un urbanismo propio y adecuado

## CONCLUSIONES

De acuerdo a los estudios realizados, recopilación de datos, información cartográfica y datos de campo, se puede evidenciar que la cartografía de uso oficial se encuentra desactualizada haciendo que ciertos datos al momento de corroborarlos en sitio sean diferentes al mismo tiempo de la norma urbanística (POT) de la ciudad, es decir que se encuentre con falencias y vacíos normativos. Debido a que desde un periodo de 8 años no se ha hecho ninguna actualización, de igual manera los usos de suelo y la proyección del espacio urbano actual muestran un crecimiento exponencial que causa una desarticulación del área urbana estudiada, igual con los análisis existente y los estudios realizados en el sitio se logró actualizar e identificar las dinámicas y comportamientos urbanos del tramo a intervenir, permitiendo a su vez conocer las necesidades, comportamientos y transformaciones que se viven diariamente la carrera 9 entre calles 13 y 17.

Aunque se busca el acompañamiento de la ciudadanía en esta investigación las condiciones actuales mundialmente obligo a aplicar estrategias que permitieran poder llegar a la comunidad sin que estuviéramos en riesgos por temas del Covid-19, logrando entrevistas de campo esporádicas día tras día, permitiendo realizar un recorrido por el sector, en el estudio del tramo se pudo conocer un poco de las personas que viven en el lugar así como también de los comportamientos del mismo, todo lo mencionado permitió una recopilación de datos los cuales fueron fundamentales para el desarrollo de la propuesta, cabe resaltar que la comunidad es fundamental en este proceso debido a que sus comentarios, opiniones y vivencias son la base de desarrollo de esta investigación, se debe resaltar que la estrategia presentada en este proyecto es algo que actualmente está marchando fuera de los parámetros del urbanismo moderno, pues se sale de los conceptos e ideas de los grandes pensantes quienes creen tener la solución al constante crecimiento de las ciudades.

Luego del desarrollo de la propuesta y de encontrar una forma sencilla y contundente de socializarla con los actores quienes al fin de cuentas son los usuarios y creadores finales de esta investigación, se tiene la oportunidad de obtener contacto con el sector público con el fin de poder mostrar la investigación desarrollada y dar una herramienta muy importante con la cual se pueda abrir una comunicación continua entre la comunidad y las entidades administrativas municipales, esto se dio gracias a un concejal el cual a ver las dinámicas presentadas y las formas en la que se puede lograr abrir canales que permitan un acercamiento entre la comunidad y la administración, se logra concretar una reunión con el secretario de planeación y con quien está a cargo de gestionar actualmente la actualización y mejora del POT en la ciudad de Guadalajara de Buga, este espacio permitirá dejar un precedente como estrategia que puede ser un modelo de laboratorio vivió el cual permita entender y dar soluciones al comportamiento urbano de la ciudad en cualquier sector que se desee, pues el modelo tiene la peculiaridad de adaptarse según los criterios que se quieran usar para dar una respuesta a una problemática o necesidad.

## REFERENCIAS

- Ahumada, J. (1969). *Fundamentos de la Teoría de Planificación*. Chile.
- Capel, H. (2002). *La morfología de las ciudades Actores y Agentes urbanos*. Barcelona: Serbal.
- Castells, M. (1974). *La cuestión Urbana*. España: Siglo veintiuno.
- Castro, A., & Ramos, L. (2009). *El Plan de Ordenamiento Territorial y su enfoque socio económico*. Bogotá: semillero de investigación.
- Cervantes, J. (2014). *La económica celljera en las ciudades contemporáneas*. Innovación e investigación en Arquitectura y Territorio., 1-19.
- Contreras Nossa, E. (2017). *Renovación y Desplazamientos Urbanos*. España: Surbanistas.
- Domínguez, M. (2012). *Los procesos de transformación urbana de King's Cross*. Ministerio de Fomento.
- EL PAÍS. (31 de Julio de 2015). *Medellín: Arquitectura y urbanismo como herramientas para el desarrollo social*. EL PAÍS.
- Falla, M. E., & Londoño, C. A. (2016). *Proyecto Urbano*. Cali: Universidad San Buenaventura.
- Gaitan, J. (1964). *La planeación en Bogotá*. bogota.
- García Bellido, J. (1999). *Perspectivas del Nuevo urbanismo Colombiano : Un análisis de su estructura*. CENAC, 119 -130.
- Garnier, T. (1965). *El urbanismo, utopías y realidades*. . Lumen. .
- Gehl, J. (2011). *Urbanized*. Estados Unidos.
- Gehl, J. (2014). *Ciudades para la Gente*. Argentina: Infinito.
- Gómez, G. (2010). *El espacio público como problema y asunto de las políticas públicas*. Bogotá: Pontificia Universidad Javeriana.
- González, W. (2015). *sutura urbana cosiendo fragmentos de ciudad"*. Bogotá: Universidad Católica.
- Institute, G. (2014). *Utilizando las Herramientas para la vida pública*. Nueva York: Public life.
- Jacobs, J. (1961). *Muerte y Vida de las grandes ciudades*. Estados Unidos: Capitan Swing.
- Jaramillo, P. (2002). *La planeación en Colombia: Historia, derecho y gestión*. bogota.
- Llop, J., & Hoeflich, S. (2016). *Documento marco de CGLU Ciudades Intermedias Planificación y gestión del desarrollo urbano sostenible de las Ciudades Intermedias"*. European

*Comission.*

- Maldonado Copello, M., Pinilla Pineda, J., Rodríguez Vitta, J., & Valencia Dávila, N. (2006). Planes parciales, gestión asociada y mecanismos de distribución equitativa de cargas y beneficios en el sistema urbanístico Colombiano. Bogotá: Lincoln Institute of Land Policy.*
- Massiris, Á. (2005). Fundamentos Conceptuales y Metodológicos del ordenamiento Territorial. Tunja: UPTC.*
- Noguera, J. (2011). La ordenación Urbanística: Conceptos, Herramientas y prácticas. Barcelona: Acadèmiqes Digitals de la UPC.*
- Osorio, M. (1974). Diccionario de Ciencias Jurídicas, Políticas y Sociales. Heliasta SRL. .*
- Peréz, C. (2009). La planeación integral en Colombia. Bogotá: Universidad Nacional.*
- Ramírez Ríos, J. (2011). Historia de la crítica de planeación urbana en Colombia. Bogotá: Universidad Nacional.*
- Ramírez, J. (2011). Historia Crítica de la Planeación Urbana en Colombia. Bogotá: Universidad Nacional de Bogotá.*
- Ramírez, M., Congote, S., & Tafur, S. (2013). Transformaciones territoriales generadas por el modelo del POT Armenia. UGCiencia.*
- República de Colombia. (1997). Ley 388 de 1997 - Ley 1454 de 2011. Obtenido de Secretaria del senado:  
[http://www.secretariassenado.gov.co/senado/basedoc/ley/1997/ley\\_0388\\_1997.html](http://www.secretariassenado.gov.co/senado/basedoc/ley/1997/ley_0388_1997.html)*
- Rodríguez, J. C. (2015). Analizando el origen, evolución y eficacia del urbanismo táctico: el caso de providencia. Santiago: Universidad Católica de Chile.*
- Salazar, J. (2007). La planeación de Bogotá: un sistema híbrido de desarrollo progresivo. Bitacora.*
- Santos, M. (2000). La naturaleza del espacio. Barcelona: Ariel.*
- Steffens, K. (2013). Urbanismo Táctico 3 Casos Latinoamericanos. New York: Creative commons.*
- Stickells, L. (2011). Wordprees. Obtenido de Acerca del urbanismo táctico:  
<https://arquitecturayciudades.wordpress.com/a-cerca-del-urbanismo-tactico/>*
- Veslaco, A. M. (2013). El proceso de urbanización de la comuna 22: estudio sobre sus repercusiones en el barrio Valle del Lili". Cali.*

## Anexos

### Lista de figuras

<i>Figura 1 Altos niveles de contaminación.....</i>	<i>12</i>
<i>Figura 2 Concurrencia de personas en la carrera 9.....</i>	<i>13</i>
<i>Figura 3 Árbol de problemas.....</i>	<i>14</i>
<i>Figura 4 Urbanismo táctico Bucaramanga – Cuadra Play.....</i>	<i>46</i>
<i>Figura 5 Urbanismo táctico Antioquia Rio Negro Calle 48.....</i>	<i>47</i>
<i>Figura 6 Urbanismo táctico Montería Avenida primera entre calles 31 y 32.....</i>	<i>48</i>
<i>Figura 7 Urbanismo táctico Santiago de Chile - Paseo Ahumada.....</i>	<i>50</i>
<i>Figura 8 Urbanismo táctico Panamá La Victoria.....</i>	<i>51</i>
<i>Figura 9 División política del departamento del Valle del Cauca, Buga.....</i>	<i>52</i>
<i>Figura 10 Municipio de Guadalajara de Buga.....</i>	<i>53</i>
<i>Figura 11 Ubicación de Comunas de Guadalajara de Buga.....</i>	<i>54</i>
<i>Figura 12 Usos del Suelo y patrones dominantes de Guadalajara de Buga/.....</i>	<i>56</i>
<i>Figura 13 Malla vial y espacio público efectivo de Guadalajara de Buga/.....</i>	<i>57</i>
<i>Figura 14 Carrera 9na con Calle 14 y 15 Zona Popular.....</i>	<i>58</i>
<i>Figura 15 Carrera 9na con Calle 07 y 08 Centro histórico.....</i>	<i>58</i>
<i>Figura 16 Carrera 9na con Calle 07ª Sur Sector residencial.....</i>	<i>59</i>
<i>Figura 17 Polígonos identificados en la carrera 9.....</i>	<i>59</i>
<i>Figura 18 Plano usos del suelo relación con tramo a intervenir.....</i>	<i>60</i>
<i>Figura 19 Plano de usos del Suelo, Carrera 9 entre calle 13 y 17.....</i>	<i>61</i>
<i>Figura 20 Plano usos del suelo relación con tramo a intervenir.....</i>	<i>67</i>
<i>Figura 21 Plano de zonas verdes (pulmones ) relación con tramo a intervenir.....</i>	<i>68</i>
<i>Figura 22 Plano de crecimiento urbano ( relación con tramo a intervenir.....</i>	<i>69</i>
<i>Figura 23 Plano de contaminación atmosférica ( relación con tramo a intervenir.....</i>	<i>70</i>
<i>Figura 24 Plano de malla vial ( relación con tramo a intervenir).....</i>	<i>71</i>
<i>Figura 25 levantamiento de plano arquitectónico de tramo a intervenir y visuales.....</i>	<i>72</i>
<i>Figura 26 levantamiento de plano de usos del suelo del tramo a intervenir.....</i>	<i>73</i>

<i>Figura 27</i>	<i>levantamiento de plano de alturas del tramo a intervenir</i>	<i>74</i>
<i>Figura 28</i>	<i>levantamiento de plano de Nolli del tramo a intervenir</i>	<i>75</i>
<i>Figura 29</i>	<i>levantamiento de plano de accidentalidad de movilidad del tramo a intervenir</i>	<i>76</i>
<i>Figura 30</i>	<i>levantamiento de plano de movimiento vehicular del tramo a intervenir</i>	<i>77</i>
<i>Figura 31</i>	<i>levantamiento de plano de contaminación ambiental del tramo a intervenir</i>	<i>78</i>
<i>Figura 32</i>	<i>levantamiento de plano por manzana del tramo a intervenir</i>	<i>79</i>
<i>Figura 33</i>	<i>Parque Santa Barbara</i>	<i>80</i>
<i>Figura 34</i>	<i>Parque Fuenmayor</i>	<i>80</i>
<i>Figura 35</i>	<i>Análisis manzana 01 - carrera 09 entre calles 16 y 17</i>	<i>82</i>
<i>Figura 36</i>	<i>Análisis manzana 02 - carrera 09 entre calles 15 y 16</i>	<i>84</i>
<i>Figura 37</i>	<i>Análisis manzana 03 - carrera 09 entre calles 15 y 14</i>	<i>86</i>
<i>Figura 38</i>	<i>Análisis manzana 04 - carrera 09 entre calles 14 y 13A</i>	<i>88</i>
<i>Figura 39</i>	<i>Análisis manzana 05 - carrera 09 entre calles 13A y 13</i>	<i>90</i>
<i>Figura 40</i>	<i>tramo a intervenir ( carrera 9 entre calles 13 y 17)</i>	<i>91</i>
<i>Figura 41</i>	<i>mapa mental de urbanismo táctico</i>	<i>93</i>
<i>Figura 42</i>	<i>Entrevistas con la comunidad</i>	<i>94</i>
<i>Figura 43</i>	<i>Entrevistas con la comunidad</i>	<i>95</i>
<i>Figura 44</i>	<i>Estadísticas de Necesidades</i>	<i>96</i>
<i>Figura 45</i>	<i>primeros esquemas de diseño</i>	<i>98</i>
<i>Figura 46</i>	<i>Diseño de zonificación por usos</i>	<i>98</i>
<i>Figura 47</i>	<i>Conceptualización de composición</i>	<i>100</i>
<i>Figura 48</i>	<i>Conceptualización de composición imágenes precolombinas</i>	<i>101</i>
<i>Figura 49</i>	<i>Planimetría de propuesta manzana 01</i>	<i>104</i>
<i>Figura 50</i>	<i>Planimetría de propuesta manzana 02</i>	<i>105</i>
<i>Figura 51</i>	<i>Planimetría de propuesta manzana 03</i>	<i>106</i>
<i>Figura 52</i>	<i>Planimetría de propuesta manzana 04</i>	<i>107</i>
<i>Figura 53</i>	<i>Planimetría de propuesta manzana 05</i>	<i>108</i>
<i>Figura 54</i>	<i>Planimetría de propuesta general</i>	<i>109</i>
<i>Figura 55</i>	<i>Estadísticas de encuestas</i>	<i>117</i>

## Lista de Tablas

<i>Tabla 1 Cuadro Metodológico objetivo 1</i> .....	24
<i>Tabla 2 Cuadro Metodológico objetivo 2</i> .....	25
<i>Tabla 3 Cuadro Metodológico objetivo 3</i> .....	26
<i>Tabla 4 Climatología y Superficie del Municipio de Buga</i> .....	53

### Entrevistas realizadas a la comunidad

#### **CASA RESIDENCIAL (CARRERA 9° #16-34)**

- Residencia propia (Margarita Restrepo), 65 años de edad, viuda (hace 5)
- 50 años viviendo en el sector
- Pensionada hace 8 años (profesora Tulio Enrique) área de español
- No sabe que es urbanismo táctico.

#### Día a día de doña Margarita

- Doña Margarita antes de la pandemia tenía una rutina que consistía en hacer ejercicio en el parque Fuenmayor con un grupo, luego merchar si era el día y hacer vueltas de centro. Antes de fallecer su marido quien trabajo en la fosforera el diablo, su pasatiempo era ir al parque de santa bárbara al otro extremo de donde vive y jugar domino con sus amigos.

#### Que le molesta del sector

- Mucho tránsito, la gente anda como loca en moto.

#### Que le gustaría que se mejorara del sector

- Dice que, aunque no es una persona de salir, y más ahora con el tema del covid-19, siempre le molesto los andenes que eran pequeños, haciendo que caminar por el sector sea peligroso además del tránsito constante.

### **CASA RESIDENCIAL (CARRERA 9° #15-42)**

- Residencial propia
- Wilmar bocanegra propietario
- Vive en Buga, 25 años en el sector
- Profesión: maestro de obra.
- Asume que el urbanismo táctico es el diseño de parques.

Día a día de Wilmar bocanegra:

- Trabaja en diferentes obras sale a las 5 o 6 am segundo su jornada, sus hijos trabajan en el sector de la salud y su esposa cumple con las labores del hogar y asiste a la iglesia en las tardes.

Que no le gusta del sector:

- el alto tráfico vehicular y la falta de andenes más amplios

que le gustaría que se mejorara en el sector:

- le gustaría que hubiera andenes más amplios para así tomar el fresco en la tarde, también que se regule la movilidad vehicular y si fuera posible una cicloruta.

### **VIVIENDA RESIDENCIAL**

- Residencial Bifamiliar comercial.
- Jaime Pombo
- Vive en Buga, 26 años en el sector
- Profesión: comerciante
- No sabe que es urbanismo táctico.

Día a día de don Jaime Pombo

- Dice que vive del arrendo de dos locales y un apartamento pequeño en el primer piso, después que se quedó sin trabajo, decidió poner a producir su propiedad, dice que no tiene problemas con sus inquilinos los cuales son su sustento, tiene un hijo que es ingeniero de sistemas y vive fuera de la ciudad.

Que no le gusta del sector:

- Dice que el tráfico en cierta hora del día es insoportable.
- Y la falta de andenes es un peligro para transitar caminando.

Que le gustaría que mejorara en el sector:

- Dice que el sector ha cambiado mucho los locales comerciales son muchos más y ha creado mucho tráfico llegando hacer molesto a lo cual le gustaría una ampliación de los andenes y zonas demarcadas para el parqueo de vehículos.

### **SERVÍ EXOSTOS**

- Residencial comercial arrendatario.
- Oscar Gómez
- Vive en Buga, 15 años en el sector
- Profesión: herrero
- No sabe que es urbanismo táctico.

Día a día de don óscar:

- Oscar junto a su primo y un amigo de infancia iniciaron su negocio de reparación y fabricación de Exostos, el cual es muy frecuentado por la ciudadanía su negocio tubo un bajón financiero duro por cuenta de la pandemia, pero con la reactivación económica ha mejorado poco a poco.

Que no le gusta del sector:

- La cantidad de tráfico en ciertas horas y las zonas de parqueo no definidas.

Que le gustaría en el sector:

- Que hubiera ciclo ruta y mejores andenes.

### **TALLER RAFAEL (CARRERA 9 #15-36)**

- Local propio.
- Propietario: Rafael soto
- Vive en Buga, 10 años en el sector
- Tipo de negocio: taller de metal mecánica.
- No sabe que es urbanismo táctico.

Día a día de don Rafael:

- Don Rafael vive a unas cuadras de su taller abre todos los días, excepto el domingo que se lo dedica a su familia, casado y con dos hijos, trabaja del día a día (lo que llegue al taller). Se da la mano con sus vecinos los cuales están dedicados al arreglo de motos.

Que no le gusta del sector:

- Poca zona de parqueo de motos y de vehículos

Que le gustaría que mejorara en el sector:

- Le gustaría que hubiera más andenes y si fuera posible una ciclo ruta, como la que intentaron hacer en la calle 4°

### DEPOSITO LA NOVENA

- Residencial-comercial-propietario.
- Propietario: Héctor Torres
- Vive en Buga, tiene 47 años (bugueño de nacimiento)
- Tipo de negocio: venta y compra de empaques plásticos.
- No sabe que es urbanismo táctico.

Día a día de don Héctor

- Casado hace 27 años, su negocio lo inicio de cero, trabaja de 8 am a 5 pm de lunes a sábado.

Que le molesta del sector

- Dice que nada, pues vive aquí desde que era niño, pero si le molesta el tránsito vehicular tan alto.

Que le gustaría que mejorara del sector

- Dice que le gustaría poder con una zona de cargue y descargue de su negocio, manifiesta que la gente no respeta los espacios haciendo que se parqueen donde carga, dice que los andenes de la cuadra son pequeños y eso de andar por la calle le da cosa que lo levante un carro. También dice que se ha aumentado mucho el tránsito vehicular, aunque la pandemia es su peor enemigo.

### COMIDAS RÁPIDAS PERRO GORDO

- Local alquilado
- administrador: Mauricio torres.
- Vive en Buga, 5 años en el sector
- Tipo de negocio: venta de comidas rápidas.
- No sabe que es urbanismo técnico.
- No sabe que es el urbanismo táctico.

Día a día de don Mauricio:

- El negocio abre puertas todos los días a las 6 pm de la tarde y según como este el movimiento pueden ir hasta las 3 o 4 de la mañana.

Que no le gusta del sector:

- Comenta que tiene temporadas en que los habitantes de calle se alborotan y eso le espata a la clientela, otro tema es que le falta andenes más amplios para circular la gente y pues que la pandemia ha generado una baja en los sus ingresos.

Que le gustaría que se mejorara en el sector:

- Dice que una de las necesidades más urgentes es mejorar o controlar la movilidad vehicular, también quisiera que hubiera zonas de parqueo delimitadas para evitar discusiones con sus vecinos, me cuneta que por la pandemia también deberían permitirles ocupar la zona publica (había) para poder atender a sus clientes de forma segura y según los protocolos.

### **PANADERÍA BUÑUELOS PAN BUGA**

- Residencial-comercial-propietario
- Propietario: José Antonio edad 52 vive en buga 25 años panadero de profesión 20 años
- No sabe que es urbanismo táctico

Día a día de don José

- Su Jornada inicia a las 4 am
- A las 5:30 am abre su panadería hasta 9 pm
- Sus Clientes principales personas del sector y antes de la pandemia los estudiantes del colegio Tulio Enrique Tascon.

Que le gustaría que hubiera en el sector para mejorar el espacio

- Que se regule el tránsito vehicular, dice que pasa mucho carro y moto.
- Adicional, manifiesta que la mejora del parque Fuenmayor le ayudo a mejorar su negocio.

Lo que le molesta del sector

- Los venezolanos, los cuales pasan a menudo por su negocio mendigando comida.
- Habitantes de la calle.

### **CHORIZO .COM**

- Comercial arrendado.
- María, marcela y Argenis
- Vive en Buga, 22 años en el sector
- Profesión: cocineras
- No sabe que es urbanismo táctico.

Día a día de este grupo de señoras:

- Este negocio es de tradición que arranco por una necesidad de las 3 amigas, viven a unas cuadas del local y su jornada es de todos los días preparando armando y ahumando su producto, el local abre a las 5:30 pm todos los días de lunes a lunes, y el horario de cerrar depende de cómo este el movimiento, se turnan para los descansos

Que no le gusta del sector:

- Los indigentes el alto tráfico y la falta de zonas de parqueo

Que le gustaría en el sector:

- Les gustaría zonas peatonales más amplias, zonas de parqueo establecidas y poder atender gente en la zona publica por el tema del covid 19 y más presencia de la fuerza publica.