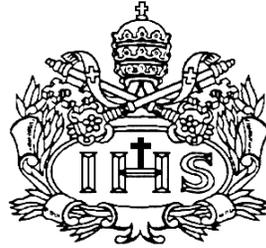


MODELO DE ORDENAMIENTO SOSTENIBLE PARA LA CIUDAD DE ARMENIA

Intervención de Borde de Ciudad para paseo del Río



AUTOR

Luis Eduardo Escobar S.

**PONTIFICIA UNIVERSIDAD JAVERIANA
FACULTAD DE ARQUITECTURA Y DISEÑO
CARRERA DE ARQUITECTURA**

Bogotá D.C.

2012

MODELO DE ORDENAMIENTO SOSTENIBLE PARA LA CIUDAD DE ARMENIA

Intervención de Borde de Ciudad para paseo del Río



AUTOR

Luis Eduardo Escobar S.

Presentado para optar al título de Arquitecto

DIRECTOR

Luis Humberto Duque Gómez

**PONTIFICIA UNIVERSIDAD JAVERIANA
FACULTAD DE ARQUITECTURA Y DISEÑO**

CARRERA DE ARQUITECTURA

Bogotá D.C.

2012

NOTA DE ADVERTENCIA

ARTICULO 23 DE LA RESOLUCIÓN No. 13 DE JULIO DE 1946: “La Universidad no se hace responsable por los conceptos emitidos por sus alumnos en sus trabajos de tesis. Sólo velará por que no se publique nada contrario al dogma y a la moral católica y por qué las tesis no contengan ataques personales contra persona alguna, antes bien se vea en ellas el anhelo de buscar la verdad y la justicia”.

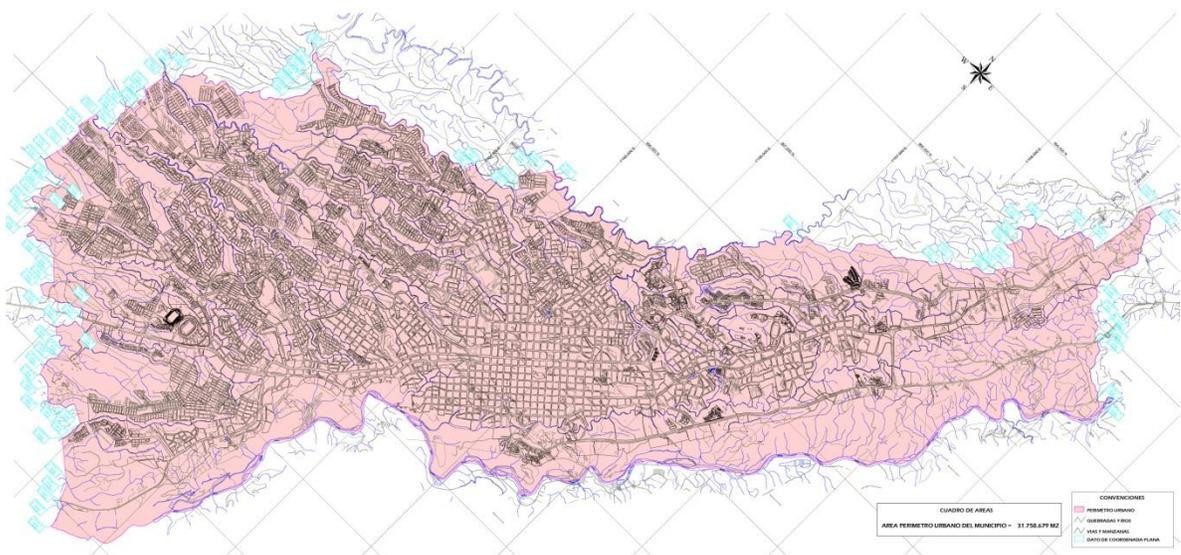
CONTENIDO

	pág
1. INTRODUCCIÓN	5
1.1 DEFINICIÓN DEL PROBLEMA	6
1.2 OBJETIVOS	9
2. GENERALIDADES	10
2.1 CONTEXTO REGIONAL	11
2.2 CONTEXTO URBANO	12
3. MARCO HISTÓRICO	13
3.1 RESEÑA HISTÓRICA	13
3.2 EVOLUCIÓN HISTÓRICA URBANA	18
4. ANÁLISIS	20
4.1 SISTEMA NATURAL	20
4.2 SISTEMA ARTIFICIAL	23
4.3 SISTEMA SOCIAL	26
4.4 ÁREAS HOMOGÉNEAS	27
5. DIAGNÓSTICO	30
5.1 FORTALEZAS	30
5.2 DEBILIDADES	32
6. MARCO TEORICO	33
7. PPROPUESTA DE ORDENAMIENTO	34
7.1 PROPUESTA REGIONAL	34
7.2 PROPUESTA URBANA	35
8. PARQUE LINEAL RÍO QUINDÍO	43
8.1 OBJETIVOS Y ALCANCE	43
8.2 ESTRATÉGIAS DE INTERVENCIÓN	43
8.3 CONCEPTO DE INTERVENCIÓN	45
8.4 PROYECTO	46
8.4.1 NÚCLEO AGRÍCOLA	48
8.4.2 NÚCLEO DE LA VIDA	49
8.4.3 NÚCLEO CENTRO	50
8.4.4 NÚCLEO DE LA INNOVACIÓN	51
8.4.5 NÚCLEO DE LA SOSTENIBILIDAD	52
8.5 INTERVENCIÓN DE BORDE DE CIUDAD “BALCONES DEL RÍO”	53
8.5.1 LOCALIZACIÓN	54
8.5.2 ANÁLISIS DEL SECTOR	54

8.5.3	GESTIÓN SOCIAL	55
8.5.4	ARTICULACIÓN DEL PROYECTO CON LA CIUDAD	56
8.5.5	PLANTA GENERAL DEL PROYECTO	57
8.5.6	CORTE A	58
8.5.7	CORTE B	58
8.5.8	CORTE C	59
8.5.9	CORTE D	59
8.5.10	ARBORIZACIÓN	60
8.5.11	ANÁLISIS DE LA INTERVENCIÓN	61
8.5.12	DETALLE ALAMEDA A	62
8.5.13	CUADRO DE ÁREAS Y COSTO PRELIMINAR	63
8.5.14	IMÁGENES	64
8.5.15	BIBLIOGRAFÍA	65

1. INTRODUCCIÓN

El casco urbano de la ciudad de Armenia se extiende entre las longitudes del Río Quindío y la quebrada La Florida al oriente y la quebrada Hojas Anchas y el Río Espejo al occidente, presentando una topografía ondulada que alterna con pendientes moderadas; está compuesta por un sistema de drenajes y quebradas que nacen en el sector norte y centro de la ciudad hacia la periferia urbana, continuando a la zona rural hasta llevar sus aguas al río Espejo y Quindío conformando una red hídrica territorial.¹



Plano Armenia perímetro urbano, P.O.T Armenia 2009 - 2023

Esta red se ha visto afectada por los procesos de urbanización de la ciudad, los cuales se han situado en las partes altas y laderas de las quebradas, sin generar ningún tipo de respuesta adaptativa que mitigue su forma de ocupación, ocasionando impactos por contaminación de aguas residuales y deslizamientos, entorpeciendo de esta forma los procesos naturales allí existentes, atentando con la preservación de la estructura ecológica de la ciudad y convirtiéndola en espacios inservibles.

¹ Documento Técnico de Soporte – Componente Urbano, Plan de Ordenamiento Territorial Armenia 2009-2023.

Es por esto que se deben enfocar las políticas de conformación de la ciudad hacia la inclusión de estos espacios en el día a día de las personas, involucrándolas en los procesos de conservación de los elementos naturales allí presentes, convirtiéndolos en parte importante de su memoria colectiva, lo cual haría de estos espacios una especie de hitos urbanos intocables que empezarían a formar parte esencial en la calidad de vida de sus habitantes y aportarían en la preservación de los procesos naturales propios de los ecosistemas presentes en estas zonas urbanas.

Todo esto partiendo de un modelo de ciudad sostenible, que permita crear directrices a partir de las cuales se genere el desarrollo de las áreas de expansión y se intervengan los sectores desarrollados actualmente que no cumplan con las mismas, en aras de mejorar su calidad espacial y paisajística; todo esto enfocado a generar un espacio público de calidad donde se le genere a los pobladores elementos de redistribución comunitaria, autoestima colectiva, de visibilidad y construcción de identidades colectivas.

1.1 DEFINICIÓN DEL PROBLEMA

1.1.1 PROBLEMÁTICA EN LA QUE SE INSCRIBE EL TRABAJO

La problemática parte del déficit de espacio público de calidad y la contaminación de la estructura ecológica principal y sus fuentes hídricas por su falta de inclusión como parte fundamental en la conformación de la ciudad de Armenia, como elementos esenciales para generar unas condiciones de vida adecuadas para los ciudadanos y la preservación de los ecosistemas.

1.1.2 PROBLEMA A RESOLVER CON EL TRABAJO DE GRADO.

La problemática planteada anteriormente debe ser abordada desde dos perspectivas distintas, las cuales serán enumeradas, explicadas y luego cohesionadas; esto nos permitirá hacer un planteamiento lógico de lo que se quiere hacer.

Inicialmente se hablara del estado actual de los componentes del sistema natural y se evaluarán las políticas que se han implementado, luego se abordara la problemática del déficit de espacio público de calidad partiendo de la forma en que se ha conformado la ciudad actual.

La situación actual de los suelos de protección ambiental de la ciudad de Armenia es preocupante, la ciudad en su proliferado crecimiento no ha tenido en cuenta los determinantes ambientales del entorno y se ha conformado y concebido dándole la espalda a estos importantes ecosistemas convirtiéndolos en cloacas urbanas inservibles

tanto para los procesos naturales allí presentes como para el goce de los ciudadanos; según el diagnóstico municipal Armenia 2008, en 1998 se constituyó el comité interinstitucional para la cuenca alta del Río Quindío donde se proponía elaborar un plan de manejo ambiental, el cual solo hasta el 2008 se pudo terminar de formular para proceder con su implementación, evidenciando que se tuvo una década perdida en términos de acciones y políticas públicas que apuntaran a la recuperación y consecución para la regulación hídrica. De igual forma, en 1998 se proyectó un plan de descontaminación de aguas residuales, el cual sería liderado institucionalmente por un ente que “garantizaría” su ejecución, pero que luego de estudios realizados en el 2008, los resultados mostraron unas cifras alarmantes en términos de contaminación evidenciando la poca importancia que se le da a las políticas de preservación de los medios naturales.

La falta de control por parte de las entidades ambientales en los procesos de urbanización de la ciudad ha generado un incremento en los puntos de vertimiento que llega a más de 480, sobre los 122 drenajes, las 54 quebradas y las 18 micro cuencas, las cuales hoy por hoy son drenajes de aguas residuales. Es así como el diagnóstico municipal cataloga la contaminación de las quebradas urbanas como el principal problema de la ciudad “Armenia tiene un área urbana de 2.361,8 hectáreas con 122 drenajes que la atraviesan; esta situación generó la necesidad de plantear una forma de caracterización y manejo de los drenajes urbanos, que para el municipio de Armenia equivalen a quebradas o cañadas, muchas de ellas ya no tienen nacimientos de agua, sino que son los sitios de evacuación de las aguas residuales domésticas.”.²

Por otro lado entendiendo el espacio público como el escenario donde se dan relaciones sociales de todo tipo, esencial para la dinámica y la vida de la ciudad, para el bienestar de sus habitantes y para construir una identidad colectiva, además permitir los encuentros ciudadanos en un plano de igualdad, convivencia e integración; encontramos que las condiciones de espacio público son diferentes para los distintos sectores de la ciudad, respondiendo a sus características físico espaciales inherentes a las condiciones socioeconómicas de la población que allí habita. En la zona norte de la ciudad, sitio donde se encuentran los estratos más altos, los índices de ocupación son más bajos, la calidad de sus parques, vías, relictos boscosos y espacios deportivos, sin disponer de datos precisos, se puede afirmar que es la que más se acerca a cumplir las metas internacionales de 15 m² de espacio público por habitante³, esto sin cumplirlas actualmente.⁴

² ALCALDIA DE ARMENIA, Diagnostico Municipal 2008, pág. 156

³ Agencia Hábitat, Naciones Unidas.

⁴ Cabe aclarar que los índices actuales de espacio público de la ciudad no están cuantificados, por este motivo, no se hablara de una cifra exacta, sin embargo, se explicaran las condiciones actuales del espacio público existente y la valoración dada por el Diagnostico Municipal Armenia 2008.

En la zona centro de la ciudad, donde se encuentra el centro fundacional, encontramos condiciones de plazas, parques y vías peatonales que permiten a los ciudadanos tener lugares de encuentro apropiados para desarrollar las actividades de esparcimiento y de encuentro social, recientemente, allí se construyó el centro comercial de cielos abiertos, espacio peatonal que articula dos tradicionales plazas del centro y que genero unas dinámicas urbanas positivas que dinamizaron el centro y en especial el eje de la intervención. Sus condiciones de espacio público podrían mejorar, pero no es la zona donde se presenta la mayor problemática.

En la zona sur de la ciudad, encontramos un perfil quebrado, compuesto por barrios delimitados por quebradas formando fragmentos sin adecuadas zonas recreativas, donde la vía es el principal espacio público y donde la interacción de los barrios con los sistemas naturales circundantes es nula “El aspecto ambiental y paisajísticos en el Espacio Público, en la recreación, en la seguridad, en la educación y en la vivienda es preocupante. Esta expresiones urbanas están inmersas en lo morfológico y lo hídrico, sin lograr armonizar, conservar, valorar y utilizar en términos de sostenibilidad los diferentes elemento ambientales (cañadas, quebradas, Guadales, bosques y senderos) que estructuran su territorio, únicamente creciendo por necesidad de ocupación y expansión sin ningún tipo de conocimiento y controles sobre los impactos que genera la construcción en zonas ambientales frágiles, de pendientes altas, sin áreas de cesión y equipamientos requeridos para la vida urbana”⁵

Esto debido al crecimiento descontrolado de estas zonas, donde los urbanizadores solo piensan en sacar un mayor provecho del espacio sin brindar las condiciones de vida adecuadas para los futuros habitantes, incluso después del terremoto en la etapa de reconstrucción solo se pensó en términos de mayor número de viviendas por hectárea y no en generar los escenarios adecuados para las relaciones sociales de sus futuros habitantes.

Es así como los problemas mencionados anteriormente enmarcan la problemática objeto de esta investigación en harás a generar un mejoramiento integral de las condiciones de vida de los pobladores, dándole valor y respetando los ecosistemas existentes, volviéndolos parte de la memoria colectiva local y generando unas condiciones de espacio público adecuadas que permitan una mayor igualdad y unas mejores condiciones de vida para los pobladores de Armenia.

⁵ P.O.T Acuerdo 001 de 1999.

1.2 OBJETIVOS

1.2.1 OBJETIVO GENERAL

A partir de la transformación de la ciudad y la implementación de políticas guiadas al mejoramiento de las condiciones físicas de esta, partiendo de la conservación del medio natural pre-existente, mejorar las condiciones de vida de sus habitantes brindándoles escenarios que les permitan tener una interacción amigable con la ciudad y su entorno, generando así cambios culturales ligados a la forma en cómo se habita y se interviene el territorio.

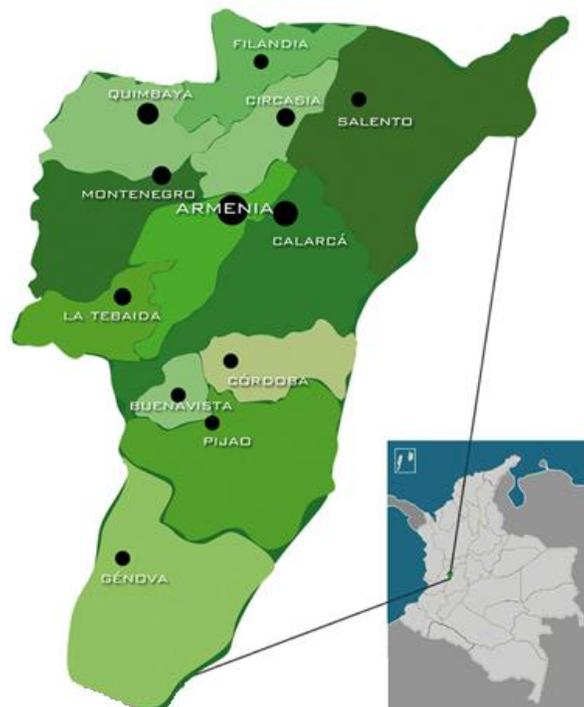
1.2.2 OBJETIVOS ESPECIFICOS

- Plantear un modelo de ordenamiento de la ciudad a partir de la teoría de mallas urbanas desplazadas que permita adaptar la ciudad a las condiciones naturales pre-existentes y articularlas con su estructura actual convirtiéndolas en un eje de desarrollo que permita mejorar la calidad de vida de sus habitantes, el funcionamiento de la ciudad y su huella en el territorio.
- Plantear un plan de recuperación de los recursos hídricos de la ciudad de Armenia y generar directrices de manejo de los mismos para futura expansión de la ciudad.
- Plantear estrategias que permitan articular la ciudad de Armenia con su estructura natural, preservándola y convirtiéndola en un espacio útil para el goce de los ciudadanos, creando así escenarios de interacción hombre-naturaleza que generen apropiación por parte de la ciudad de sus elementos naturales, convirtiéndolos en unos de sus atributos más importantes llamativo para visitantes de distintos lugares del país y del mundo.
- Generar entornos limpios donde se puedan desarrollar las actividades humanas sin que interfieran en el funcionamiento de la ciudad.
- Implementación la infraestructura necesaria para la utilización de sistemas de movilidad no motorizados q permitan generar nuevas perspectivas urbanas y nuevas formas de vivir y percibir la ciudad.

2. GENERALIDADES

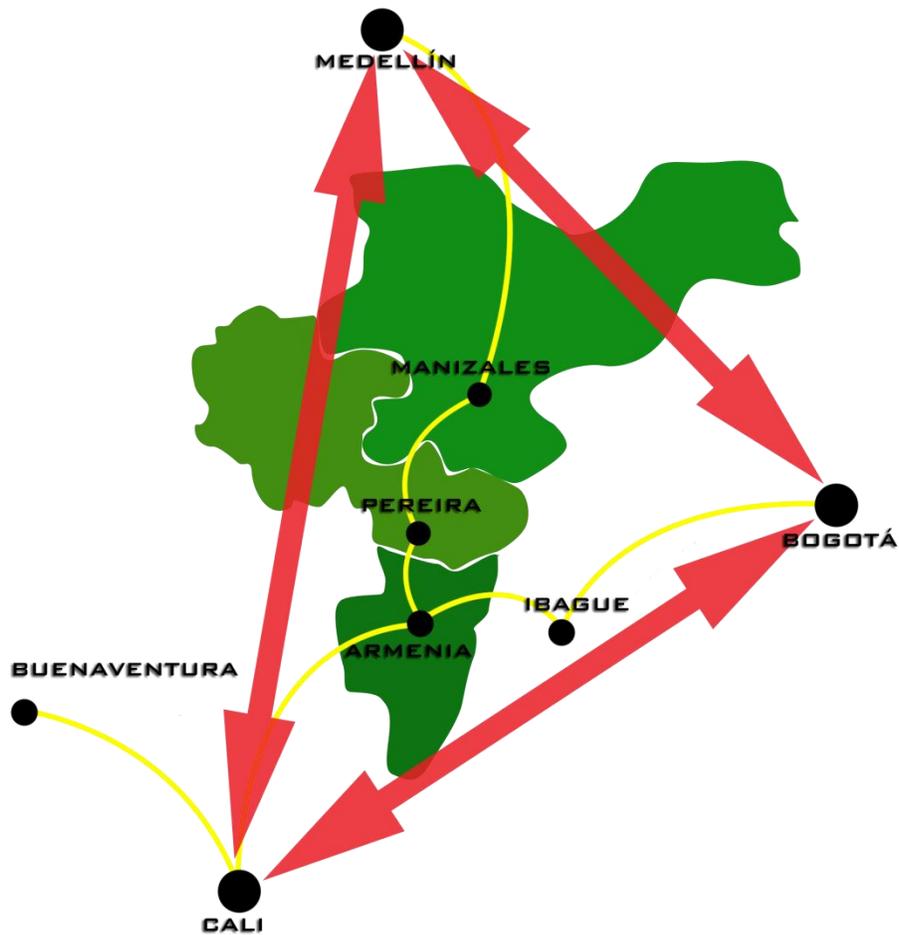
Armenia es la capital del departamento del Quindío, fue fundada el 14 de Octubre de 1889 por Jesús María Ocampo “Tigreros”, se encuentra a una altitud de 1.483 metros sobre el nivel del mar y posee un clima templado de entre 16 y 18 grados centígrados; cuenta con una población de 290.480 habitantes y tiene una extensión de 12.234,55 hectáreas en su perímetro municipal de las cuales 3.175,86 hectáreas corresponden a su perímetro urbano; cuenta con 328 barrios y el 97,5% de sus habitantes habitan su casco urbano.

Su Economía está basada en el turismo, la industria del mueble, el comercio, la agricultura con productos como Café, Plátano, Cítricos, Piña, yuca, fríjol, tomate, banano, y el agroturismo.



2.1 CONTEXTO REGIONAL

Es una de las tres ciudades principales del eje cafetero junto con Pereira y Manizales, región de mucha importancia para el país en el siglo XX por ser el lugar donde se produjo su principal producto de exportación, el café. Esta región se encuentra ubicada en el triángulo de oro de Colombia, eje económico formado por las tres ciudades principales del país, Medellín, Cali y Bogotá donde se mueve cerca del 70% de su economía.



Contexto regional, Esquema del Autor

Su estratégica ubicación le ha permitido posicionarse a nivel nacional con una excelente infraestructura, potenciando su vocación agrícola y convirtiéndolo en un llamativo atractivo turístico.

2.2 CONTEXTO URBANO

En su contexto urbano tiene una extensión de 12.234 Ha, de las cuales 3.175 corresponden a su área urbana y los 9.059 restantes al área rural, el 97.5% de su población se concentra en el casco urbano en un total de 328 barrios.



- PERIMETRO MUNICIPAL
- CASCO URBANO
- SUELO RURAL
- ÁREA DE EXPANSIÓN MUNICIPAL
- ✈ AEROPUERTO EL EDÉN

Contexto Urbano, Esquema del Autor

3. MARCO HISTÓRICO.

3.1 RESEÑA HISTÓRICA

El territorio donde se encuentra ubicado actualmente el departamento del Quindío ha sido testigo de una serie de fenómenos culturales y naturales que han enmarcado su transformación hasta convertirlo en lo que se conoce actualmente.

Antes de la llegada de los españoles el territorio fue habitado por dos culturas precolombinas. Una fueron los Quindios, los cuales se dice fueron masacrados por los intrusos de origen caribe y de los que no se tiene mucha información; la otra, los Quimbaya, poblaron lo que hoy se conoce como la región del eje cafetero, el sur de Antioquia y el norte del Valle del Cauca, entre los años 400 y 1.500 D.C. era una sociedad muy compleja que contaba con numerosos pobladores, un eficaz aprovechamiento de los recursos naturales, diferenciación social y sistema de linajes donde un grupo de familias ejercía el control económico social y religioso, allí se observaba una pirámide social ensanchada en su base y que llegaba de forma escalonada hasta la figura del cacique. Se dedicaban a la agricultura, la pesca y la caza; cultivaban maíz, frijol, cacao, yuca, tabaco, papa, piña, aguacates y tomates. Se destacaron por su excelente orfebrería y elaborada cerámica, expresiones culturales que los hacen reconocidos a nivel nacional y mundial.



Fuente: Museo del Oro, Bogotá.

Según historiadores de la época, este territorio se encontraba cubierto de espesos bosques y guaduales que no solo se ubicaban alrededor de los cuerpos hídricos y las quebradas sino prácticamente por todo el territorio, imposibilitando el acceso de los colonizadores durante mucho tiempo.

EL CAMINO DEL QUINDÍO.

En 1.556 fue abierto el camino del Quindío y para pagar su construcción cada comerciante debía pagar según la mercancía que estuviera transportando a través de él, las tarifas iban desde un tomín por carga de mercancía, otro por cabeza de ganado mayor (reses, caballos y mulas) hasta 2 tomines por cada 20 cabezas de ganado menor (ovejas, cerdos, cabras). Este paso era de mucha importancia para la nueva granada ya que comunicaba a Quito, con Santafé, en 1.766 se ordena por el cabildo de Cartago abrir la montaña del Quindío hasta el alto del boquerón del páramo. Durante el periodo de independencia el camino por la hoya del Quindío jugó un papel muy importante en la comunicación y paso de los ejércitos libertadores entre Popayán y Santafé de Bogotá.

En 1830 fue cruzado el llamado camino nacional por Simón Bolívar en su paso final hacia Bogotá.

LA COLONIZACIÓN ANTIOQUEÑA.

“La colonización antioqueña fue un acontecimiento fundamental para el desarrollo del país en la medida en que contribuyó a la acumulación de capital por parte de los comerciantes del café, a la ampliación del mercado y al suministro de mano de obra, elementos que propiciaron el surgimiento de la industria en el siglo XX.”⁶



Arriero archivo familiar del Autor

Fue un fenómeno que tuvo lugar a finales del siglo XVIII y principios del XIX donde familias antioqueñas emprendieron viaje en busca de nuevos terrenos para cultivar y para nuevos asentamientos. “A finales del siglo XVIII, un grupo de aventureros del oriente del departamento iniciaron su migración hacia el sur, en tierras concedidas por la Corona a Felipe Villegas, las cuales comprendían el territorio situado entre el río Aures y la quebrada de Arma. Primero fue fundado Sonsón en 1.797, luego Abejorral en 1.808 y Aguadas en 1.814...”⁷

Estas rutas colonizadoras entraron por el norte a la región y se fueron extendiendo hasta la hoya del Quindío inicialmente con la fundación de Salento, Filandia y Circasia, dando paso a la fundación del resto de municipios del departamento trayendo consigo las costumbres antioqueñas, su arquitectura colonial y el cultivo del café, generando así en estas poblaciones patrones únicos en la ocupación del territorio que se vuelven sus características más llamativas actualmente.

⁶ P.O.T Armenia 2009-2024 pág. 26

⁷ MEJÍA, Tirado “Introducción a la historia económica de Colombia”



Fotografía Armenia Antigua, archivo familiar del Autor

El 14 de Octubre de 1889 es fundada la Ciudad de Armenia por Jesús María Ocampo “TIGREROS” en este punto la colonización antioqueña ya había penetrado gran parte de la región, por lo tanto, sus tierras ya estaban listas para el cultivo del café, puesto que poseían una agricultura estable y abundante mano de obra, además el cultivo se adaptaba con facilidad a las condiciones y necesidades de los nuevos pobladores marcando de esta forma la vocación agrícola de este nuevo territorio y de la nueva población.



Fotografía Estación del Ferrocarril, archivo familiar del Autor

El año 1927 marca un hito en la historia de Armenia, se inaugura el ferrocarril de occidente, comunicando la ciudad con el puerto de Buenaventura hecho que amplía bastante las posibilidades económicas de la región que ya vive un momento único en su proceso de industrialización que se extiende hasta la década de los 40. Entre 1930 y 1940 la ciudad se ve favorecida por la red vial nacional que permitió la centralización del comercio y la convirtió en el centro jurídico, administrativo y bancario de la subregión donde se concentró la prestación de servicios educativos, médicos, de transporte, entre otros.

EL DEPARTAMENTO DEL QUINDIO.

En la década de los 50 la industria desaparece y consolida el comercio de importación, la monopolización de la exportación del café y la acelerada extensión de su cultivo. Desde entonces el comercio siguió siendo una actividad importante sin ocupar el lugar que ocupó entre los 30 y 40, a finales de la década se produce un leve renacer de la industria basado en las confecciones y la metalmecánica.



Monumento a los Fundadores, Archivo familiar del Autor

En la década del 60 se presenta un fenómeno a nivel nacional conocido como “la Violencia” el cual sacudió todo el departamento, principalmente la zona rural, obligando a los pequeños y grandes propietarios cafeteros a migrar a la ciudad, este fenómeno favoreció la ciudad puesto que la convirtió en el centro que recibió la mayor parte de los desplazados aumentando la población y concentrando las riquezas de quienes abandonaban los poblados vecinos. Este periodo también trajo semillas de progreso para la ciudad puesto debió ampliarse la red vial, y se crearon

instituciones como la octava brigada, el SENA, el ICA y la Universidad del Quindío que permitió la formación técnica y profesional de los habitantes.

Con la ley 2 de 1.966 es creado el departamento del Quindío consolidando a Armenia como epicentro de la subregión Quindiana y uno de los centros más importantes del eje cafetero.

En la década de los 70 el desarrollo financiero impulsado por el gobierno a través de las corporaciones de ahorro y vivienda no tuvo cabida en la clase dirigente de la región para desarrollar actividades diferentes a la caficultura, lo que generó en la década de los 90 luego de la ruptura del pacto de cuotas, problemas económicos debido al desplome sufrido por los precios del café ocasionado por el elevado nivel de inventarios, generando pérdida de empleos, recorte en programas sociales y disminución en los ingresos de los caficultores.

A finales de la década de los 90 se busca generar un valor agregado a las fincas cafeteras y se empieza a hablar del turismo como nueva alternativa de desarrollo económico.

El 25 de enero de 1.999, la ciudad enfrenta la peor tragedia natural de su historia, es azotada por un terremoto de 6.5° en la escala de Richter, queda semidestruida y el impacto profundizó la crisis económica alcanzando niveles de desempleo de hasta un 40%, dejando 1.185 víctimas mortales, 8.523 heridos y 134.440 viviendas afectadas.



Fotografía Aérea Terremoto, fuente Prensa local

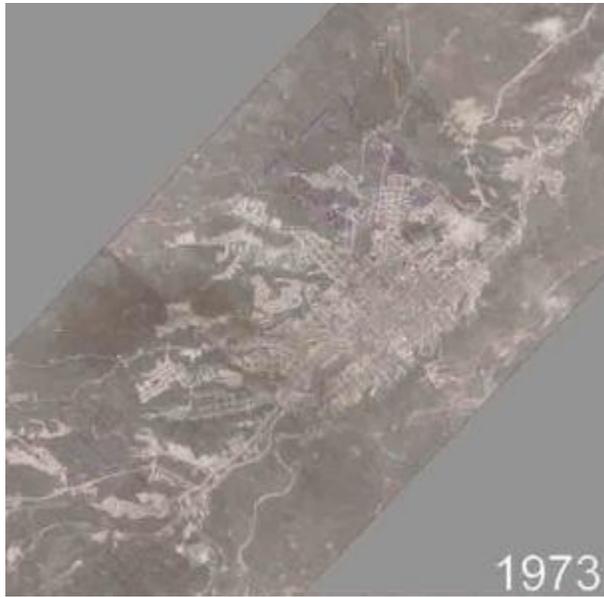
Luego del terremoto, la ciudad entra en un proceso de reconstrucción recuperándose por completo de la tragedia ocurrida, el turismo se consolida como un importante eje de la economía

local, empiezan a haber avances en infraestructura tanto en la adecuación para el recibo de los visitantes como en la visión de convertir la región en un territorio más competitivo.

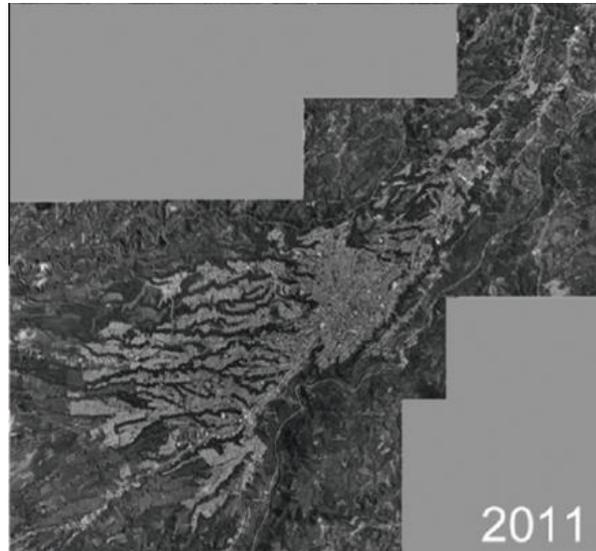
3.2 EVOLUCIÓN HISTÓRICA URBANA.

La ciudad, luego de su conformación en el centro fundacional, con su trazado ortogonal tipo damero propio de las poblaciones de la colonización antioqueña, ha tenido un crecimiento que se ha generado hacia los corredores que la conectan con las principales poblaciones aledañas, es así como se observa en su evolución histórica un crecimiento hacia el norte sobre el corredor que va hacia Pereira, hacia el sur sobre el corredor que va hacia Cali y sobre el suroccidente sobre el corredor que va hacia Montenegro. En su borde occidental no se ha generado ningún crecimiento debido a la presencia de una barrera natural generada por el cañón del Río Quindío.





Fotografías Aéreas Históricas, fuente IGAC



Fuente SIG Quindío

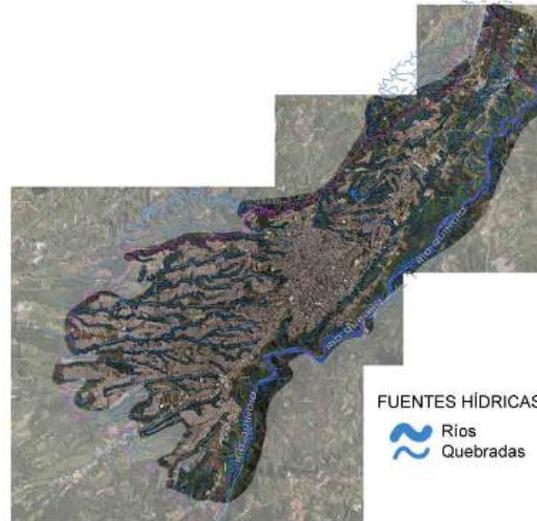
4. ANÁLISIS

Para el análisis de la ciudad se tienen en cuenta una serie de elementos constitutivos de esta, que permiten descomponerla de tal forma que pueda ser analizada y comprendida en su totalidad. Esta se dividirá en los siguientes sistemas:

4.1. SISTEMA NATURAL.

El sistema natural se encuentra compuesto por todos los elementos naturales que intervienen en la ciudad, aquellos que hacen parte de su estructura ecológica principal como el Río y las quebradas y los que hacen parte de la conformación física del territorio como su topografía, y las zonas de riesgo urbano.

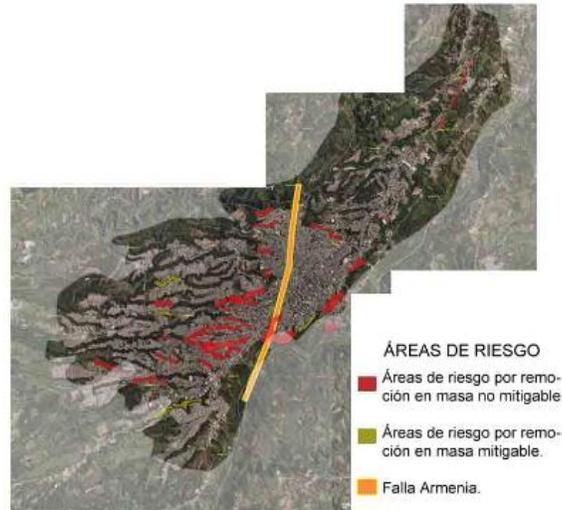
4.1.1. RÍOS Y QUEBRADAS.



Fuentes Hídricas, Esquema del Autor

Las fuentes hídricas de la ciudad se encuentran compuestas por: El Río Quindío, elemento que la recorre de norte a sur, estructura y enmarca su crecimiento debido a la diferencia de alturas entre los dos elementos, y 54 Quebradas urbanas distribuidas a lo largo de esta.

4.1.2. ÁREAS DE RIESGO.

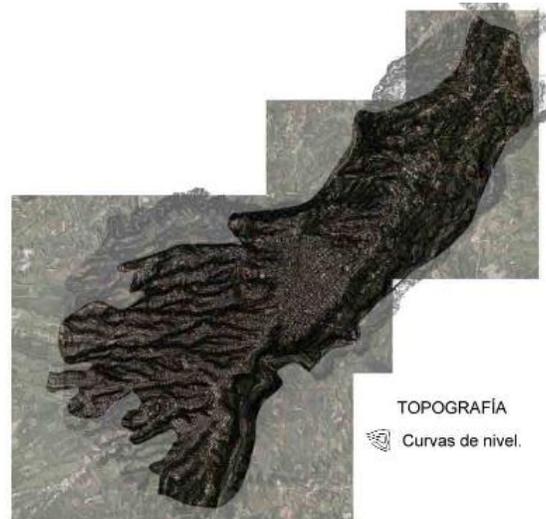


Áreas de riesgo, Esquema del autor

Las áreas de riesgo están compuestas por las áreas de riesgo por remoción en masa no mitigable, Áreas de riesgo por remoción en masa mitigable y la falla Armenia que atraviesa la ciudad, en este análisis se observa que existen asentamientos en zonas de riesgo, sitios que no deben ser destinados para la vivienda.

4.1.3 TOPOGRAFÍA.

Armenia posee una topografía quebrada, definida por la presencia de los diferentes cuerpos hídricos de la ciudad, donde se generan las pendientes más elevadas, esto, ha permitido su conservación evitando que la ciudad en su crecimiento los invada.



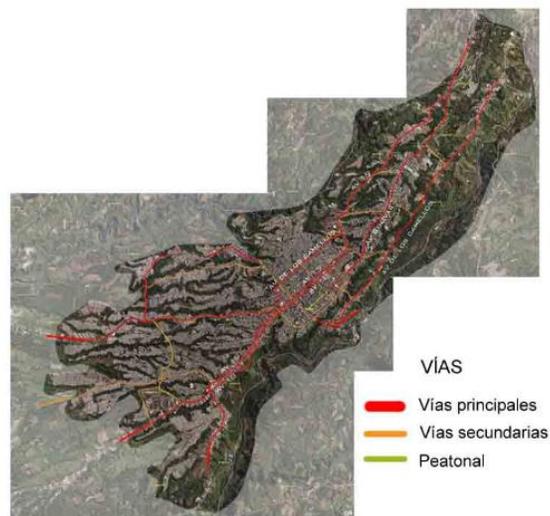
[Topografía, Esquema del autor](#)

4.2. SISTEMA ARTIFICIAL

El sistema artificial esta compuesto por los elementos generados por la transformación que ha generado el hombre del territorio, enumera cada uno de los distintos componentes de la ciudad.

4.2.1 VÍAS

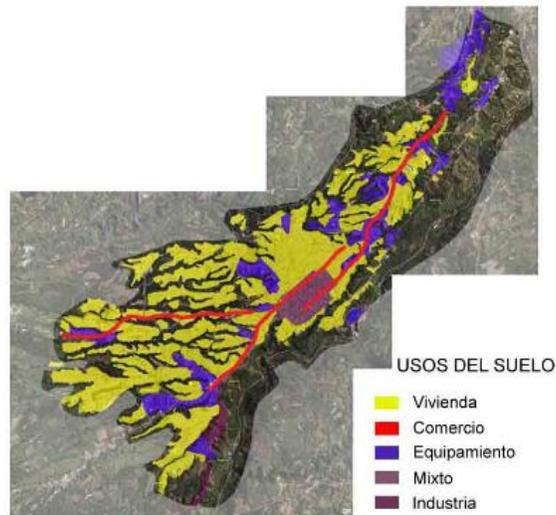
Se enumeran las principales vías que recorren la ciudad, se dividen en vías primarias, secundarias y peatonales, las vías principales que la recorren de norte a sur son: La Avenida 19, la Avenida Bolívar, la Avenida centenario, la Avenida de los camellos, la Avenida 18 y la Avenida Montenegro.



Vías, Esquema del autor

4.2.2 USOS DEL SUELO

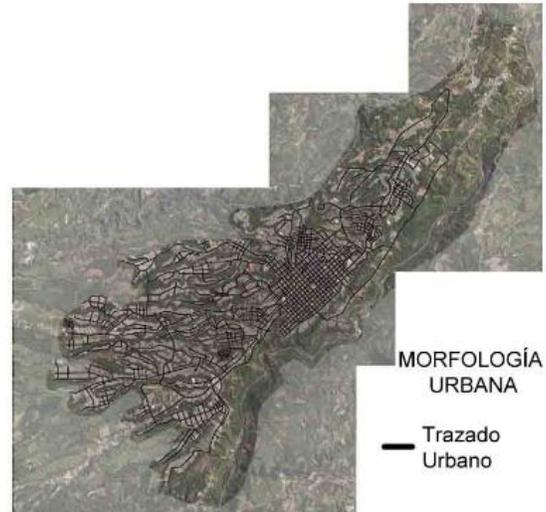
Se identifican usos de vivienda a lo largo de los diferentes sectores de la ciudad, con comercio sobre sus principales ejes viales y equipamientos de diferentes escalas; de igual forma se identifican unos usos mixtos en el centro fundacional de la ciudad y una pequeña zona industrial hacia el sector de tres esquinas en las vías al Caimo y a la Tebaida.



Usos del suelo, esquema del autor

4.2.3 MORFOLOGÍA URBANA

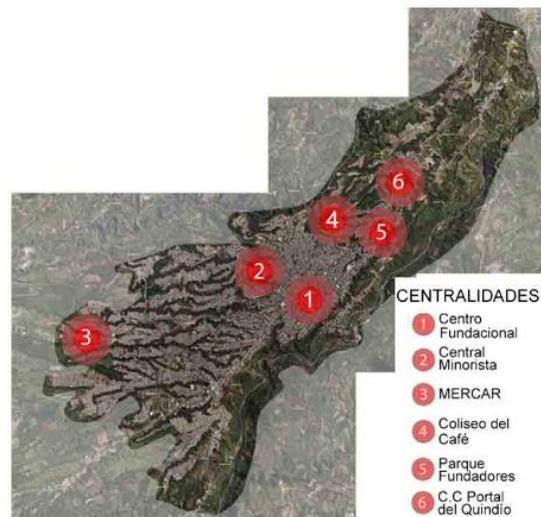
La morfología urbana de la ciudad muestra un trazado ortogonal en el centro fundacional propio de las poblaciones de la colonización antioqueña, el cual se va volviendo un poco más orgánico a medida que la ciudad se va extendiendo en el territorio.



Morfología urbana, esquema del autor

4.2.4 CENTRALIDADES

Las centralidades son los puntos donde se encuentran unas mayores dinámicas urbanas, son sectores de ciudad que por su alta actividad y por los diferentes servicios allí encontrados presentan una constante afluencia de personas, en Armenia se identificaron 6 centralidades.



Centralidades, esquema del autor

4.2.5 EQUIPAMIENTOS URBANOS

Armenia cuenta con un buen cubrimiento de equipamientos a lo largo de los distintos sectores, encontramos equipamientos a diferentes escalas que cubren las necesidades tanto de la ciudad como del departamento.

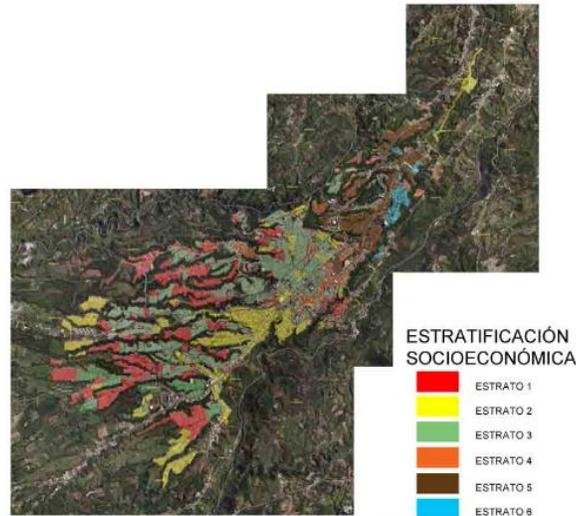


Equipamientos, esquema del autor

4.3 SISTEMA SOCIAL

ESTRATIFICACIÓN SOCIOECONÓMICA

En la estratificación socioeconómica encontramos como los habitantes con mayor capacidad económica se encuentran ubicados en la zona norte de la ciudad, en la zona centro los estratos medio y en la zona sur y suroccidental los estratos más bajos.



Estratificación socioeconómica, esquema del autor

El sistema social consta de las diferentes elementos en los que se ve involucrado el hombre dentro de la ciudad, datos demográficos, de cubrimiento de servicios públicos, estratificación socioeconómica, entre otros.

La ciudad cuenta con una población de 290.480 habitantes de los cuales el 48% corresponde a una población masculina y el 52% restante a una población femenina, con un crecimiento anual de 2.540 personas equivalente al 0,87% del total de su población.

Cuenta con una tasa de necesidades básicas insatisfechas del 13,21%, un déficit cuantitativo de vivienda del 4,07% y un déficit cualitativo de vivienda del 6,06%.

En educación cuenta con una asistencia escolar urbana del 65,7% y rural del 53,9%.

De igual forma cuenta con el siguiente cubrimiento en servicios públicos domiciliarios:

Agua: 98,6%

Alcantarillado: 97,3%

Luz: 98,8%

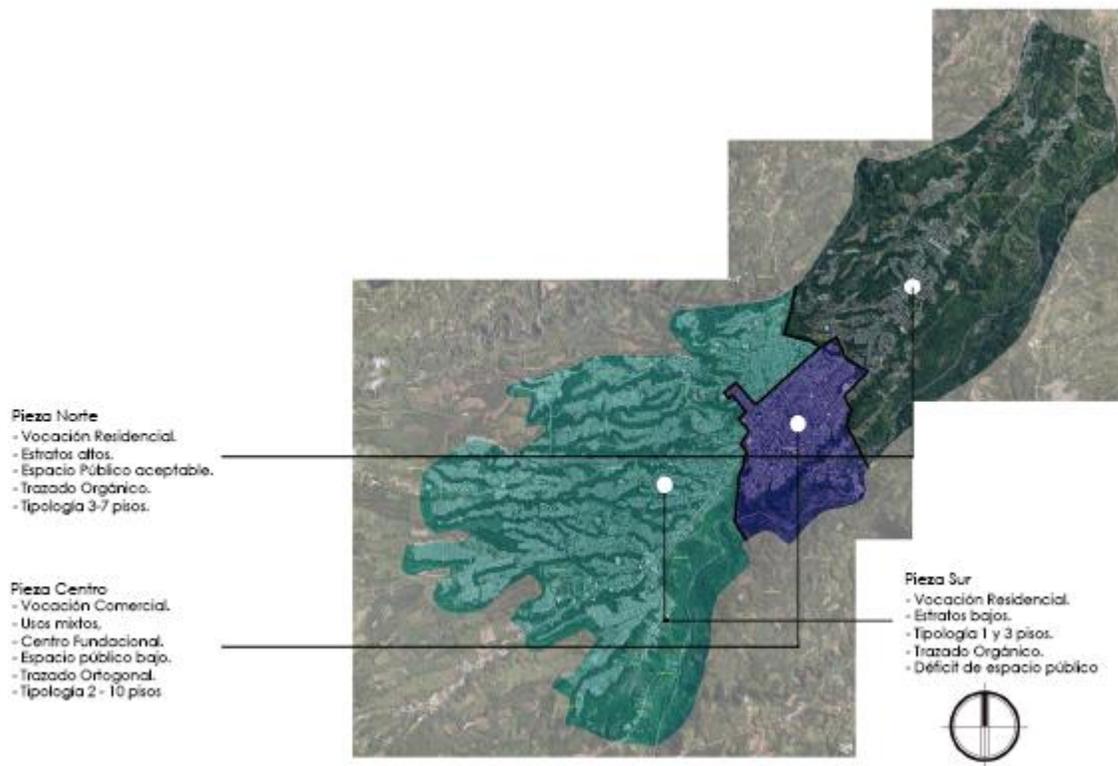
Gas natural: 41,4%

Teléfono en residencias: 68,1%

4.4. ÁREAS HOMOGÉNEAS

Luego de los análisis de cada uno de los sistemas mencionados anteriormente se procede a clasificar la ciudad en áreas que por sus características analizadas presentan sectores

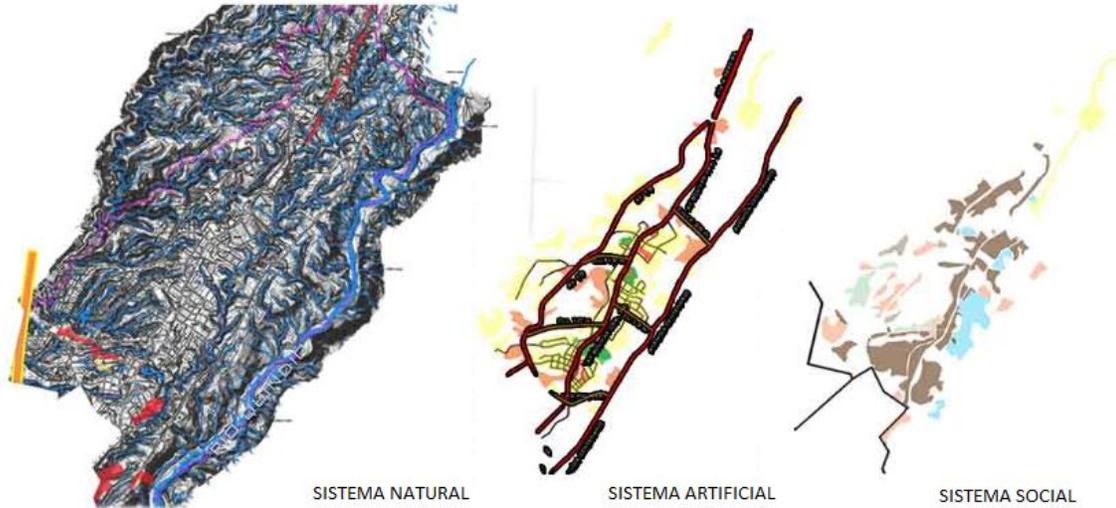
homogéneos que nos permiten descomponerla y estudiar de una manera más detallada cada uno de ellos.



Piezas urbanas, esquema del autor

4.4.1. PIEZA NORTE

La pieza norte de Armenia tiene una vocación residencial, allí se ubican los estratos más altos de la ciudad, sus condiciones de espacio público son aceptables y posee una tipología de entre 3 y 6 pisos. Su trazado es orgánico, enmarcado por las quebradas urbanas, y con un notable desarrollo sobre los corredores de las avenidas Bolívar y 19. Cuenta con importantes equipamientos de salud como lo es el hospital San Juan de Dios, la Clínica Central del Quindío, y la Clínica Saludcop, recientemente se inauguró el centro de convenciones metropolitano buscando reforzar la vocación turística de la ciudad y de la región.

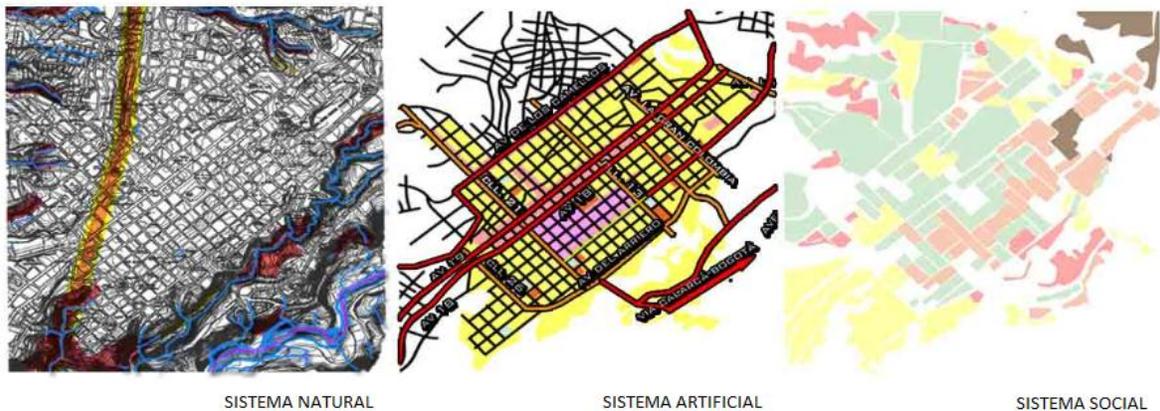


Análisis por sistemas pieza norte, esquema del autor

4.4.2. PIEZA CENTRAL

La pieza central corresponde al centro fundacional de la ciudad de Armenia, se observa un m

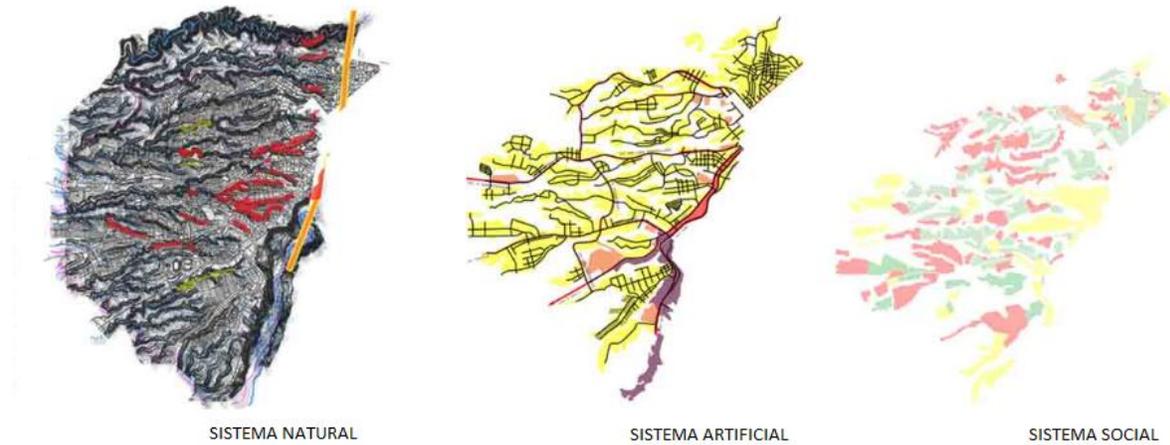
arcado trazado ortogonal, cruzado por unas avenidas principales que permiten su articulación con la ciudad, su vocación es comercial y es allí donde se ubican las oficinas de gobierno, entidades bancarias, oficinas privadas y la mayor parte del comercio de la ciudad. Recientemente fue inaugurado el centro comercial de cielos abiertos, intervención urbana donde se peatonalizó el principal eje comercial de la ciudad conectando dos importantes plazas. (El parque Sucre y La plaza de Bolívar.)



Análisis por sistemas pieza centro, esquema del autor

4.4.3. PIEZA SUR

La pieza sur de la ciudad posee una vocación residencial, con un trazado orgánico. Allí se encuentran ubicados los estratos más bajos de la ciudad, posee una tipología edificatoria de entre 2 y 3 pisos y alberga grandes equipamientos de la ciudad, como lo son el estadio centenario, la terminal de transportes terrestres de Armenia, las centrales de mercado mayorista y minorista, la cárcel de san Bernardo, el hospital del sur, entre otros. También encontramos la zona industrial, la cual no cuenta con un desarrollo a gran escala.



Análisis por sistemas pieza sur, esquema del autor

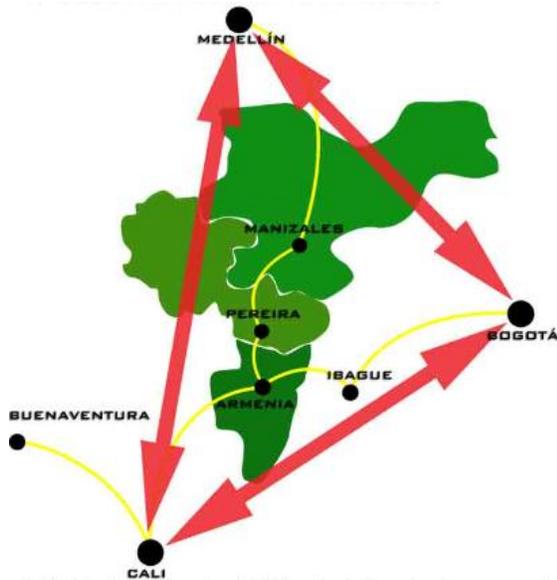
5. DIÁGNOSTICO.

Luego de realizados los análisis en cada uno de los sistemas que componen la ciudad se realiza un diagnóstico donde se evidencian las fortalezas y las debilidades que esta posee.

5.1 FORTALEZAS.

5.1.1. UBICACIÓN ESTRATÉGICA.

La ciudad se encuentra ubicada en el triángulo de oro de Colombia, donde se mueve cerca del 70% de la economía del país, con equidistancia a las principales ciudades del Colombia

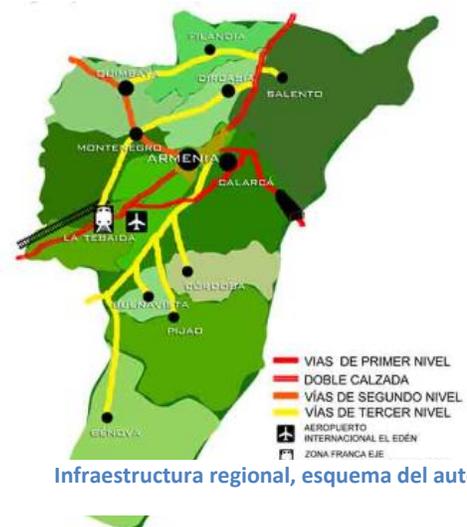


(Bogotá, Medellín y Cali), con cercanía al puerto de Buenaventura (Salida al océano pacífico) y al río Magdalena (salida al océano Atlántico). Esta ubicación la pone en ventaja frente a otras regiones del país ya que la puede proyectar como un importante nodo industrial que la posiciona a nivel nacional e internacional, haciéndola llamativa para inversionistas ya que les permitirá distribuir sus mercancías alrededor del país a un menor costo.

Ubicación estratégica, esquema del autor

5.1.2 INFRAESTRUCTURA REGIONAL.

En términos de infraestructura, el Quindío se encuentra en excelentes condiciones, posee unas muy buenas vías de comunicación con todo el país, se encuentra sobre la vía panamericana que recorre el continente de extremo a extremo, además allí esta ubicada la zona franca de La Tebaida, la cual cuenta con una estación intermodal que permite hacer cambio de camión a tren, dejando transportar mercancía de allí a Buenaventura a un menor costo. También cuenta con el aeropuerto internacional El Edén, el cual se encuentra a 3 Km de la zona franca y está adaptado para el transporte de mercancía. Actualmente se está desarrollando el Túnel de la Línea que permitirá disminuir los tiempos y las distancias entre la región, Bogotá y el centro del país.



Infraestructura regional, esquema del autor

5.1.3. RIQUEZA NATURAL

La ciudad se encuentra atravesada por 54 quebradas urbanas y se ha conformado a lo largo del cañón del Río Quindío. Estos elementos han conservado su cauce natural gracias a la topografía, ya que las altas pendientes de sus cauces ha imposibilitado la urbanización en estos terrenos ocasionando un crecimiento de la ciudad adaptado a estas determinantes naturales.



Estas características han convertido estas quebradas en pequeños dedos verdes que entran en la ciudad y la rodean en su totalidad generando un potencial de desarrollo de los ecosistemas propios del lugar y dándoles una riqueza natural única a los habitantes de Armenia.

5.1.4. RIQUEZA CULTURAL

La cultura cafetera es la más representativa del país a nivel mundial; sus paisajes, sus vestimentas, su arquitectura, la gertilidad de sus tierras, su riqueza natural, la amabilidad de sus gentes y el hecho de que allí se cultiva el producto insignia del pais, la han hecho ser nombrada patrimonio cultural de las humanidad por la UNESCO.

5.1.5. POTENCIAL AGROINDUSTRIAL

El departamento del Quindío siempre ha tenido una vocación agrícola, cuenta con la logística y la infraestructura adecuada para la explotación de la tierra y pronta distribución de los productos allí cultivados a través de sus centros de acopio. De allí se abastece gran parte del territorio nacional de productos como el plátano, el banano, la naranja, el café, entre otros.

5.1.6. POTENCIAL TURÍSTICO

A causa del estancamiento economico sufrido por la region en la decada de los noventa, esta se vio en la



Fotografías archivo personal del autor



necesidad de buscar soluciones para dinamizar su economía; fue entonces cuando comenzó la idea de potenciar el turismo en el Quindío, de aprovechar la belleza de sus poblaciones y el paisaje cafetero.

Esta nueva vocación que se le empezó a dar al territorio empezó a generar una serie de dinámicas alrededor del turismo iniciando por la adecuación de las fincas cafeteras para albergar a los nuevos visitantes, la construcción del Parque del Café y la adecuación de las vías que la consolidaron como uno de los destinos turísticos más llamativos del país.

5.2. DEBILIDADES

5.2.1 DESEMPLEO Y ESTANCAMIENTO ECONÓMICO

Luego del rompimiento del pacto de cuotas la región vivió un estancamiento económico debido al monocultivo del café, esto seguido del terremoto estancaron la ciudad por una década, esto sumado a las malas y corruptas administraciones ha llevado a la ciudad a ser la segunda ciudad con mayor desempleo del país con un 17,9% de la población desempleada porcentaje muy por encima del nacional actual equivalente al 13,5%.

5.2.2 DÉFICIT DE ESPACIO PÚBLICO

Pasado el terremoto, la ciudad volcó sus esfuerzos en la reconstrucción de la ciudad y en especial en tratar de devolverle la vivienda a los damnificados por este fenómeno. Es así como la ciudad en su afán de reconstrucción no se percató en dotar adecuadamente los barrios con escenarios de espacio público que permitieran a sus habitantes tener una adecuada calidad de vida.

Encontramos un gran número de barrios donde el único lugar donde sus niños pueden jugar es en las calles.

5.2.3 UBICACIÓN EN ZONA DE AMENAZA SISMICA ALTA

Su ubicación en el piedemonte occidental de la cordillera central la hace vulnerable a movimientos telúricos, el territorio se encuentra rodeado por fallas geológicas y la ciudad en especial se encuentra atravesada por la falla Armenia.

5.2.4 CONTAMINACIÓN DE LOS RECURSOS HÍDRICOS

La ciudad a pesar de estar rodeada de maravillosos elementos naturales, ha crecido dándoles completamente la espalda; generando de esta forma una muy poca interacción y apropiación de sus habitantes por los recursos naturales convirtiéndolos en sitios contaminados, vertederos de basuras, escombros y de aguas residuales. Es así como sobre las 54 cuencas hídricas urbanas se han encontrado cerca de 105 vertederos de aguas negras hecho que las vuelve verdaderas cloacas donde es imposible el desarrollo de los ciclos naturales propios del lugar.

6. MARCO TEORICO

La forma de ocupación de las ciudades del siglo XX, en especial las ciudades de los países en vía de desarrollo, trajo consigo una serie de problemáticas urbanas debido a su enfoque dirigido a la solución de problemas de carácter económico a corto plazo. Generaron una ocupación del territorio en la cual no se tuvo en cuenta su principal elemento, el hombre; es así como observamos patrones de ocupación cada vez más alejados de ser los hábitats adecuados para la vida de este.

Encontramos grandes masas de ciudades en una constante búsqueda de desarrollo que “mejore” su calidad de vida, pero desconociendo rotundamente el papel que juega el medio natural existente, su influencia en la calidad de los espacios y los aportes que podría llegar a tener como escenario de interacción entre las personas y el medio natural.

Es así como se ha generado una nueva búsqueda de un modelo de ciudad en el cual la equidad social, el espacio público de calidad, la preservación del medio ambiente y el desarrollo económico trabajen de la mano y construyan el hábitat adecuado para el siglo XXI.

La forma en que las personas perciben y habitan su territorio se encuentra ligada a una serie de patrones culturales que hacen de cada lugar un sitio único con características y morfologías propias del mismo, las cuales responden a sus condiciones históricas, económicas y de adaptación al medio natural circundante. Estas formas de ocupación no siempre dan respuesta a las necesidades de los habitantes, pero si describen y muestran las condiciones en las que se encuentra la sociedad a la cual pertenecen, sus capacidades de planeación y de organización.

7. PROPUESTA DE ORDENAMIENTO

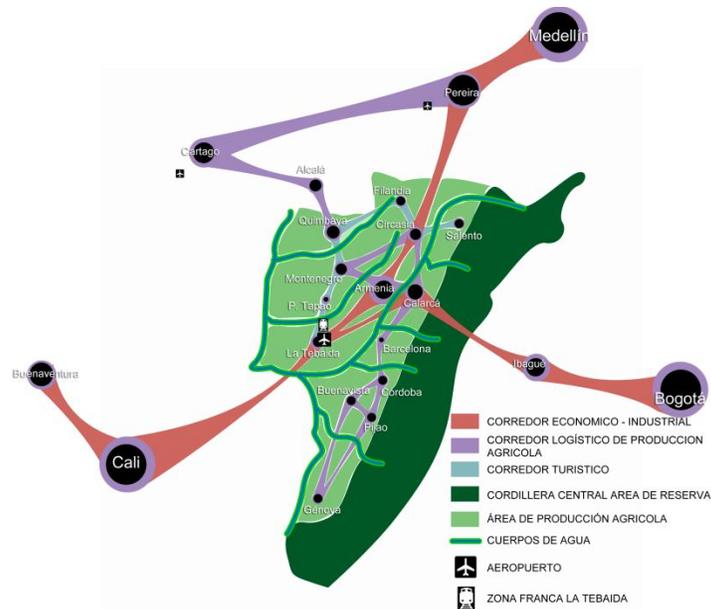
7.1 PROPUESTA REGIONAL

Para el departamento se plantea un modelo regional que busca:

- Aprovechar el potencial turístico de la región.
- Preservación de los elementos naturales de la región.
- Adecuación logística para la distribución y transporte de los productos agrícolas allí cultivados.
- Aprovechar la infraestructura para aumentar la competitividad de la región.

Se quiere generar una red de ciudades articulada con la red nacional que permita aprovechar las condiciones actuales de infraestructura de la región, partiendo del sistema natural como sistema estructurante a partir del cual se empiezan a generar las distintas dinámicas de la región, desde allí generan unos corredores funcionales que tendrán una vocación especial según su ubicación y según el carácter de las poblaciones que se conectan. Se plantean cuatro tipos de corredores, el primero, corredor económico-industrial pretende sacar provecho de las vías de comunicación que articulan al departamento con el resto del país, este corredor cuenta con el puerto seco (zona franca) de La Tebaida y el Aeropuerto Internacional El Edén, elementos que le dan unas características importantes en términos de competitividad para el desarrollo económico e industrial. Este corredor contara también con centros de investigación enfocados a la generación de valor agregado a los productos agrícolas cultivados en la región, mejoren la calidad de los cultivos y aumenten la producción de los mismos.

El segundo, es el corredor turístico que conecta las poblaciones con mayor actividad en este campo y con mejores condiciones físico-espaciales para albergar y atender los visitantes de las distintas regiones del país y del mundo, con esto se busca consolidar la región como una de las más deseadas por los turistas del país.



El tercer corredor pretende consolidar la capacidad logística de las poblaciones para la recolección de los productos agrícolas para su comercialización, al igual que articular de una mejor manera las distintas poblaciones con Armenia puesto que allí se generara la mayor actividad urbana, además albergara los equipamientos de carácter metropolitano que cubrirán toda la región.

El cuarto corredor pretende consolidar la infraestructura necesaria para conectar a Armenia con Cartago buscando la salida al Puerto de Tribugá ya que este se convertirá en un importante puerto de salida y entrada de mercancías del país, de mucha importancia a propósito del nuevo tratado de libre comercio con Estados Unidos.

7.2 PROPUESTA URBANA

La ciudad de Armenia cuenta con unas condiciones físico-espaciales particulares, donde el territorio que ocupa está rodeado de una serie de cuerpos hídricos a partir de los cuales la ciudad se ha conformado, estos cuerpos hídricos han marcado su morfología, su trazado y la forma como esta ha sido concebida, sin embargo a pesar de haber sido elementos estructurantes en su conformación, poca o ninguna es la interacción (para bien) que ha tenido la ciudad con dichos elementos naturales, es así como los ha convertido en sitios inseguros, zonas de invasión, vertederos de aguas residuales, de escombros y de basuras, sitios desolados propicios para la criminalidad y en lugares inservibles tanto para los ecosistemas naturales pre-existentes, como para el goce de los habitantes de la ciudad; dándoles de esta forma completamente la espalda sin tener en cuenta los beneficios que estos pueden traer para la vida urbana, el goce de la ciudad y la flora y fauna propias del lugar.

Si bien es cierto que la población de Armenia cuenta con muy buenas condiciones de vida, ya que hay un buen cubrimiento en salud, equipamientos, transporte público, entre otros; la problemática ambiental es preocupante, ya que no se ha sabido manejar su riqueza natural de tal forma que empiece a ser parte fundamental de la ciudad y de la vida de los ciudadanos, es por eso que se propone la aplicación modelo de ciudad basado en la teoría de las “MALLAS URBANAS DESPLAZADAS” que permita articular cada uno de los componentes de esta, partiendo del sistema natural e interviniendo a partir de esta los sistemas artificial y social.

Esta teoría consiste en una propuesta de organización de las ciudades que contribuye a solucionar los problemas de la ciudad actual y se adapta a las nuevas condiciones, posibilidades y necesidades de las personas del siglo XXI; se trata de un modelo de organización múltiple, jerarquizado y flexible que puede adaptarse a las condiciones específicas del lugar y del momento.

Este modelo se genera a partir de un tejido básico de “Células polifuncionales”, estas son pequeñas fracciones de ciudad autosuficientes donde se cuenta con los elementos necesarios para satisfacer las necesidades básicas de sus habitantes y la realización de sus diferentes actividades en busca de disminuir las necesidades de desplazamiento dentro de la ciudad, descongestionándola y aumentando la actividad en cada uno de los distintos sectores.



Estas células se encuentran rodeadas por la malla roja, allí irán ubicadas las franjas usos múltiples que contarán con equipamientos de impacto medio, comercio y demás usos complementarios a la vivienda que se requieran. En su interior las células multifuncionales cuentan con zonas residenciales con usos compatibles y amplias zonas verdes articuladas con toda la ciudad (malla verde) generando entornos aptos para las relaciones sociales, la recreación, el ocio y por qué no, la movilidad dentro de esta.

Cabe aclarar que las condiciones actuales de Armenia se prestan para la aplicación del modelo de “Mallas Urbanas Desplazadas” puesto que la forma del territorio o mejor aún la topografía presente en las laderas de estos cuerpos hídricos han permitido su conservación evitando la urbanización de estos, generando así unos “tentáculos” verdes a lo largo del centro urbano que estructuran la ciudad y a partir de los cuales se conformará la malla verde.

Esta, contará con una serie de corredores ecológicos que interconectarán cada uno de los elementos naturales de la ciudad generando unos circuitos que la recorrerán en su totalidad, estos corredores permitirán una interconexión entre los ecosistemas existentes en las fuentes hídricas y contarán con ciclorutas y senderos peatonales que permitirán a los pobladores además de desplazarse dentro de la ciudad a cualquier sitio de esta, admirar y disfrutar su riqueza natural.

“Las mallas verdes constituyen un ambiente urbano más tranquilo, de menor polución y constituye la estructura de soporte de los equipamientos urbanos.”⁸

La malla roja está compuesta por las principales avenidas de la ciudad y algunas nuevas planteadas que disminuirán la carga de las actuales permitiendo una mejor conexión entre los distintos sectores de la ciudad, estos corredores serán jerarquizados según su importancia y ubicación, sobre estos están ubicados los equipamientos de mayor envergadura y serán los encargados de albergar el transporte público. Esta malla enmarcará las células multifuncionales que según Richard Rogers en su libro “Ciudades para un pequeño planeta” tienen como objetivo principal reducir la necesidad de desplazamiento de las personas para realizar las diferentes actividades; estas células son pequeños sectores de la ciudad “autosuficientes” que buscan abarcar todas (o el mayor número posible) las necesidades de las personas que las habitan. “Las células tendrán los equipamientos locales de carácter cultural, recreativo y educativo en su interior a lo largo

⁸ DUQUE, Luis Humberto, “Mallas Urbanas Desplazadas, Teoría para el diseño de ciudades del siglo XXI” pág. 140.

de la malla verde y en los bordes tendrían franjas de usos múltiple con comercio, servicios y equipamientos de carácter zonal”⁹



Aplicación del Modelo de Mallas Urbanas Desplazadas, Esquema del Autor.

La forma en que se encuentran los elementos naturales en la ciudad muestra como una serie de “tentáculos verdes” se adentran a lo largo de esta, formando a partir de ellos su estructura. Con esto empezamos a generar nuestra malla verde, la cual a partir de una serie de interconexiones planteadas se empieza a “tejer” formando un sistema urbano verde desde el cual se empiezan a generar nuevas dinámicas que les darán a los habitantes ambientes naturales agradables enmarcados dentro de un entorno urbano.

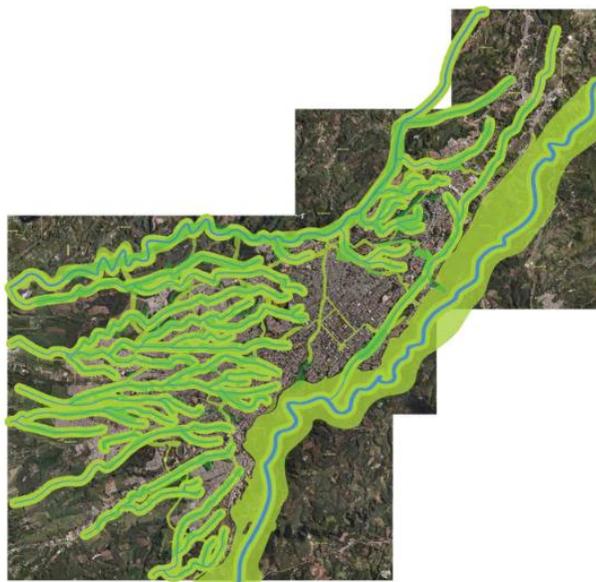
A lo largo de la malla verde se encontraran ubicados equipamientos locales de carácter cultural, recreativo y de educación y sobre la malla roja equipamientos de escala zonal y franjas de uso múltiple con comercio y servicios.

7.2.1 SISTEMA NATURAL

El sistema verde (MALLA VERDE) está compuesto por todos los elementos naturales de la ciudad, se plantea hacer un plan de recuperación y conservación de las quebradas urbanas, convirtiéndolas en espacios útiles y blindándolas ante cualquier intervención que atente contra el normal funcionamiento de los ecosistemas allí presentes y su morfología natural. Adicionalmente se plantea generar una serie de lineamientos de diseño para

⁹ DUQUE, Luis Humberto, “Mallas Urbanas Desplazadas, Teoría para el diseño de ciudades del siglo XXI” pág. 138.

futuras intervenciones del territorio que obligue a los gestores a generar diálogos entre las nuevas construcciones y las determinantes naturales del lugar, imposibilitando así fenómenos como los que encontramos actualmente en los que las culatas traseras de las viviendas y las edificaciones dan hacia estos lugares de tanta riqueza ambiental, paisajística y que podrían llegar a jugar un papel fundamental en la calidad de la vida de los habitantes.



Malla verde, esquema del autor

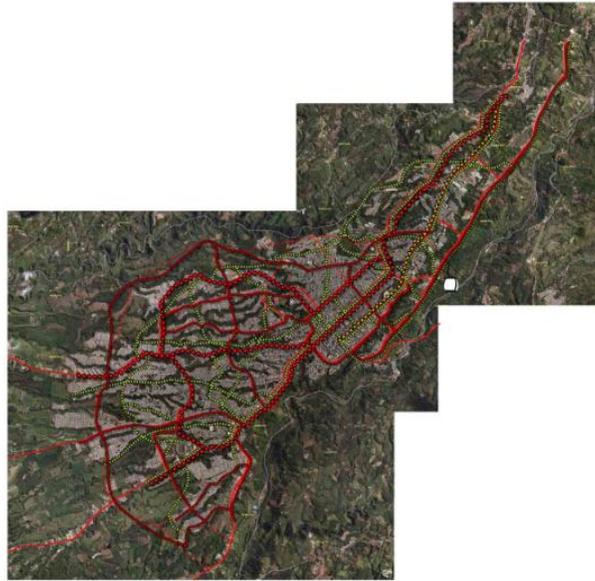
Estos diálogos se generaran con la implementación de ciclorutas, senderos peatonales, kioscos y equipamientos deportivos de escala vecinal; que además de proteger estos espacios generen escenarios de interacción de los habitantes con la naturaleza, generando de esta forma apropiación por el medio ambiente y convirtiéndolos en parte de la memoria colectiva de la ciudad.



Estructura ecológica principal, esquema del autor

7.2.2 SISTEMA ARTIFICIAL

La malla roja se encuentra compuesta por las vías principales y los sistemas de transporte, se plantea consolidar la red vial con el fin de volverla más eficiente, tranzando dos nuevas avenidas en el sur de la ciudad que integraran los distintos sectores.

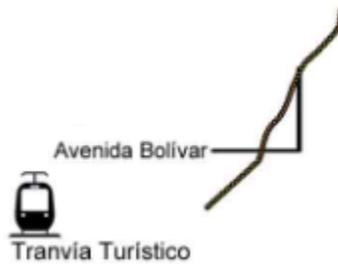


Malla roja, esquema del autor

Los sistema de transporte planteados buscan una ciudad mejor estructurada, con un funcionamiento óptimo y ordenado. Se proponen nuevos medios de transporte que descongestionen la ciudad y vuelvan los recorridos dentro de ella más rápidos y eficientes. Con un sistema integrado de transporte público, ciclorutas que comuniquen toda la ciudad, un tranvía turístico por la Avenida Bolívar y un teleférico al río de la vieja.



Sistema integrado de transporte masivo, esquema del autor



Tranvía turístico, esquema del autor

Como transporte masivo se propone la utilización de buses de una mayor capacidad , y Se propone una troncal de transporte masivo sobre la Avenida 19 como elemento estructurante del sistema, a partir de esta se proponen troncales por la Avenida Montenegro hasta MERCAR y por la Avenida de Occidente hasta la Avenida Montenegro y por la Avenida Tigreiros hasta la Avenida 19 estas troncales serán recorridas por buses de una mayor capacidad , adicional a esto se proponen rutas alimentadoras del sistema por las vías propuestas, por la Avenida Centenario, por la Avenida del Arriero y por la Carrera 50.



Red de ciclorutas urbanas, esquema del autor

La red de ciclorutas cubre toda la ciudad y va por los corredores ecológicos planteados

7.2.3 USOS

Los usos, se plantean franjas alargadas de uso múltiple sobre los principales corredores de la ciudad con equipamientos de mediano impacto a lo largo de ellos. Estos corredores estructuran las zonas residenciales, las rodean y serán los sitios de mayor actividad comercial y de servicios; en las zonas residenciales, irán además usos compatibles que permitan abarcar la mayor cantidad posible de necesidades de los habitantes. Con esto se busca mantener activos los diferentes sectores de la ciudad, disminuyendo carga al centro fundacional y los recorridos dentro de esta.

El centro fundacional seguirá con la misma vocación y será el punto clave a partir del cual se empiecen a generar las distintas dinámicas dentro de la ciudad se buscare generar más corredores peatonales como el de la Cra. 14, creando recorridos que lo abarquen en su totalidad y convirtiéndolo en un sitio agradable tanto para los habitantes como para el visitante.

Se plantea la reubicación de equipamientos de alto impacto como el terminal de transportes y la Cárcel sobre el corredor industrial, y la reubicación del matadero sobre el corredor de consolidación.

8. PARQUE LINEAL RÍO QUINDÍO

El proyecto se concibe como una intervención en la cuenca del Río Quindío a la altura de la ciudad de Armenia, donde se plantea la creación de un parque lineal que busca articular la ciudad con el río, ya que estos, debido a la diferencia de alturas entre uno y otro, se encuentran desarticulados y su relación no se hace evidente, generando de esta forma problemas que van desde invasión de sus rondas por parte de pobladores informales hasta la utilización de las mismas para usos industriales que atentan con los ecosistemas allí presentes. Es así como se busca plantear un proyecto que permita generar una relación amigable entre los dos elementos de tal forma que se pueda aprovechar el Río como escenario de oportunidad para la generación de nuevas actividades que sirvan de soporte a la ciudad, para el mejoramiento de la calidad de vida de sus habitantes, la eficiencia de la esta y la relación que tiene con su estructura natural.

8.1 OBJETIVO GENERAL

Plantear una perspectiva distinta del Río Quindío que evidencie su potencial paisajístico, ecológico, ambiental y recreativo.

OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Dar al Río Quindío un mayor valor como elemento estructurante de la ciudad, enalteciendo su riqueza natural y aprovechándolo como componente fundamental para el mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes.
- Consolidar la estructura ecológica de la ciudad de tal forma que se puedan recuperar los ecosistemas propios del lugar.
- Recuperar las zonas de borde urbano y aprovechar su posición sobre el cañón del río.
- Aumentar los índices de espacio público de la ciudad.
- Mitigar los impactos generados por parte de la ciudad sobre el río.
- Disminuir la huella ecológica dejada por la ciudad.

ALCANCE

Desarrollo a escala urbana de uno de los núcleos de intervención.

8.2 ESTRATÉGIAS DE INTERVENCIÓN

Para la realización del proyecto se plantean una serie de estrategias que abarcan los impactos más importantes que tendrá para la ciudad.

8.2.1 ESTRATÉGIA SOCIAL

- Inclusión de las comunidades y barrios de borde al proyecto en su etapa de construcción y manejo.
- Reubicación de las comunidades que habitan en la ribera.
- Creación de escenarios de participación ciudadana.
- Creación de la infraestructura para la capacitación en el cuidado de la naturaleza y en la importancia de vivir de forma sostenible.
- Centros de investigación y capacitación sobre métodos de autoconstrucción sostenible.

8.2.2 ESTRATÉGIA BIOFISICA

- Recuperación el activo ambiental del corredor del Río Quindío.
- Reforestación de las rondas Hídricas.
- Creación de senderos Paisajísticos que generen espacios de interacción del hombre y la naturaleza.
- Consolidación de la estructura Ecológica de Armenia.
- Disminución del vertimiento de desechos al río.

8.2.3 ESTRATÉGIA DE INFRAESTRUCTURA

- Mejoramiento de la conectividad entre los diferentes sectores de la ciudad.
- Generación de espacios recreativos que aumenten los índices de espacio público de la ciudad.
- Creación de una red de equipamientos culturales sobre el borde de ciudad.
- Articulación de la ciudad con el río.

8.2.4 ESTRATÉGIA ECONÓMICA

- Aprovechamiento de la vocación turística de la Ciudad.
- Parcelas productivas.
- Disposición de espacios para Huertas urbanas.
- Reactivación de sectores de borde de ciudad en deterioro.
- Aumento de la competitividad de la ciudad.

8.3 CONCEPTO DE INTERVENCIÓN

Concepto de intervención, esquema del autor

El modelo Busca integrar la ciudad de Armenia con el río Quindío generando una relación de complicidad entre los dos elementos que permita disminuir los efectos causados por parte de la ciudad al río y a su vez esta aproveche el potencial del río como elemento paisajístico para el goce de sus habitantes. Esta relación se genera a partir de la articulación de 4 elementos:

Estructura de continuidad longitudinal urbana: esta estructura se encarga de conectar la ciudad de norte a sur, por un mirador urbano con senderos peatonales y ciclorutas por el borde de la ciudad.

Estructura de continuidad longitudinal natural: esta estructura se encarga de recorrer la ciudad de norte a sur por una serie de senderos ecológicos con ciclorutas bordeando el río Quindío.

Estructura de continuidad transversal: esta estructura se encarga de generar las conexiones entre la estructura de continuidad urbana y natural, esta dada según el lugar de intervención y puede ser por cable, vías vehiculares, senderos peatonales y/o por ciclorutas.

Articulación: Las articulaciones son puntos de permanencia donde se entrecruzan las estructuras antes mencionadas, se encargan de consolidar las cadenas en cada una de las estructuras y son puntos de gran actividad puede ser un equipamiento, un punto de información, una plaza, entre otros.

8.4 PROYECTO

El proyecto se encuentra ubicado en el borde oriental que separa la ciudad de Armenia del municipio de Calarcá, se extiende sobre un área de 614 Ha y corresponde al cañón formado por el Río Quindío a la altura de la ciudad de Armenia.

Con esta intervención se busca generar un diálogo directo de la ciudad con su elemento natural más importante, elemento que la recorre, define su estructura, embellece y la abastece de agua; pero que desafortunadamente se ve afectado por la carga urbana ejercida por esta, carga que se hace evidente en los usos generados a lo largo de su ribera (central de sacrificio, curtiembres, prácticas agropecuarias en zonas de ladera sin control de sedimentos, entre otros) y en los niveles de contaminación del agua reportados con un IFSN de 65 dándole una calificación de calidad REGULAR.

Es así como se quiere aprovechar el potencial ecológico, paisajístico, turístico y social que tiene el río con una intervención que permita articularlo con la ciudad generando dinámicas positivas encaminadas a su conservación y al aprovechamiento como elemento de espacio público para la ciudad.

Se plantea entonces un parque lineal con intervenciones de borde de ciudad y borde de río que la recorren de norte a sur conectándola y articulando una serie de proyectos puntuales que se plantean a lo largo de estos recorridos. Son 5 intervenciones que serán llamadas núcleos, cada uno de los cuales cuenta con planteamientos tanto en la zona del río como en la parte urbana generando conexiones físicas y visuales entre estos dos elementos; cada núcleo tendrá una vocación específica que será acorde al sector donde se está planteando y permitirá generar las diferentes actividades a lo largo de toda la intervención.

8.4.1 NÚCLEO AGRÍCOLA

Núcleo agrícola, dibujo del autor

El Núcleo agrícola Se encuentra ubicado en el punto donde el río encuentra la ciudad, posee una vocación rural ya que se encuentra en las afueras de esta, allí se busca generar un espacio de explotación agrícola por parte de los grupos sociales que intervienen en el proyecto en pequeñas parcelas productivas con prácticas de trabajo sostenibles apoyadas por el SENA agropecuario y el centro de investigación agrícola, contará con huertas urbanas, estanques piscícolas para el cultivo de la trucha arco iris, vivero municipal, central de acopio y venta de para los productos allí cosechados. También será un punto de entrada a la reserva PLRQ donde sus visitantes podrán empezar los recorridos a lo largo de este ya sea a caballo, en bicicleta, a pie o en balsas, o hacer uso de las zonas de camping, picnic y BBQ.

Corte relación Río-Ciudad Núcleo Agrícola, dibujo del autor

8.4.2 NÚCLEO DE LA VIDA

Núcleo de la Vida, dibujo del autor

Núcleo de la vida Se extiende desde el Parque de la vida hasta el alto del río en el municipio de Calarcá; busca además de ser un nodo articulador entre los dos municipios (conexión por cable aéreo), explotar el potencial turístico de la ciudad, evidenciando su riqueza natural y la belleza de su paisaje, esta conectado con el corredor turístico de la Avenida Bolívar articulándolo con la intervención de borde de río donde se genera el mayor número de actividades , Contará en su entorno natural con zonas de parqueo, auditorios al aire libre, senderos florales, zonas de

recreación, pesca, módulos de avistamiento de aves, áreas de picnic, puntos de recepción de visitantes, la zona de oficinas del parque, entre otros.

Corte relación Río-Ciudad Núcleo de la Vida, dibujo del autor

8.4.3 NÚCLEO CENTRO

Núcleo Centro, dibujo del autor

Núcleo Centro busca ser un nodo articulador tanto de la zona norte y sur de la ciudad como del centro con el río, será una intervención de espacio público que busca reactivar este sector, generando unas nuevas dinámicas urbanas que lo posicionen como un lugar de atractivo turístico y cultural de la ciudad, se articula con la plaza de Bolívar y el centro comercial de cielos abiertos por medio de alamedas peatonales. Contará con una plazoleta de conciertos, zonas de restaurantes, miradores, cafés, entre otros.

Corte relación Río-Ciudad Núcleo Centro, dibujo del autor

8.4.4 NÚCLEO DE LA INNOVACIÓN

Núcleo de la Innovación, esquema del autor

Núcleo de la innovación Se extiende desde la Avenida 19 hasta la ribera del río a la altura de la calle 41, busca consolidar este sector de la ciudad aprovechando su riqueza paisajística y el lugar que ocupa dentro de esta con un enclave de innovación, donde la ciudad, a través de la investigación y el diseño estrategias innovadoras, pueda afrontar al futuro con un mayor éxito aprendiendo de sus propias experiencias y de las de los demás. Este núcleo representa una de las articulaciones más importantes del río con la ciudad, esta, se dará por medio del metro cable, contará con centros de investigación en biotecnología, parque de la innovación, biblioteca metropolitana , intervenciones de espacio público, centros de desarrollo empresarial para la promoción del emprendimiento, zonas de oficinas, actividades complementarias a estas, entre otros.

Corte relación Río-Ciudad Núcleo de la Innovación, dibujo del autor

8.4.5 NÚCLEO DE LA SOSTENIBILIDAD

Núcleo de la Sostenibilidad, esquema del autor

Núcleo de la Sostenibilidad Se encuentra ubicado en el extremo sur del proyecto en la Cra. 8 a la altura del cementerio Jardines de paz, esta dirigido a todo tipo de procesos de investigación, prueba y puesta en marcha de nuevas alternativas para la sostenibilidad en harás a disminuir la huella dejada por la ciudad en el medio ambiente, contará con intervenciones de espacio público en sus dos contextos; en su entorno urbano contará con centros de investigación para técnicas de construcción sostenible, actividades lúdicas y vivenciales para capacitar a las personas en como vivir de forma amigable con el medio ambiente, aulas al aire libre, media tortas al aire libre, puntos de información, alquiler y recibo de bicicletas, baños y quioscos con miradores al río. Así mismo en su entorno natural contará con la planta de tratamiento de aguas residuales, zonas de camping, de picnic, de pesca, baños, puntos de información, lugares para avistamiento de aves, lugar de llegada y salida de cabalgatas ecológicas, puesto de seguridad y puerto de llegada de balsajes.

Corte relación Río-Ciudad Núcleo de la Sostenibilidad, dibujo del autor

SECCIÓN EN DETALLE DE LAS ESTRUCTURAS LONGITUDINALES URBANA Y DE RIO

8.5 INTERVENCIÓN DE BORDE DE CIUDAD “BALCONES DEL RÍO” (NÚCLEO CENTRO)

La intervención de borde de ciudad Balcones del Río está ubicada en el centro de Armenia y busca ser el punto de partida desde donde esta empieza a dar su cara al río. Se eligió por localizarse en el corazón de la ciudad, lo que permite generar un mayor impacto en la vida urbana al momento de mostrar el río, generando así un espacio de interacción donde habitantes y visitantes puedan contemplar el paisaje, desarrollar actividades de esparcimiento e interactuar con la naturaleza.

Se encuentra ubicado en un lote de 64.699 M2 que recorre el borde del centro de la ciudad desde la calle 26 hasta la calle 20 a lo largo de la Avenida de los Arrieros en su costado oriental.

En la actualidad allí se encuentran ubicados los barrios Rincón Santo y Vélez, los cuales, debido a su localización sobre el borde de la cañada La Florida, se encuentran construidos en terrenos con riesgo por remoción en masa, esto sumado al efecto causado en algunos predios por el terremoto donde sus edificaciones colapsaron y pasaron a convertirse en lotes baldíos, lo hacen un terreno propicio para la intervención.

La principal determinante al momento de diseñar la intervención fue la topografía; ésta, debido a su localización al borde de la cañada, posee unas pendientes muy inclinadas que dificultan cualquier tipo de aproximación, sin embargo, se identificaron 5 puntos donde las pendientes permitían generar las diferentes actividades a plantear; a partir de esto se busco articular cada uno de estos puntos con caminos que recorrieran el parque en su totalidad buscando que estos se adaptaran completamente a su morfología y a su vez contaran con pendientes máximas del 10% volviéndolo recorrible en su totalidad ya sea a pie o en bicicleta.

La forma responde a un concepto de dinamismo generado por la utilización de líneas no paralelas que al momento de recorrerlo, debido a que sus perspectivas están en constante cambio, generan sensaciones de movimiento que hacen amena la experiencia de sus usuarios al momento de recorrerlo.

8.5.1 LOCALIZACIÓN

Localización, dibujo del autor

8.5.2 ANÁLISIS DEL SECTOR

8.5.2.1 USOS DEL SUELO

Usos del suelo, dibujo del autor

8.5.2.2 ZONAS DE RIESGO POR REMOCIÓN EN MASA

Remoción en masa, dibujo del autor

8.5.3 GESTIÓN SOCIAL

8.5.4 ARTICULACIÓN DEL PROYECTO CON LA CIUDAD

Articulación del proyecto con la ciudad, dibujo del autor

8.5.5 PLANTA GENERAL DEL PROYECTO

8.5.6 CORTE A-A'

Corte A, dibujo del autor

8.5.7 CORTE B-B'

Corte B, dibujo del autor

8.5.8 CORTE C-C'

Corte C, dibujo del autor

8.5.9 CORTE D-D'

Corte D, dibujo del autor

8.5.10 ARBORIZACIÓN

Para la arborización del parque se eligieron especies arbóreas comunes en la ciudad de Armenia, buscando apropiación del espacio por parte de los habitantes de la ciudad; además se tuvieron en cuenta los criterios mencionado en la tabla a continuación para la disposición de las especies a lo largo del parque.

8.5.11 ANÁLISIS DE LA INTERVENCIÓN

8.5.11.1 ARTICULACIONES CON EL CONTEXTO INMEDIATO

[Esquema del autor](#)

8.5.11.2 PLAZAS

[Esquema del autor](#)

8.5.11.3 BALCONES

[Esquema del autor](#)

8.5.11.4 VISUALES AL RÍO QUINDÍO

[Esquema del autor](#)

8.5.11.5 VISUALES A LA QUEBRADA LA FLORIDA

[Esquema del autor](#)

8.5.11.6 RAMPAS Y ACCESOS PARA PERSONAS CON MOVILIDAD REDUCIDA

Esquema del autor

8.5.11.7 CIRCULACIONES PEATONALES

Esquema del autor

8.5.11.8 RUTA DE LA VIDA

Esquema del autor

8.5.11.9 CICLORUTAS

Esquema del autor

8.5.12 DETALLE ALAMEDA A

Detalle Alameda, dibujo del autor

8.5.12 CUADRO DE ÁREAS Y COSTO PRELIMINAR

8.5.13 IMÁGENES

Imagen Virtual, dibujo del autor

Imagen Virtual, dibujo del autor

8 BIBLIOGRAFÍA

ALEXANDER, Christopher, "A Pattern Language", Oxford University Press, New York, 1977

GARCIA Vázquez, Carlos, "Ciudad Hojaldre, Visiones Urbanas del Siglo XXI", Editorial Gustavo Gili, S.A., Barcelona 2004

ROGERS, Richard, "Ciudades para un Pequeño Planeta", Editorial Gustavo Gili, S.A., Barcelona 2000

SAMPER G., German, "Recinto Urbano", Editorial Escala, Bogotá, 1997

GOBIERNO DE NAVARRA, "Ecociudad de Sarriguren" Pamplona, 2009.

DUQUE Gómez, Luis Humberto, "MALLAS URBANAS DESPLAZADAS, TEORÍA PARA EL DISEÑO DE CIUDADES DEL SIGLO XXI" Trabajo de grado para optar por el título de Magister en planeación Urbana y regional, Pontificia Universidad Javeriana, 2008.