

CAMINANDO
CALI

Elaborado por:

*Deyber Tavera Duque
Juan Jose Angulo Millan
Jesus David Pabon Rodríguez*

*Dirigido por:
Arq. Kimmel Chamat Garcés*

*Universidad del Valle
Facultad de Artes Integradas
Escuela de Arquitectura*

*Cali , Colombia
2025*

CAMINANDO CALI

OPTIMIZACION DEL
ESPACIO PUBLICO PARA EL
BIENESTAR PEATONAL Y
LA CONECTIVIDAD
URBANA

*Ilustración: Calles de cali reimaginadas para el
peaton*



DEDICATORIA

Agradecemos a la Universidad del Valle por todo lo aprendido a lo largo de nuestra formación, por brindarnos el conocimiento y las herramientas necesarias para convertirnos en profesionales. A los profesores que nos acompañaron con su guía y dedicación, contribuyendo a nuestro crecimiento académico y personal. A nuestro tutor Kimmel, por su excelente acompañamiento y apoyo durante cada etapa del proyecto de grado. Y, sobre todo, a nuestras familias, por su incondicional apoyo, sin el cual no habríamos podido culminar con éxito nuestra carrera como arquitectos y completar este año de investigación.

"El éxito no es la clave de la felicidad. La felicidad es la clave del éxito. Si amas lo que haces, tendrás éxito." — Albert Schweitzer.

RESUMEN

ABSTRACT

Este proyecto plantea de forma exploratoria, una intervención urbanística y paisajística en la ciudad de Cali, con el fin de realizar una renovación en el trazado urbano, puesto que el déficit de espacio público peatonal se ha reflejado en varias problemáticas urbanas y sociales a causa de sectores desarticulados, inequidad de espacios urbanos con dinámicas sociales, falta de calidad sensorial del peatón, etc. Estas problemáticas se fueron poniendo en escena través del tiempo con la transformación morfológica, el crecimiento urbano y la falta de planeación en la ciudad.

El proyecto se desarrolla desde la planificación urbana, hasta el diseño de estrategias tipológicas adaptables a cada trazado de la ciudad, de tal manera, se abarca de un punto de vista macro: la consolidación de una infraestructura peatonal a lo largo de la ciudad, esta red integra las centralidades más relevantes a nivel urbano, articulando los diferentes sectores y barrios, pasando por la cuantificación del espacio público efectivo propuesto, y por último un punto de vista micro, con la experiencia sensorial del peatón en el espacio.

This project proposes an exploratory urban and landscape intervention in the city of Cali, to carry out a renovation of the urban layout, since the deficit of pedestrian public space has been reflected in several urban and social problems due to disjointed sectors, inequity of urban spaces with social dynamics, lack of sensory quality of the pedestrian, etc. These problems were staged over time with the morphological transformation, urban growth and lack of planning in the city.

The project is developed from urban planning to the design of typological strategies adaptable to each layout of the city, in such a way, it covers from a macro point of view the consolidation of a pedestrian infrastructure throughout the city, this network integrates the most relevant centralities at urban level, articulating the different sectors and neighborhoods, passing through the quantification of the effective public space proposed, and finally a micro point of view, with the sensory experience of the pedestrian in space.



PROLOGO

EL ALMA DE NUESTRAS CIUDADES

“Caminar por nuestras ciudades colombianas es experimentar una paradoja inquietante: mientras la urbanización avanza sin precedentes, los lugares para el encuentro ciudadano se contraen y deterioran. Las aceras se estrechan, las plazas se comercializan, los parques se enrejan y las calles se entregan al automóvil. Esta fragmentación no es accidental sino el resultado de decisiones políticas, económicas y de diseño que han privilegiado lo privado sobre lo público, la circulación sobre la permanencia, el consumo sobre la convivencia.

El déficit cuantitativo y cualitativo del espacio público no es simplemente un problema urbanístico o estético; es una crisis democrática. Cuando perdemos estos espacios, perdemos también los lugares donde se forja la ciudadanía, donde aprendemos a convivir con la diferencia, donde podemos ejercer nuestros derechos fundamentales de reunión, expresión y participación. Una sociedad sin espacios públicos es una sociedad atomizada, vulnerable a la polarización y al aislamiento.

En este contexto, el proyecto de grado de Juan José, Deyber y Jesús ofrece soluciones concretas a los problemas de fragmentación, cantidad y calidad del espacio público. Los autores han logrado desarrollar propuestas viables y transformadoras, sustentadas en un profundo análisis de la realidad urbana contemporánea. Particularmente innovador

resulta su manual de diseño, concebido como un sistema de piezas intercambiables que, al modo de bloques de Lego, permite infinitas combinaciones adaptadas a las necesidades específicas de cada comunidad. Esta flexibilidad metodológica se complementa con una rigurosa tipología de estrategias calibradas para diferentes configuraciones urbanas. Los autores han comprendido que la ciudad no es un ente homogéneo y que las soluciones deben responder a las particularidades de cada tejido urbano, sin por ello perder coherencia en su aplicación sistémica.

La materialización de estas ideas en un sector concreto de Cali constituye quizás el aporte más valioso de esta investigación, pues transforma la teoría en realidad tangible. A través de este proyecto demostrativo, se evidencia que la recuperación del espacio público no es una utopía sino un horizonte alcanzable mediante intervenciones precisas y bien articuladas. Los resultados cuantificables –incremento de metros cuadrados por habitante, reducción de discontinuidades peatonales, mejora en indicadores de confort– confirman la efectividad de su propuesta. Este trabajo nos ofrece es la renovada esperanza de que nuestras ciudades pueden ser espacios más humanos, inclusivos y democráticos, donde el espacio público vuelva a ser el escenario privilegiado de nuestra vida en común.”

AUTORES

Arq. Kimmel Chamat Garcé

CONTENIDO



Introducción

Descripción general
Planteamiento del problema
Justificación
Objetivos
Objetivo general
Objetivos específicos
Metodología



Diagnostico

Demostración
Fragmentación
Cantidad
Calidad
Conclusión



Marco teórico y Estado del Arte

Glosario
Estado del arte
David Harvey: El espacio urbano
Alberto Saldarriaga
Ken Wilber: Los 5 tipos de bienestar
Jan Gehl



Manual

Paso a Paso
Trazados
Catalogo de Estrategias
Catalogo de Fichas Dinámicas
Conclusión



Aplicación

Demostración del Catalogo de Estrategias en cada Trazado
Conclusión



Planificación

Pirámide de Movilidad
Objetivo
Red de Espacio Publico
Conclusión



Diseño

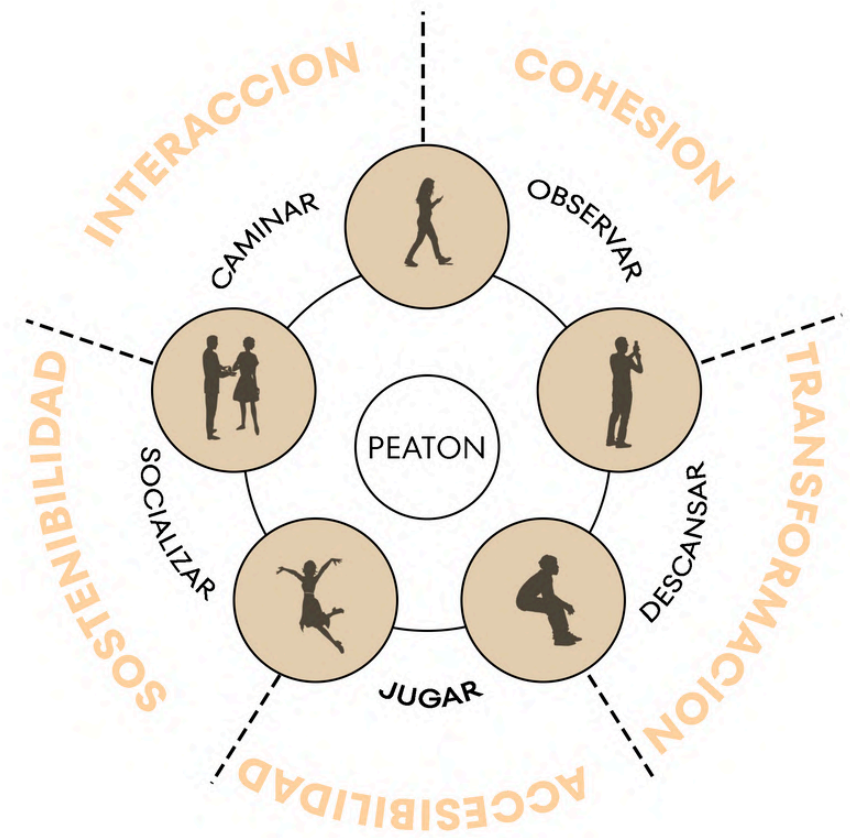
Metodología
Área de Intervención
Análisis del Lugar
Red Interna
Propuesta
Conclusión

DESCRIPCION GENERAL

La deficiencia del espacio público peatonal afecta negativamente las condiciones de los habitantes de un lugar. En este contexto, es fundamental abordar esta problemática y proponer soluciones que promuevan la transformación urbana del espacio peatonal, fomentando la interacción ciudadana y fortaleciendo la cohesión territorial. El proyecto se concentra en la planificación de estrategias que responda más allá de las necesidades de las personas en distintas escalas enfocadas al espacio público, contribuyendo así a ciudades más accesibles, sostenibles y culturalmente vibrantes para el peatón.

Hoy en día, las urbanizaciones se componen de viviendas y equipamientos sobre un trazado vial, ahora bien, existe un actor importante que no cambia de escala y es el protagonista de los espacios: el peatón. La gente interactúa con la ciudad en la misma escala, aunque esta crezca debido a las transformaciones morfológicas y de crecimiento poblacional que puede enfrentar. El primer contexto inmediato de él es la calle, como eje conector, no obstante, la mayoría de las calles actualmente no garantizan el papel de espacio público efectivo, incluso con muchos menos beneficios para el peatón, a menos que este diseñada para ese uso, que no solo conecte, sino que integre sectores, alcance estándares óptimos de E.P. y fomente distintas experiencias de interacción social.

Ilustración: Esquema IMPORTANCIA PEATON -
Elaboración Propia



DESCRIPCION GENERAL

Los resultados de las encuestas realizadas en varias ciudades de Latinoamérica muestran que los ciudadanos en su mayoría reconocen la importancia de la habitabilidad en el espacio público, aunque se encuentren insatisfechos con el mismo. (Páramo, et al, 2018) Por otra parte, consideramos el espacio público, un componente esencial del bienestar de las personas en las ciudades, y, por tanto, como lugar donde se gestan practicas sociales que

contribuyen al encuentro de las personas, debe ser habitable e impactar en la calidad de vida urbana (García-Canclini, 2005; Silva, 1992; Vergara, 2003, como se cito en Páramo, et al, 2018, pág. 347).

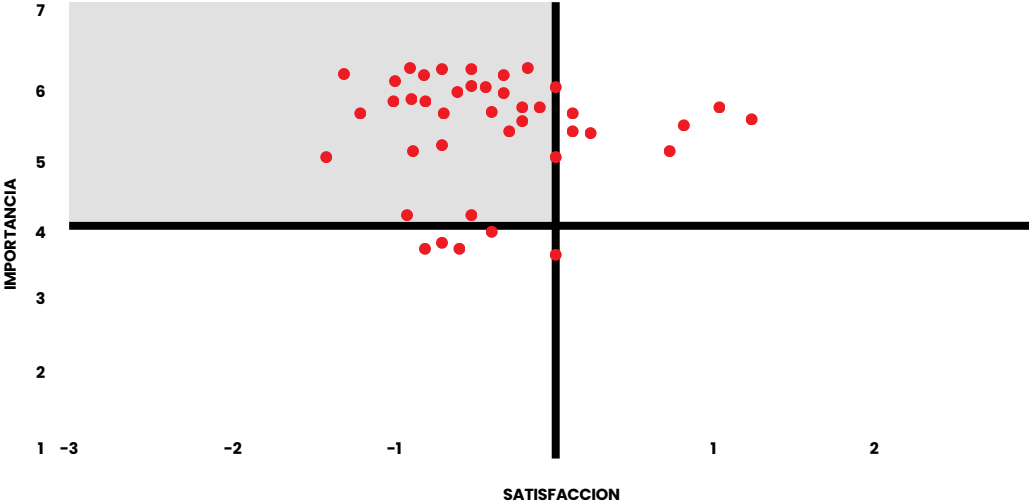


Grafico: Importancia y satisfacción de la habitabilidad entre ciudades
Elaboración Propia

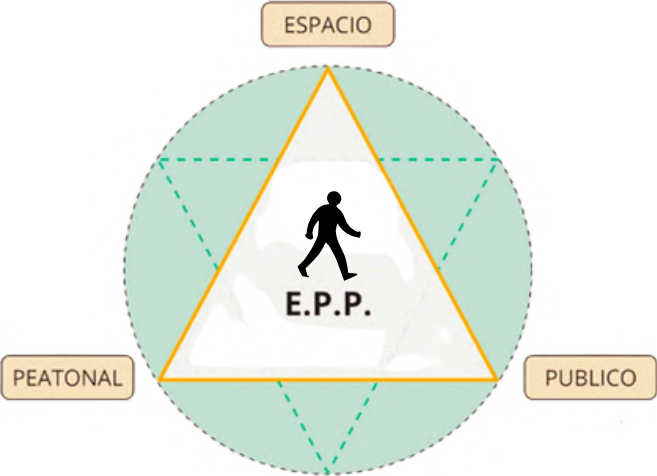


Ilustración: Definición Espacio Público Peatonal -
Elaboración Propia

Según estos conceptos de E.P.P. y Gehl (2006, pág. 19) entendemos que en el espacio público el peatón tiene la posibilidad de moverse como protagonista, además de desarrollar diferentes relaciones con la calidad del espacio habitable.

“Así, la forma en que se configure el espacio público de la ciudad es de vital importancia para motivar los diferentes tipos de viaje. En el caso de la caminata, como modo de transporte, se debe determinar que ésta, a diferencia de otros modos, ofrece la posibilidad de interactuar de forma directa con otros paseantes de la ciudad y de iniciar actividades sociales tan sutiles como observar al otro, o más complejas como entablar una conversación o un juego” (Universidad Piloto de Colombia, 2018, pág. 46).

PROBLEMA

La deficiencia del espacio público peatonal en Cali limita su accesibilidad, uso y disponibilidad en la vida del ciudadano.

DIMENSIONES DEL PROBLEMA



Fragmentación



Cantidad



Calidad

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

La deficiencia del espacio público peatonal en Cali limita su accesibilidad, uso y disponibilidad en la vida del ciudadano: actualmente se evidencian sectores desarticulados por barreras físicas y sociales; discontinuidad del espacio peatonal, al punto

que es agobiante caminar; inequidad de espacios públicos en su contexto urbano, además carentes de dinámicas sociales; saturación de espacios poco amables para el peatón cuando interactúa y participa de lo público.

CAUSA 1

Desconexión de los diferentes trazados urbanos que surgen a lo largo del tiempo con las tipologías de ordenamiento.

CAUSA 2

Déficit de espacios públicos peatonales por falta de planeación urbana.

CAUSA 3

Escases de experiencia sensorial adecuada para el peatón en los espacios proyectados.

Fragmentación del EPP

Déficit Cuantitativo de EPP

Déficit Cualitativo de EPP

EFFECTO 1

Sectores desarticulados por barreras físicas y sociales; y la discontinuidad del espacio peatonal.

EFFECTO 2

Inequidad de espacios públicos en su contexto urbano, además carentes de dinámicas sociales.

EFFECTO 3

Saturación de espacios poco amables para el peatón cuando interactúa y participa de lo público.

Fotografía: Tavera.Deyber 2024 Manizales, Colombia.

Ilustración: Causas y Efectos del Problema. Elaboración Propia.



JUSTIFICACIÓN



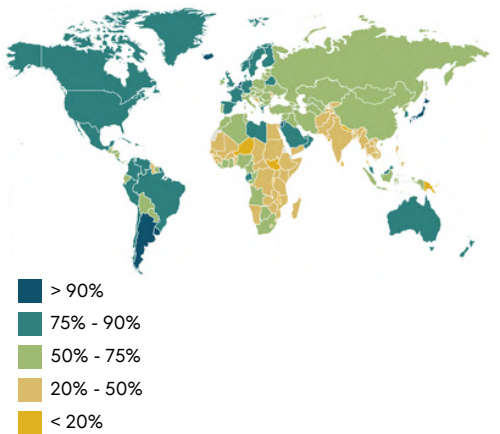
La relevancia de abordar el espacio público peatonal surge del pensamiento a nivel de escala humana en las grandes ciudades, de acuerdo con Jan Gehl (2023) “el propósito de una ciudad reside en permitir que las personas que viven en ella creen una vida plena” (ArchDaily Colombia, 2023). Ahora bien, el conjunto de elementos que encontramos en las ciudades en el ámbito urbano no tendría ningún sentido sin su actor más importante: el peatón, las personas son las protagonistas de las ciudades (ilustración 4).

Por lo tanto, esta cuestión especialmente urbana, se vuelve esencial para el desarrollo de ciudades habitables a futuro, no solo creando y recuperando espacios con ambientes que faciliten la movilidad y la interacción, sino también transformando los modos de convivencia y la experiencia sensorial para lograr una ciudad más inclusiva y culturalmente vibrante-

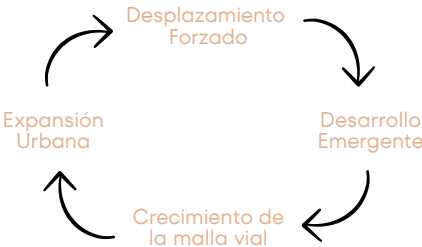
*Ilustración: Esquema Escala Pevalonal-Ciudad -
Elaboración Propia*

En la (ilustración 5) podemos observar que en los países latinoamericanos entre el 75% y el 90% de la población vive en la ciudad, además se proyecta que para el 2060, la distribución poblacional mundial sea en su mayoría urbana. Esta situación no es de carácter novedoso pues a lo largo del tiempo hemos venido evidenciando el crecimiento de la malla vial en nuestras ciudades, expansión urbana, transformaciones tipológicas y morfológicas, y una serie de cambios urbanos que ahora en la actualidad son las causas de contables problemáticas en el espacio público.

El proyecto plantea una transformación urbana enfocado al peatón desde la planificación de espacios hasta el diseño de lo público, con el mejoramiento de la habitabilidad no solo renovamos la ciudad a día de hoy sino también consideramos la calidad de vida de la población para los tiempos venideros.



*Ilustración: La población urbana en el mundo -
Instituto de estadística de la UNESCO -
<https://elordenmundial.com/mapas-y-graficos/poblacion-urbana-en-el-mundo/>*



CIUDAD DE LIMA

La ciudad de Lima enfrenta serios problemas en cuanto a la calidad del espacio público debido a su crecimiento urbano desordenado y la falta de planificación efectiva. Según el Banco Interamericano de Desarrollo (BID, 2018), los espacios públicos en Lima presentan un déficit en infraestructura, con áreas verdes insuficientes y mobiliario urbano inadecuado. Además, la percepción de inseguridad es un factor clave que limita su uso y disfrute (Fernández-Maldonado, 2016).

En términos de accesibilidad, la expansión informal de la ciudad ha generado barreras físicas que dificultan el acceso a espacios públicos, especialmente para personas con movilidad reducida. La predominancia del automóvil y la falta de infraestructura peatonal agravan esta problemática, reduciendo la equidad en el acceso a estos espacios (Fernández-Maldonado, 2016).

En cuanto a la cantidad de espacio público, Lima cuenta con aproximadamente 2.0 m² por habitante, un valor significativamente inferior al estándar de 10 m² recomendado por la Organización Mundial de la Salud (OMS), reflejando la escasez de áreas adecuadas para el uso público y recreativo (BID, 2018).



Fernández-Maldonado, A. M. (2016). *Urban Growth and Access to Public Space in Lima: Challenges and Opportunities*. *Habitat International*, 56, 100-112.

Banco Interamericano de Desarrollo (BID). (2018). *Ciudades emergentes y sostenibles: Diagnóstico de Lima Metropolitana*. BID.

Foto 1: Pregnante Arq. [2018-2023 -Viviendas] [Fotografía]. Instagram. Disponible en: [Esquema Escala Peonal-Ciudad - Elaboración Propia](#)

Foto 2 y 3: Pregnante Arq. [La pelota que gira al mundo 1.0 2013 - 2022] [Fotografía]. Instagram. Disponible en: [Esquema Escala Peonal-Ciudad - Elaboración Propia](#)



CARTAGENA DE INDIAS

Cartagena es una ciudad con un marcado contraste en la distribución y calidad de sus espacios públicos. Mientras que el centro histórico y la zona turística cuentan con plazas bien conservadas y accesibles, los barrios periféricos enfrentan serias deficiencias en el mantenimiento y la infraestructura urbana (Pardo, 2019). La privatización del espacio público, especialmente en sectores turísticos y costeros, ha reducido las áreas disponibles para el uso de los residentes, limitando su acceso y apropiación (Pérez, 2021).

La accesibilidad es otro desafío en la ciudad, ya que muchas zonas carecen de infraestructura adecuada para la movilidad peatonal. Las aceras son insuficientes o están en mal estado, y la falta de rutas accesibles para personas con discapacidad restringe el uso equitativo del espacio público (Pardo, 2019).

En términos de cantidad de espacio público, Cartagena dispone de 4.5 m² por habitante, una cifra superior a la de Lima pero aún por debajo del estándar recomendado. Además, la distribución desigual de estas áreas hace que algunos sectores disfruten de más espacios que otros, lo que profundiza la segregación urbana (Pérez, 2021).

Pérez, M. (2021). *Espacios públicos y desigualdad social en ciudades costeras: El caso de Cartagena de Indias*. Universidad Nacional de Colombia.

Pardo, C. (2019). *Turismo y segregación urbana en Cartagena de Indias: Impacto en el acceso a los espacios públicos*. *Revista de Estudios Urbanos*, 25(3), 45-62.

Foto 1: Ciudad Posible. (s.f.). Cartagena. Disponible en: [Esquema Escala Peonatal-Ciudad - Elaboración Propia](#)



Foto 2: Comisión Filmica de Colombia. (s.f.). La Boquilla. Disponible en: [fotografía tomada por el autor, Cali, 4 de marzo de 2024.](#)

Foto 3: fotografía tomada por el autor, Cartagena 15 de julio de 2024.



SANTIAGO DE CALI

En Cali, la fragmentación del espacio público ha generado un entorno poco favorable para la movilidad y la cohesión urbana. La calidad de los espacios públicos varía según la zona, con áreas bien diseñadas en ciertos sectores y otras en deterioro debido a la falta de mantenimiento y seguridad (Saldarriaga, 2017). La desconexión entre los diferentes espacios públicos afecta su funcionalidad, reduciendo su potencial para la recreación y la interacción social (Harvey, 2008).

En cuanto a accesibilidad, Cali enfrenta problemas similares a los de otras ciudades latinoamericanas, con barreras físicas como vías de alto flujo vehicular que limitan la conexión peatonal. La inseguridad en ciertas zonas también restringe el uso del espacio público, desincentivando su apropiación por parte de la comunidad (Saldarriaga, 2017).

Respecto a la cantidad de espacio público, Cali cuenta con aproximadamente 3.9 m² por habitante, lo que indica una carencia de áreas verdes y espacios recreativos adecuados. Esta cifra es insuficiente para una ciudad con su densidad poblacional y demanda de espacios de calidad, especialmente en comunas de bajos ingresos donde la falta de parques es más evidente (Departamento Administrativo de Planeación Municipal, 2020).



Departamento Administrativo de Planeación Municipal. (2020). Informe de Espacio Público de Cali: Indicadores y Estrategias. Alcaldía de Santiago de Cali.

Saldarriaga, A. (2017). El espacio público en Cali: Fragmentación y retos de integración. Revista de Planeación Urbana, 32(2), 87-103.

Foto 1: Personería de Cali. (2024). Personero llama a la Administración Municipal para que tome medidas frente a invasión sector mercado de las pulgas de Siloé. Disponible en: [Esquema Escala Peonatol-Ciudad - Elaboración Propia](#)

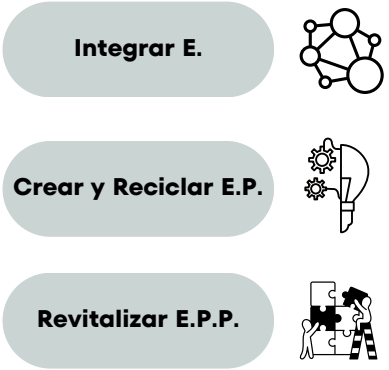
Foto 2: fotografía tomada por el autor, Cali, 4 de marzo de 2024.

Foto 3: Imagen de polideportivos abandonados en Cali, en 90 Minutos (28 de octubre de 2020). Disponible en: [Distribución poblacional mundial - urbana y rural \(1970, 2000 y 2030\)](#).



OBJETIVO GENERAL

Contribuir con un proyecto de diseño urbano y paisajístico en la ciudad de Cali, que impulse la transformación urbana del E.P.P. a través de una red que favorezca la vida ciudadana, integre sectores, recicle espacios públicos y revitalice al peatón como actor principal de la ciudad y de la cultura, a partir de la experiencia sensorial y el confort de sus habitantes.



Transformación del espacio público peatonal mediante estrategias urbanas que optimizan su conexión, distribución y calidad.

OBJETIVOS ESPECÍFICOS



1. Identificar y reconocer los modelos de trazado y ordenamiento de la ciudad, para planificar a través de una infraestructura peatonal la conexión urbana, teniendo en cuenta las centralidades de esta.

2. Definir tipologías de trazados, estudiar sus características urbanas, y desarrollar estrategias resolutorias de E.P. en cada una de las tipologías.

3. Establecer criterios sobre las ideas modernas de la experiencia sensorial, entre el peatón y la ciudad, para diseñar atmosferas centradas al peatón según el sentido de pertenencia del lugar.

Ilustración: Fines y Objetivos de Proyecto. -
Elaboración Propia

Ilustración: Fines y Objetivos de Proyecto. -
Elaboración Propia

METODOLOGÍA

La consecución del proyecto se dio a partir de una metodología mixta y se desarrolla en las siguientes etapas:

1.
RECONOCER

2.
EVALUAR

3.
PLANIFICAR

1. Reconocimiento:

Se analiza la evolución de la ciudad de Cali y los cambios en su desarrollo urbano, identificando problemáticas del Espacio Público Peatonal (E.P.P.). Se recopilan datos generales sobre fragmentación urbana, movilidad peatonal, accesibilidad y distribución del espacio público para comprender los desafíos actuales y su impacto en la ciudad.

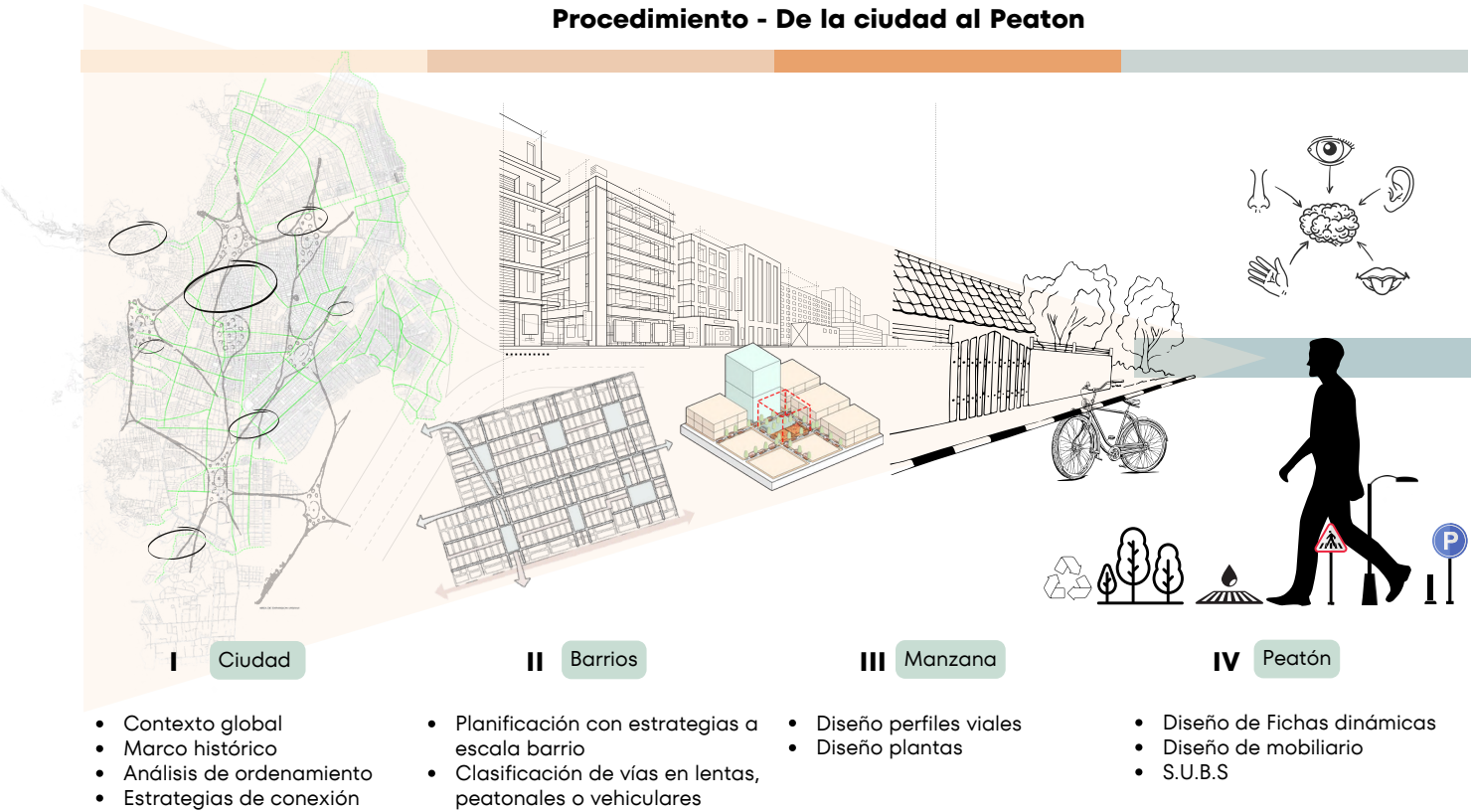
2. Evaluar

Se examinan en detalle las tipologías de trazado urbano y el estado del Espacio Público Efectivo. Se analizan indicadores cuantitativos y cualitativos sobre accesibilidad, seguridad y confort urbano para medir la eficiencia del espacio público y detectar carencias y oportunidades de mejora.

3. Planificación:

Se plantean estrategias para mejorar la calidad y conectividad del espacio público peatonal. Se desarrolla un manual de estrategias para cada tipología de trazado, evaluando el impacto de las propuestas y definiendo lineamientos de diseño con información planimétrica para guiar su implementación.

Ilustración: Esquema Metodología. - Elaboración Propia



GLOSARIO

Peatón/Peatonal:

Según Jan Gehl, el peatón es el usuario central de la ciudad, la persona que se desplaza a pie y experimenta el entorno urbano de manera directa y a escala humana. Gehl enfatiza que los peatones no solo transitan por la ciudad, sino que también interactúan con su entorno, participando en la vida social y contribuyendo a la vitalidad de los espacios públicos.

Espacio Público:

El espacio público es la ciudad. Es un lugar de encuentro, de igualdad y equidad social, y el escenario de la expresión colectiva de la diversidad social y cultural (Borja y Muxí, 2003; Peñalosa, 2005; Pardo, 2008). Es en las calles donde el ciudadano vive, comparte y disfruta la ciudad, sus colores, olores y sonidos, se interrelaciona con otros seres humanos y, en conjunto, la apropiación y la participación comunitaria definen, en gran parte, la calidad de vida de los habitantes. (Ipiña-García, 2019, pág. 158)

Espacio Público Peatonal:

Gehl (2006) introduce que: la caminata, además de funcionar como medio de desplazamiento, funciona como manera de hacerse presente, de gozar la ciudad y formalizar actividades de segundo y tercer orden (opcionales y resultantes, respectivamente) en la calle. Esto denota la importancia del espacio público como espacio de la movilidad y de encuentro social.

A partir de esta visión, nosotros interpretamos que el E.P.P. es el área destinada principalmente al tránsito y actividades de las personas que caminan. Estos espacios suelen estar libres de tráfico vehicular y están diseñados para garantizar la seguridad y comodidad de los peatones.

Ciudad: Según Jan Gehl, una ciudad es un espacio diseñado para las personas, donde el enfoque principal es la creación de ambientes que promuevan la interacción social, el bienestar y la calidad de vida de sus habitantes. Gehl sostiene que una ciudad debe ser vivible, accesible y sostenible, según Gehl, es aquella que pone al ser humano en el centro de su diseño, promoviendo un entorno urbano que responda a las necesidades físicas, sociales y psicológicas de las personas.

Urbanismo: Según Alberto Saldarriaga, el urbanismo es la disciplina que se ocupa del estudio, diseño y planificación de las ciudades y sus espacios públicos, con un enfoque en la experiencia humana. Saldarriaga entiende el urbanismo como un proceso que va más allá de la simple organización física del espacio; se centra en cómo los espacios urbanos pueden influir en las emociones, sensaciones y comportamientos de las personas que los habitan.



Ilustración: Foto de Javid Hashimov
| Pexels

SUPERKILEN PARK

1. Descripción del proyecto

Superkilen Park es un espacio público ubicado en el distrito de Nørrebro, Copenhague, diseñado por BIG (Bjarke Ingels Group), Topotek 1 y Superflex e inaugurado en 2012. Su objetivo principal fue revitalizar un barrio multicultural mediante un parque urbano dividido en tres zonas temáticas: la Plaza Roja (deporte y cultura), el Mercado Negro (zona de encuentro y descanso) y el Parque Verde (naturaleza y recreación).

2. Estrategias urbanísticas utilizadas

El proyecto implementa estrategias de inclusión social, movilidad peatonal y diversidad cultural a través del diseño del espacio. Se integraron elementos urbanos de más de 50 países, reflejando la diversidad de los residentes. Además, prioriza la accesibilidad y el tránsito peatonal, con mobiliario urbano, ciclovías y espacios de descanso interconectados.

3. Impacto y resultados

Superkilen ha sido reconocido como un modelo innovador de cohesión social y revitalización urbana. Ha mejorado la percepción de seguridad en la zona y fomentado el uso del espacio público por parte de diferentes grupos sociales. Además, ha potenciado la movilidad sostenible y la convivencia, aumentando la interacción entre residentes.

Foto 1: BIG, Dragor Luft, Topotek 1. (2011).
Fotografías del Superkilen Park en Copenhague.



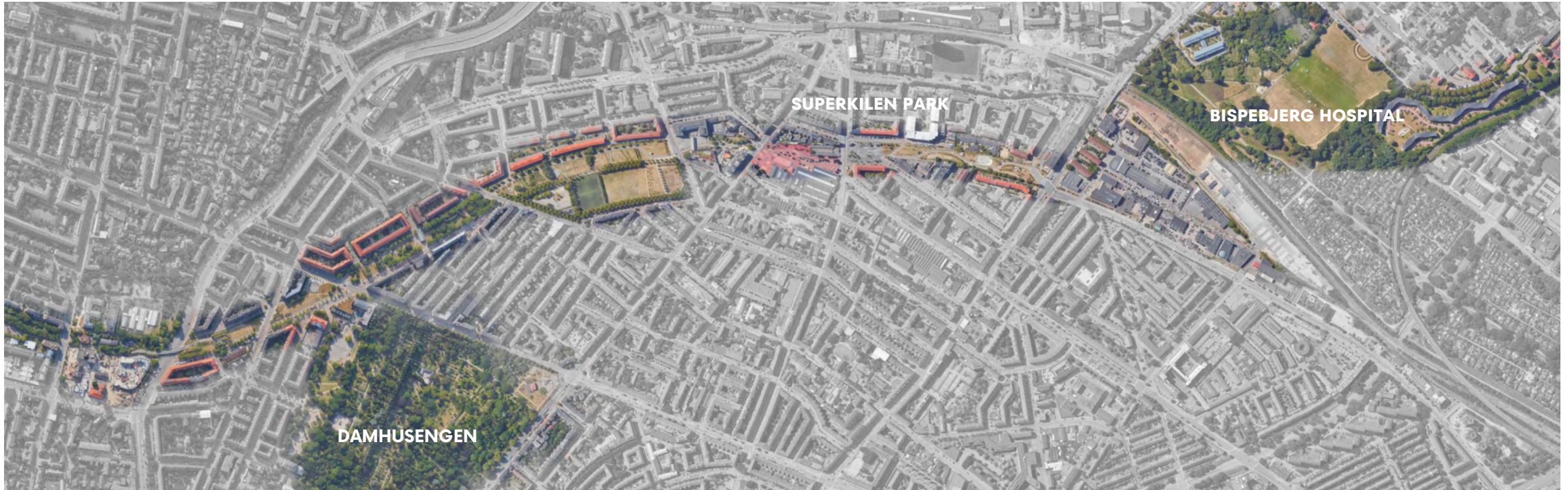
Foto 2 y 3: BIG, Dragor Luft, Topotek 1. (2011).
Fotografías del Superkilen Park en Copenhague.



COPENHAGEN

*Los parques de Superkilen
integran el barrio y
equipamientos como un
cementerio o un hospital*

Ilustración 1: Esquema Escala Ciudad Copenhagen-
Elaboración Propia



AVENIDA REFORMA

1. Descripción del proyecto

La Avenida Paseo de la Reforma es una de las arterias más emblemáticas de Ciudad de México, con un proceso de renovación urbana enfocado en mejorar la movilidad y la calidad del espacio público. En los últimos años, se han implementado intervenciones que priorizan la movilidad sostenible, el peatón y el transporte público, convirtiéndola en un referente de transformación urbana en Latinoamérica.

2. Estrategias urbanísticas utilizadas

El rediseño de Reforma ha incorporado estrategias como la creación de corredores peatonales amplios, ciclovías segregadas y un sistema de transporte público eficiente (Metrobús). Además, se han integrado elementos de mobiliario urbano, vegetación y espacios culturales, fomentando una ciudad más accesible y amigable para los ciudadanos.

3. Impacto y resultados

Las intervenciones han mejorado la conectividad urbana y han aumentado el uso del transporte público y la bicicleta como alternativas de movilidad. También se ha generado una mayor interacción social y un uso más activo del espacio público, reduciendo la fragmentación y fortaleciendo la identidad urbana. La renovación de la Avenida Reforma demuestra cómo la reconfiguración del espacio público mejora la accesibilidad y movilidad peatonal.



Foto 1: Melhores Destinos. (2015). Fotografía de la Avenida Paseo de la Reforma. [Fotografía]

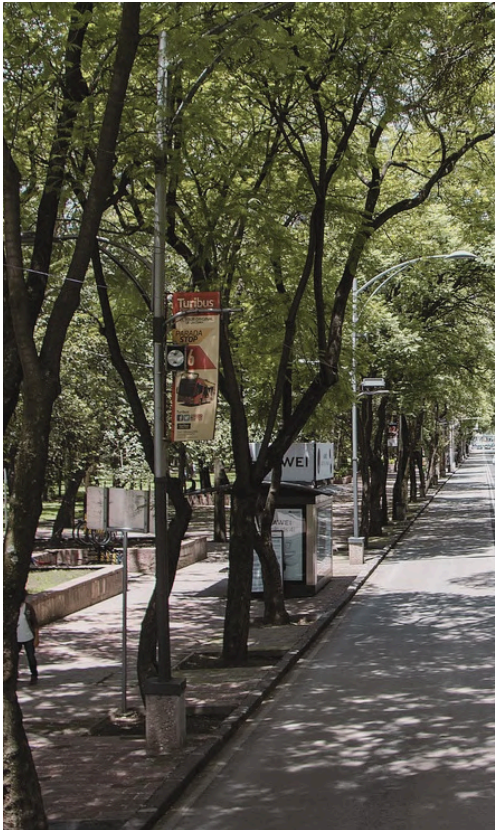


Foto 2 y 3: Gobierno de la Ciudad de México. (2020). Fotografía del sendero compartido para peatones y ciclistas en Avenida Paseo de la Reforma. [Fotografía]



C.D.MEXICO

Avenida la reforma de ciudad de Mexico y los equipamientos que integra

Ilustración 1: Esquema Escala Ciudad C.D. MEXICO-Elaboración Propia



LINEA B DEL METRO MEDELLIN

1. Descripción del proyecto

La Avenida 48 en Medellín ha sido un eje clave en la transformación urbana de la ciudad, conectando diversos equipamientos como la Unidad Deportiva Atanasio Girardot, las estaciones del metro elevado y el Parque Biblioteca San Javier. Estos proyectos han impulsado la renovación del espacio público y la movilidad sostenible en la ciudad.

2. Estrategias urbanísticas utilizadas

Se han implementado corredores peatonales, ciclovías y mejoramiento del espacio público alrededor de la avenida, promoviendo la integración urbana. La Biblioteca San Javier forma parte del modelo de Parques Biblioteca, enfocado en la accesibilidad y el desarrollo comunitario. Las estaciones del metro elevado sobre la 48 han reforzado la conectividad del transporte público.

3. Impacto y resultados

Estas intervenciones han reducido la fragmentación urbana, generado nuevos espacios de encuentro y mejorado la calidad de vida de los ciudadanos. La Unidad Deportiva Atanasio Girardot se ha consolidado como un referente en infraestructura deportiva y espacio público activo, mientras que los Parques Biblioteca han fortalecido el acceso a la educación y la cultura en sectores vulnerables.



Foto 2: FilMedellín. (2018). Fotografía del Parque Biblioteca San Javier. [Fotografía].

Foto 3: FilMedellín. (2018). Fotografía de la Unidad Deportiva Atanasio Girardot. [Fotografía]



MEDELLIN

Corredor verde de la Línea B del metro de Medellín y los equipamientos que integra

Ilustración 1: Esquema Escala Ciudad MEDELLIN-Elaboración Propia



EL ESPACIO URBANO Y LOS MODELOS DE CIUDAD

La ciudad de Sao Paulo representa una ciudad capitalista dividida por barreras físicas.

El abandono de las zonas industriales en Detroit es un ejemplo de las consecuencias de una ciudad indutrial.

Ilustración 1: Fotografía de Guarujá, São Paulo.
Image © Johnny Miller / Unequal Scenes

Ilustración 2: Fotografía de Detroit, U.S.A. Logic Free Zone. (2013). Recuperado de <https://logicfreezone.wordpress.com/wp-content/uploads/2013/07/detroit.jpg>

Existen varios modelos de ciudad que han sido propuestos a lo largo del tiempo, cada uno con su propia visión de cómo deben organizarse y desarrollarse los espacios urbanos. La fragmentación de la ciudad puede entenderse a través de la coexistencia o la colisión de estos modelos en un mismo entorno urbano.

David Harvey, un geógrafo y teórico social, es un autor clave en la discusión sobre el espacio urbano. Su obra explora cómo las ciudades se estructuran y cómo las dinámicas del capitalismo influyen en la configuración del espacio urbano.

- **La Ciudad Capitalista:**
Este modelo describe cómo las ciudades se estructuran según las fuerzas del mercado y la lógica del capital. Se caracteriza por la fragmentación urbana, impulsada por la especulación inmobiliaria, la segregación social y la búsqueda de rentabilidad. En estas ciudades, las áreas ricas y pobres están claramente separadas, con barreras físicas que dificultan la integración.

- **La Ciudad Industrial:**
Este modelo se organiza alrededor de las fábricas y espacios de producción, con áreas residenciales y comerciales desarrollándose cerca de los centros industriales.



La ciudad de Cali representa una ciudad sin un plan maestro definido que culmino en un collage de trazados urbanos.

Ciudad de Panama coexisten zonas financieras y barrios marginados a pocos minutos sin una clara demarcacion.

Ilustración 3: Google Earth. (2024). Cali, Colombia 3°25'12"N 76°33'05"W. Disponible en Google Earth. Recuperado [08, 30, 2024]

Ilustración 4: Fotografía de Ciudad de Panama. Image © Rodrigo Arangua / AFP(2014)

La fragmentación en esta ciudad se basa en la funcionalidad y la jerarquía del trabajo, separando las zonas industriales, residenciales y comerciales en áreas con funciones específicas y poca interconexión

- **La Ciudad Posmoderna:**
Este modelo ve la ciudad como un collage de estilos, arquitecturas y funciones, sin un plan maestro definido. La fragmentación en estas ciudades surge de la diversidad de intereses y la falta de cohesión en el diseño urbano, lo que lleva a la coexistencia de áreas con características muy dispares, creando enclaves heterogéneos.

- **La Ciudad Global:**
Este modelo describe ciudades organizadas en función de su integración en la economía mundial. En ellas, coexisten zonas financieras, barrios de lujo y áreas marginalizadas dentro del mismo espacio urbano. La fragmentación en este contexto se acentúa, con áreas que responden a las demandas del capital global mientras otras quedan relegadas y abandonadas.





Ilustración: Una representación con colores de los diferentes trazados de ciudad

La fragmentación urbana se entiende como el resultado de la interacción y superposición de diferentes modelos de ciudad dentro de un mismo espacio urbano. Cada uno de estos modelos impone su propia lógica espacial, generando conflictos entre sí y segmentando la ciudad en áreas con características y funciones distintas.

Ilustración: Esquema modelos de ciudad en Cali - Elaboración Propia

David Harvey proporciona un marco teórico esencial para comprender cómo estos modelos de ciudad, en su organización espacial, segregación social y dinámicas de capital, contribuyen a la fragmentación urbana. Su teoría es fundamental para analizar y planificar el desarrollo urbano, con el objetivo de mitigar la fragmentación y promover la cohesión en las ciudades contemporáneas.

SOLUCIONES DAVID HARVEY PARA CIUDADES FRAGMENTADAS

1

Redistribución del Espacio
Asegurar una distribución equitativa del espacio urbano.

2

Planeación Participativa
Fomentar la participación ciudadana en la planificación urbana.

3

Flexibilidad en la Planificación
Adoptar un enfoque de planificación flexible.

- + Generar un índice de espacio público efectivo similar entre barrios.
- + Desarrollar nuevos espacios públicos que se adhieran al existente según el trazado.
- + Establecer un índice de espacio público efectivo adecuado para cada trazado urbano.

- + Crear espacios que reflejen la diversidad de intereses y necesidades.
- + Dar un carácter único a cada barrio.
- + Adaptar la planificación a la vida en los diferentes trazados urbanos.

- + Adaptarse a necesidades cambiantes y diversas formas de habitar.
- + Integrar diferentes estrategias urbanas según la distribución del trazado.
- + Facilitar la replicación o cambio de estrategias según la necesidad.

CONCLUSION

Los conceptos de David Harvey pueden transformarse en estrategias urbanísticas flexibles, adaptables a diversas morfologías urbanas. Estas estrategias deben fomentar la expansión del espacio público y la planificación participativa, involucrando a la comunidad en el diseño de su entorno, para mejorar el índice de espacio público en cada configuración urbana.

LA EXPERIENCIA DE LA ARQUITECTURA

Los 5 sentidos del Cuerpo Humano

La arquitectura, según alberto soldarriaga, va más allá de lo tangible y medible; es una disciplina que se experimenta a través de los sentidos, ofreciendo una riqueza de interpretaciones que varían según la percepción individual. la relación entre el espacio y el ser humano es compleja y está impregnada de emociones y sensaciones que no pueden ser cuantificadas de manera convencional. es en este marco donde la arquitectura adquiere su verdadero valor, en la capacidad de los espacios para resonar con el individuo y evocar experiencias profundas y significativas.

la arquitectura en términos del campo físico solo es medible por la experiencia sensorial, que le informa al cuerpo y este lo interpreta de mil maneras distintas que no son medibles y predecibles.

la mejor manera de preservar y darle valor un espacio es generar simpatía en el peatón, se logra con una realidad cotidiana. la experiencia sensible convoca sensaciones y emociones que van ligadas a la memoria, el agrado es espontáneo e instantáneo que van con unos objetivos interesados que le dan el valor o no del espacio.

por ende, el e.p. debe evocar emociones y sensaciones que enriquezcan la experiencia, que sean comprensibles para todos y no solo para los especialistas permitiendo entonces una experimentación activa de las personas.

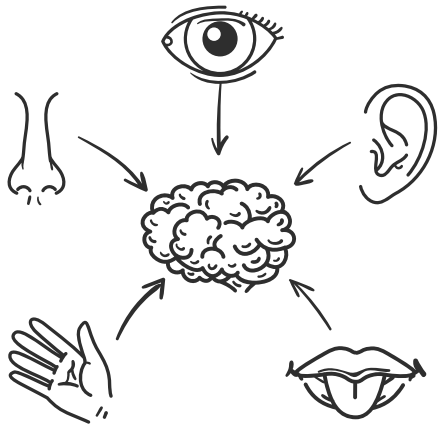


Ilustración: Esquema los sentidos del cuerpo-
Elaboración Propia
Fotografía: Fotografía propia-Lisboa (2023)



LOS 5 TIPOS DE BIENESTAR

Ken Wilber es reconocido por su Teoría Integral, que busca abarcar y unificar todos los aspectos de la experiencia humana. Wilber sostiene que para entender completamente al ser humano, es necesario integrar diferentes perspectivas, incluyendo lo físico, emocional, espiritual, social y ambiental.

1. Bienestar Físico (Cuerpo):

- Según Wilber, el cuerpo físico es la base de nuestra existencia, y su salud es fundamental para el bienestar general. El bienestar físico incluye la alimentación, el ejercicio, el sueño, y la gestión del estrés.
- Frase relacionada: "El cuerpo es el vehículo del despertar, y su cuidado es esencial para el crecimiento espiritual."

2. Bienestar Emocional (Psique):

- Wilber enfatiza la importancia de la salud emocional, que incluye la gestión de emociones, el desarrollo de la inteligencia emocional, y la capacidad de experimentar una gama completa de sentimientos y experiencias.
- Frase relacionada: "El crecimiento emocional es tanto el reconocimiento de la sombra como la apertura a la luz."

3. Bienestar Espiritual (Espíritu):

- Para Wilber, el bienestar espiritual es el reconocimiento y la conexión con una dimensión más profunda de la realidad. Es una búsqueda de sentido y propósito que trasciende lo puramente material.
- Frase relacionada: "La espiritualidad integral abarca todas las dimensiones del ser, y no deja nada fuera."

4. Bienestar Social (Relaciones):

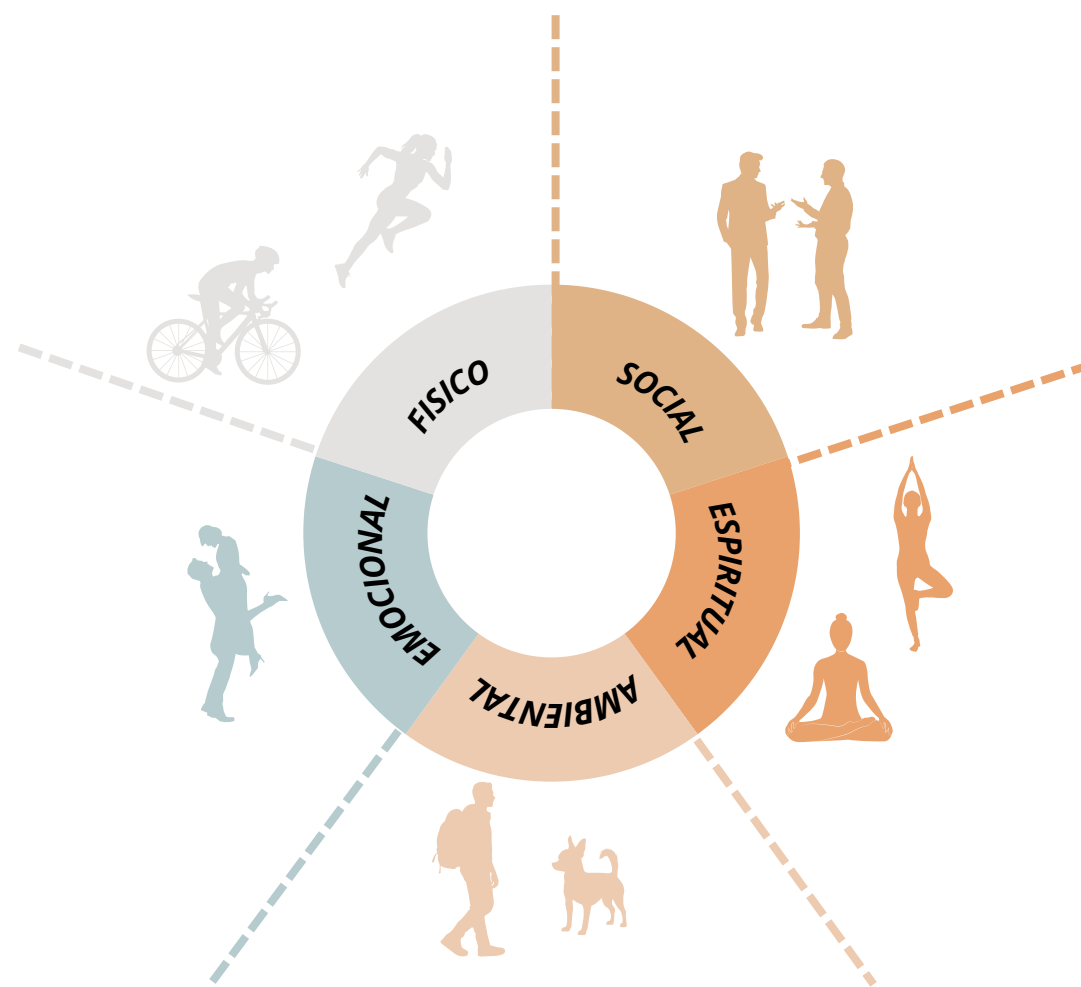
- Wilber considera las relaciones interpersonales como un componente esencial del bienestar. Las conexiones con otros seres humanos y el sentido de comunidad son fundamentales para el desarrollo personal.
- Frase relacionada: "Las relaciones humanas son espejos del ser interior, reflejan tanto nuestras limitaciones como nuestras posibilidades."

5. Bienestar Ambiental (Entorno):

- El enfoque integral de Wilber también incluye la relación del ser humano con su entorno. El bienestar ambiental se refiere a vivir en armonía con la naturaleza y en un entorno sostenible.
- Frase relacionada: "El mundo externo es un reflejo del mundo interno; cuidar de la tierra es cuidar de nosotros mismos."

Los 5 tipos de bienestares de una persona

Ilustración: Esquema los 5 sentidos del cuerpo humano
Elaboración Propia



JAN GEHL

El espacio público peatonal ha sido objeto de estudio y reflexión en el campo de la arquitectura y el urbanismo, donde diversas corrientes teóricas y figuras clave han aportado valiosas perspectivas sobre su importancia en la configuración de la vida urbana. Entre estos pensadores, Jan Gehl destaca por su enfoque humanista, centrado en la experiencia del peatón como eje fundamental para la creación de ciudades vivibles y sostenibles. Este texto explora la visión de Gehl sobre el papel del peatón en el espacio público, definiendo conceptos clave y estableciendo un marco teórico que integra las perspectivas de David Harvey, Ken Wilber, y Alberto Saldarriaga.

Gehl redefine la relación entre las personas y su entorno urbano, promoviendo un diseño que prioriza la experiencia humana. Esta perspectiva es fundamental para comprender las dinámicas urbanas en un contexto más amplio, donde otros teóricos como David Harvey, Ken Wilber, y Alberto Saldarriaga también han aportado ideas valiosas sobre la fragmentación urbana, la integridad del tejido social y la conexión entre lo humano y lo urbano. A partir de la visión de Gehl, se pueden explorar las contribuciones de estos otros pensadores, ampliando el marco teórico específico sobre el espacio público y su impacto en la vida de la ciudad.



El peatón se ubica por encima del espacio privado en importancia

Lo público y privado de la ciudad conviven en armonía

Ilustración 1: Esquema PEATON - Elaboración Propia
Ilustración 2: Esquema ESPACIO PUBLICO - Elaboración Propia

Jan Gehl, arquitecto y urbanista danés, enfatiza la importancia de diseñar ciudades a escala humana, donde el peatón se convierte en el actor principal de la vida urbana. Gehl propone un enfoque en la caminabilidad y la creación de espacios públicos que no solo faciliten el tránsito peatonal, sino que también enriquezcan la experiencia cotidiana, promoviendo la interacción social y el bienestar. Para Gehl, el peatón no es simplemente un usuario de la ciudad, sino un participante activo que, a través de su movimiento y presencia, contribuye a la vitalidad y cohesión del entorno urbano.

La visión sobre el peatón y el espacio público establece un punto de partida esencial en la ciudad moderna.



FRAGMENTACION



HISTORIA

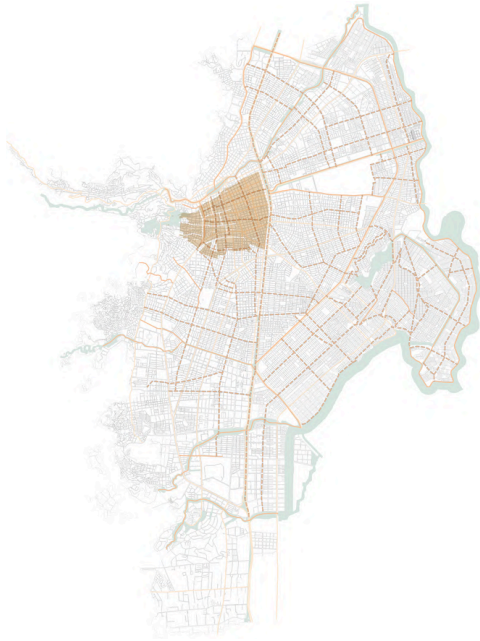
En 1900, Cali conservaba un trazado colonial que organizaba su territorio en torno a una plaza central, rodeada de edificios administrativos, religiosos y residenciales.

Este modelo urbano estructuraba la ciudad de manera jerárquica, donde la cercanía al centro representaba mayor prestigio y acceso a recursos, mientras que las áreas más alejadas permanecían con menor desarrollo.

Con el tiempo, esta configuración espacial fortaleció la fragmentación urbana, ya que las inversiones y la infraestructura se concentraron en el centro, dejando las periferias en un estado de menor equipamiento y calidad urbana. Así, la ciudad comenzó a experimentar una diferenciación socioeconómica marcada por la distribución desigual de sus espacios, un fenómeno que persistiría en su crecimiento futuro.

Ilustración: Mapa de Cali que resalta en color las áreas con un trazado Colonial

Ilustración: Esquema modelos de ciudad en Cali - Elaboración Propia



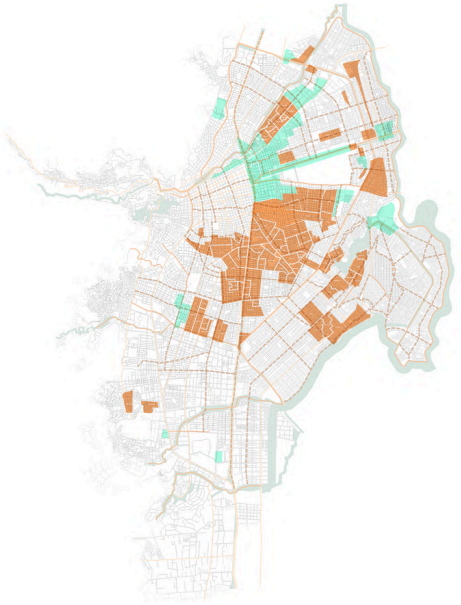
COLONIAL

1900

En 1930, el crecimiento industrial de Cali transformó su estructura urbana, consolidando un trazado organizado alrededor de fábricas y espacios de producción. Las zonas residenciales y comerciales comenzaron a desarrollarse en proximidad a las áreas industriales, con manzanas de medidas similares, reflejando un modelo urbano funcionalista común en ciudades en proceso de industrialización durante el siglo XX.

Sin embargo, esta expansión generó una segmentación del territorio, donde las áreas industriales quedaron separadas de los sectores residenciales por barreras físicas como vías férreas y carreteras.

Esta disposición no solo afectó la conectividad, sino que también impulsó dinámicas de desigualdad urbana, ya que los sectores industriales, menos atractivos y con mayores problemas ambientales, quedaron relegados en comparación con las zonas residenciales de mayor prestigio.



INDUSTRIAS

1930

Ilustración: Mapa de Cali que resalta en color las áreas con un trazado industrial

Ilustración: Esquema modelos de ciudad en Cali - Elaboración Propia

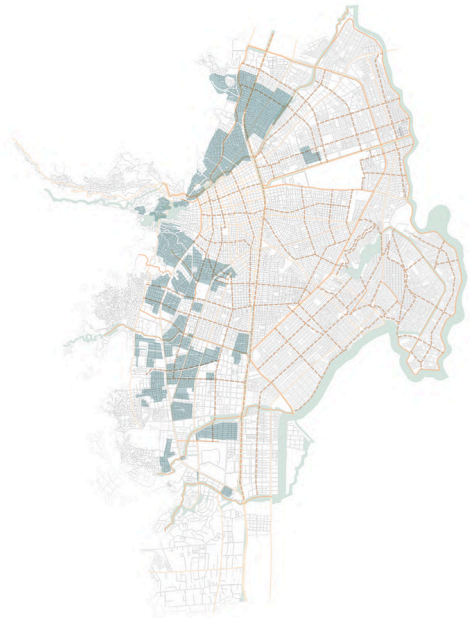
Ilustración: Mapa de Cali que resalta en color las áreas con un trazado residencial clase media alta

Ilustración: Esquema modelos de ciudad en Cali - Elaboración Propia

Para 1960, el crecimiento de la clase media-alta en Cali impulsó el desarrollo de barrios residenciales con viviendas de gran tamaño y amplios perfiles viales, diseñados para el uso predominante del automóvil. Estas zonas, inicialmente concebidas como exclusivamente residenciales, comenzaron a experimentar transformaciones con el tiempo, ya que muchas de sus viviendas fueron adaptadas para oficinas o negocios debido a su tamaño y ubicación estratégica dentro de la ciudad.

Este proceso generó una fragmentación del tejido urbano, ya que la conversión de viviendas en espacios comerciales modificó la dinámica de estos barrios. La coexistencia de usos residenciales y comerciales creó una diferenciación entre áreas que mantuvieron su función habitacional y aquellas que evolucionaron hacia un entorno mixto, alterando la identidad y cohesión del vecindario.

Esta transición no solo impactó la morfología urbana, sino que también evidenció una segregación en función del uso del suelo, donde ciertos sectores conservaron su carácter exclusivo mientras otros se adaptaron a nuevas demandas económicas.



RESIDENCIAS CLASE MEDIA ALTA

1960

Para 1970, Cali experimentó un crecimiento acelerado de asentamientos informales, especialmente en zonas de ladera como Siloé. Estos barrios surgieron en respuesta a la necesidad de vivienda para poblaciones de bajos recursos, quienes ocuparon terrenos de difícil acceso ante la falta de opciones habitacionales dentro de la planificación urbana formal. La topografía accidentada y la autoconstrucción marcaron la configuración de estos sectores, donde las viviendas se levantaron sin una estructura vial adecuada ni acceso garantizado a servicios básicos.

Esta dinámica profundizó la fragmentación urbana, ya que la falta de infraestructura y la desconexión con el resto de la ciudad dificultaron la integración de estos asentamientos al tejido urbano consolidado. La escasez de equipamientos públicos, transporte y oportunidades laborales reforzó la marginalización de sus habitantes, perpetuando desigualdades socioeconómicas.

Con el tiempo, estos sectores han sido objeto de intervenciones parciales, pero la falta de planificación inicial ha dificultado su incorporación efectiva a la estructura urbana de Cali



ASENTAMIENTOS

1970

Ilustración 20: Mapa de Cali que resalta en color las áreas con un trazado asentamiento

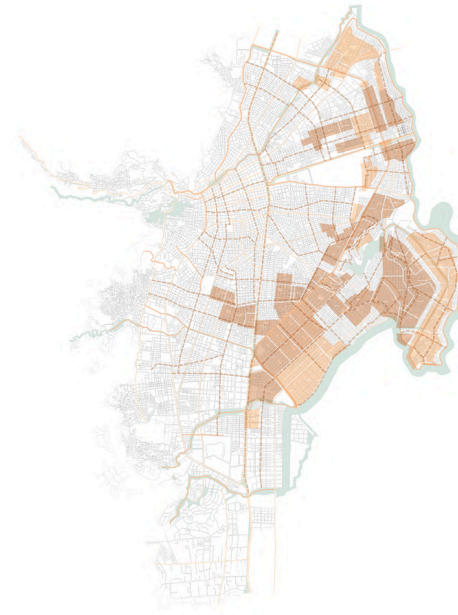
Ilustración: Esquema modelos de ciudad en Cali - Elaboración Propia

Ilustración: Mapa de Cali que resalta en color las áreas con un trazado de clase trabajadora

Ilustración: Esquema modelos de ciudad en Cali - Elaboración Propia

Para 1980, el crecimiento acelerado de la población y la necesidad de vivienda accesible impulsaron la expansión de grandes conjuntos residenciales destinados a la clase trabajadora en Cali, especialmente en el oriente de la ciudad. Sectores como Aguablanca, Mojica, Manuela Beltrán, Ciudad Córdoba y El Retiro surgieron bajo este modelo, caracterizado por viviendas unifamiliares de 2 a 3 pisos organizadas en manzanas homogéneas. Estos desarrollos buscaban optimizar el uso del suelo para albergar a la mayor cantidad de personas posible, pero su planificación priorizó la densidad sobre la calidad del espacio público. Como resultado, estas áreas presentaron una marcada deficiencia en equipamientos urbanos, espacios recreativos y servicios comunitarios adecuados.

La ubicación periférica y la falta de infraestructura adecuada reforzaron la fragmentación urbana en estos sectores. Muchas de estas zonas surgieron sin una planificación integral, generando una conexión limitada con el resto de la ciudad y dificultando el acceso a oportunidades económicas y servicios esenciales. Además, la homogeneidad del trazado y la escasez de usos mixtos del suelo restringieron el desarrollo social y económico de estas comunidades. Con el tiempo, estas condiciones contribuyeron a una mayor segregación, consolidando la brecha entre los barrios de interés social y los sectores más consolidados de Cali.

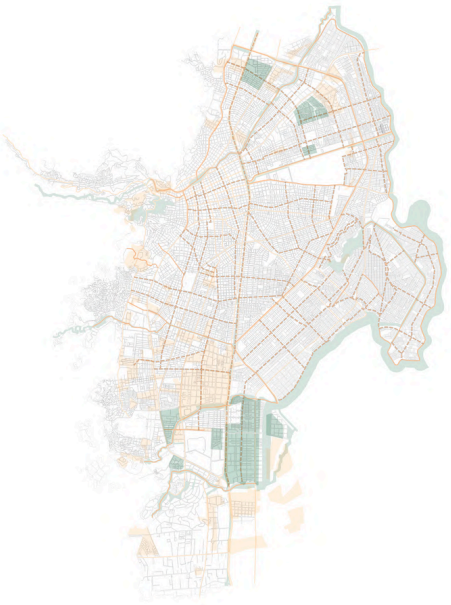


RESIDENCIAS CLASE TRABAJADORA

1980

Para 1990, Cali vio un auge en la construcción de conjuntos residenciales privados, dirigidos principalmente a las clases medias y altas. Estos desarrollos, caracterizados por cerramientos, seguridad privada y acceso restringido, se consolidaron como una alternativa habitacional que garantizaba exclusividad y un entorno controlado. Su proliferación respondió a la percepción de inseguridad urbana y a la búsqueda de espacios con mejor infraestructura y servicios.

Sin embargo, este modelo de urbanización profundizó la fragmentación de la ciudad. La creación de enclaves cerrados redujo la accesibilidad y la interacción entre diferentes sectores sociales, reforzando la segregación urbana. Además, al priorizar el espacio privado sobre el público, estos conjuntos contribuyeron a la disminución de áreas comunes accesibles para la ciudadanía en general, debilitando la cohesión del tejido urbano y acentuando las desigualdades espaciales en Cali.



CONJUNTOS PRIVADOS

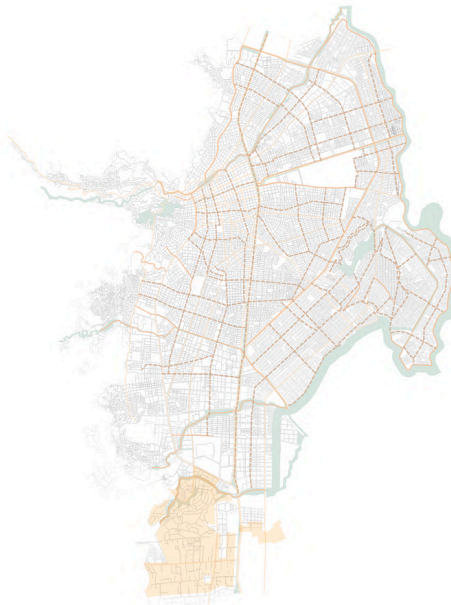
1990

Ilustración: Mapa de Cali que resalta en color las áreas con un trazado conjunto cerrado

Ilustración: Esquema modelos de ciudad en Cali - Elaboración Propia

Para el año 2000, el crecimiento de Cali impulsó el desarrollo de suburbios en la periferia de la ciudad, caracterizados por viviendas unifamiliares, baja densidad y una marcada dependencia del automóvil. Estos sectores, concebidos como espacios de tranquilidad y exclusividad, atrajeron principalmente a familias de ingresos medios y altos que buscaban alejarse del ruido y la congestión del centro urbano.

No obstante, este modelo de expansión urbana profundizó la fragmentación de la ciudad. La desconexión con el tejido urbano consolidado, la escasez de transporte público eficiente y la necesidad del automóvil como principal medio de movilidad generaron barreras tanto físicas como sociales. A su vez, la segregación espacial se acentuó al establecerse una diferenciación clara entre quienes podían costear una vida suburbana y aquellos que permanecían en áreas más densamente pobladas, reforzando la desigualdad en el acceso a servicios, empleo y espacio público de calidad en Cali.



SUBURBIO

2000

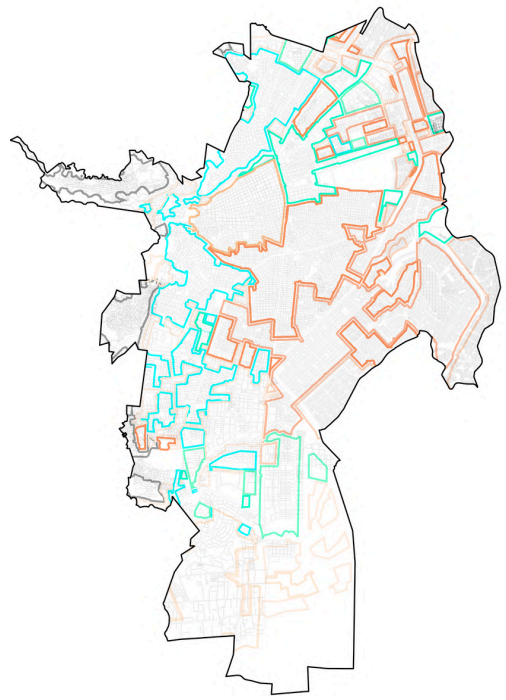
Ilustración: Mapa de Cali que resalta en color las áreas con un trazado suburbio

Ilustración: Esquema modelos de ciudad en Cali - Elaboración Propia



POT SISTEMA DE ESPACIO PÚBLICO

2014



TRAZADOS URBANOS

2025

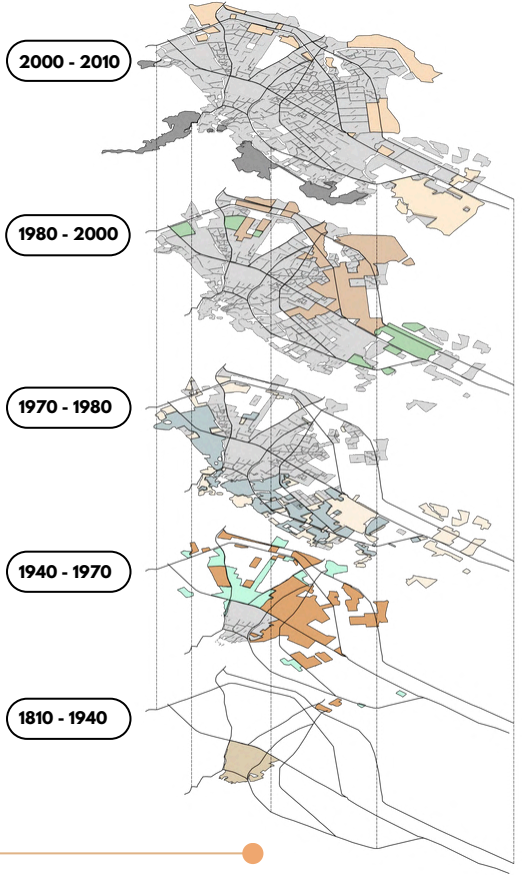


Ilustración: Esquema modelos de ciudad en Cali -
Elaboración Propia

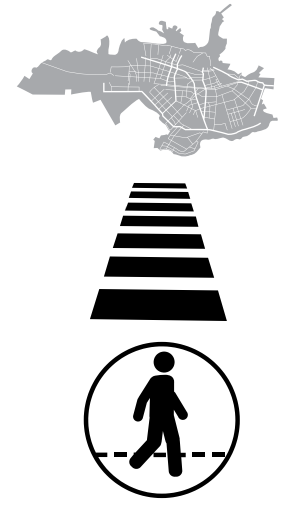
La expansión de la ciudad en la
historia generó un trazado
heterogéneo

El paso es entender la ciudad
para entender al peatón

Esquema: Crecimiento de la ciudad de Cali y los
trazados urbanos
Elaboración Propia



El análisis histórico en Cali evidencia una ciudad con desafíos significativos en términos de **conectividad y calidad del espacio público**. La priorización del tránsito motorizado, la deficiencia en la infraestructura del transporte público y la falta de integración con la red ambiental han dado lugar a un entorno urbano **fragmentado y poco inclusivo**. A lo largo de su desarrollo, la ciudad ha seguido un modelo en el que el espacio público no ha sido concebido como un elemento estructurante del territorio, sino como un **remanente de la edificación**, afectando su funcionalidad y accesibilidad.



SISTEMAS DE MOVILIDAD

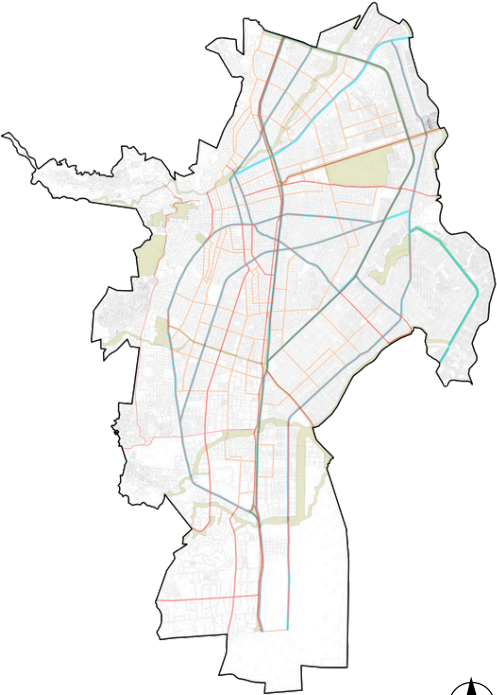
Para comprender la fragmentación urbana en Cali, es clave analizarla desde la escala de ciudad y la del peatón. A nivel urbano, el diagnóstico indica que la ciudad cuenta con redes de movilidad para peatones, transporte público y vehículos privados. Según el Plan de Ordenamiento Territorial (POT), estas incluyen las vías arteriales principales, la red del Sistema Ecológico Principal, la red troncal del MIO y la red troncal de ciclorutas (Alcaldía de Santiago de Cali, 2014).

La jerarquización vial de Cali busca garantizar la conectividad urbana, aunque en muchos casos las vías arteriales actúan como barreras físicas que refuerzan la fragmentación del territorio (Pardo, 2016). La red del Sistema Ecológico Principal integra corredores ambientales con potencial para mejorar la conectividad, pero aún enfrenta desafíos en su articulación con la movilidad peatonal (Dávila, 2019).

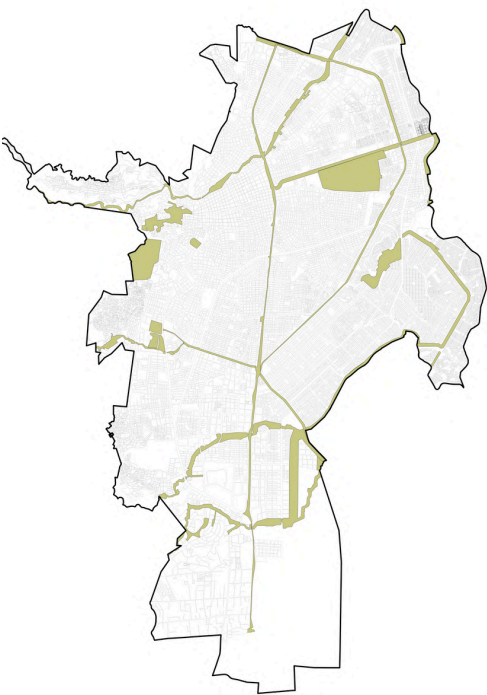
El MIO es el eje central del transporte público en Cali, aunque su accesibilidad limitada en ciertos sectores afecta la conectividad peatonal (Ramírez & González, 2020). Asimismo, la red de ciclorutas busca fomentar la movilidad sostenible, pero su alcance y estado de conservación requieren mejoras (Alcaldía de Santiago de Cali, 2021).

- Alcaldía de Santiago de Cali. (2021). Informe sobre movilidad y ciclorutas en Cali.
- Dávila, J. (2019). Urbanismo y sostenibilidad en ciudades latinoamericanas. Editorial Universitaria.
- Pardo, C. (2016). Movilidad y fragmentación urbana en Colombia. Universidad Nacional de Colombia.
- Ramírez, L., & González, M. (2020). Evaluación del sistema de transporte masivo en Cali. Revista de Estudios Urbanos.

mapa 1: Redes de movilidad de Cali
Elaboración Propia

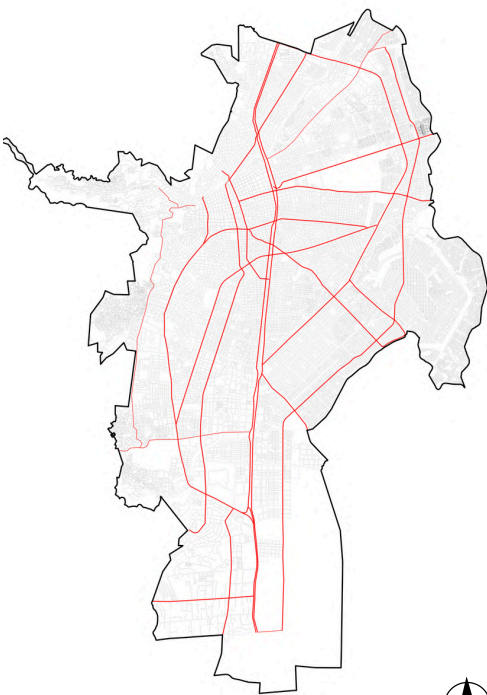


RED DE MOVILIDAD DE CALI



mapa 2: Redes sistema ecológico principal y mapa de espacio público de Cali
Elaboración Propia

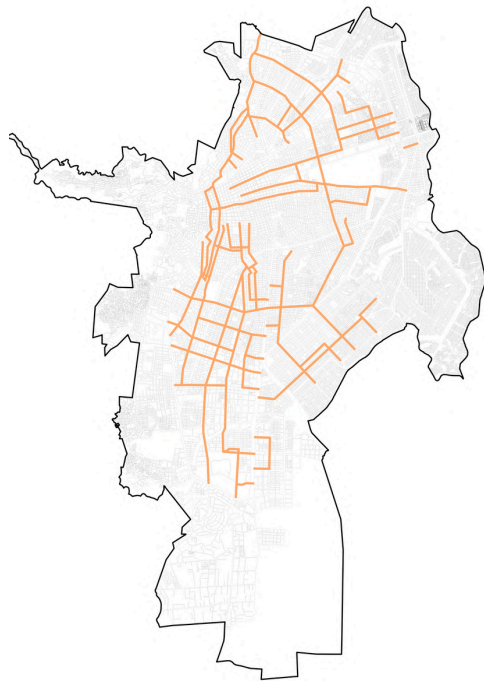
SISTEMA ESPACIO PUBLICO Y ECOLOGICO



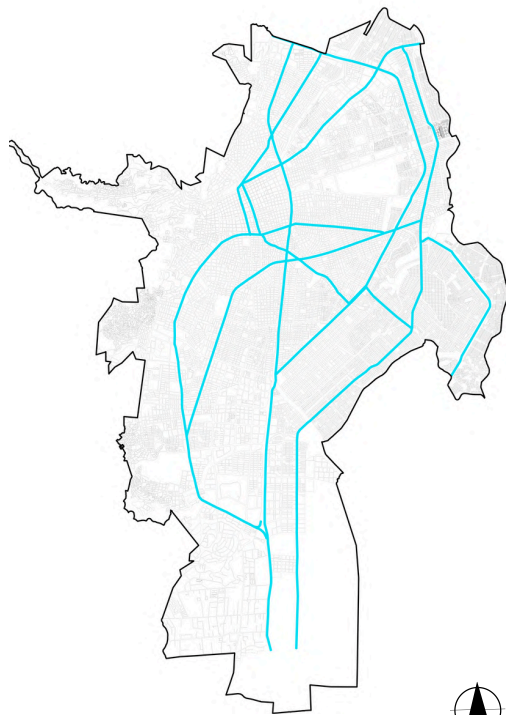
mapa 3: Redes vías arteriales principales y secundarias
Elaboración Propia

RED VEHICULAR PRINCIPAL





PETRONCALES MIO



TRONCALES MIO Y CICLORUTA

mapa 4: Red líneas troncales mio Cali Elaboración Propia

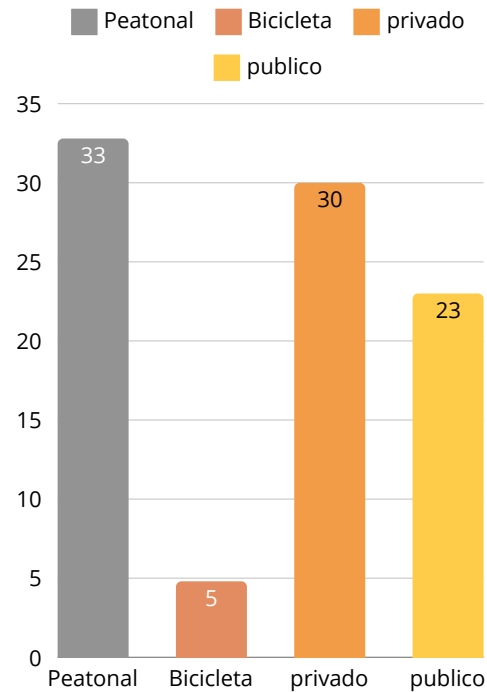
mapa 5: Red líneas troncales y ciclorruta Elaboración Propia

Que el 30 porciento de los viajes sean en transporte privado habla mucho del estado de la red peatonal, de transporte publico y ciclorrutas

En conclusión, la movilidad en Cali ha sido estructurada bajo un enfoque que prioriza la funcionalidad vial, pero su impacto en la fragmentación urbana se define por la accesibilidad real a estas infraestructuras. Según el Plan Integral de Movilidad Urbana (PIMU), el 33 % de los viajes diarios en la ciudad se realizan a pie, lo que subraya la importancia de contar con una red de espacios públicos peatonales bien conectada y en buen estado. Sin embargo, la falta de continuidad en la infraestructura peatonal y la existencia de barreras viales han limitado el desplazamiento seguro y eficiente a pie, afectando la integración entre barrios y reforzando dinámicas de segregación urbana.

Asimismo, el predominio del transporte privado, que representa el 30 % de los viajes diarios, evidencia una dependencia significativa del automóvil y la motocicleta, en contraste con el escaso 5 % de uso de la bicicleta. Esto pone de manifiesto la necesidad de mejorar la infraestructura de movilidad alternativa, fomentando redes de ciclorrutas seguras y accesibles. Al fortalecer la movilidad peatonal y ciclista, se podría reducir la fragmentación urbana, equilibrar el acceso a los espacios públicos y generar una ciudad más integrada y sostenible.

Grafico : El reparto modal Elaboración Propia



Porcentaje de Viajes Diarios en Cali (PIMU) 2014

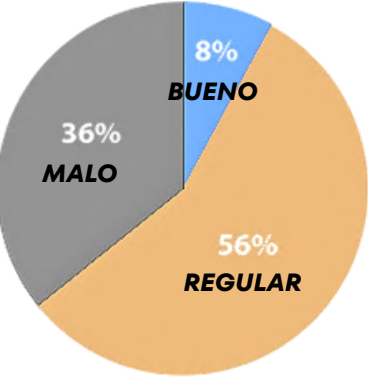
SUB-SISTEMA DE MOVILIDAD PEATONAL

El Plan Integral de Movilidad Urbana (PIMU) de Cali revela que la infraestructura peatonal de la ciudad presenta condiciones deficientes en la mayoría de sus corredores, afectando la accesibilidad y seguridad de los peatones. A nivel general, solo el 8% de la red estratégica de andenes se encuentra en buen estado, lo que indica que la gran mayoría de los espacios destinados al tránsito peatonal presentan deterioro o insuficiencia en su infraestructura.

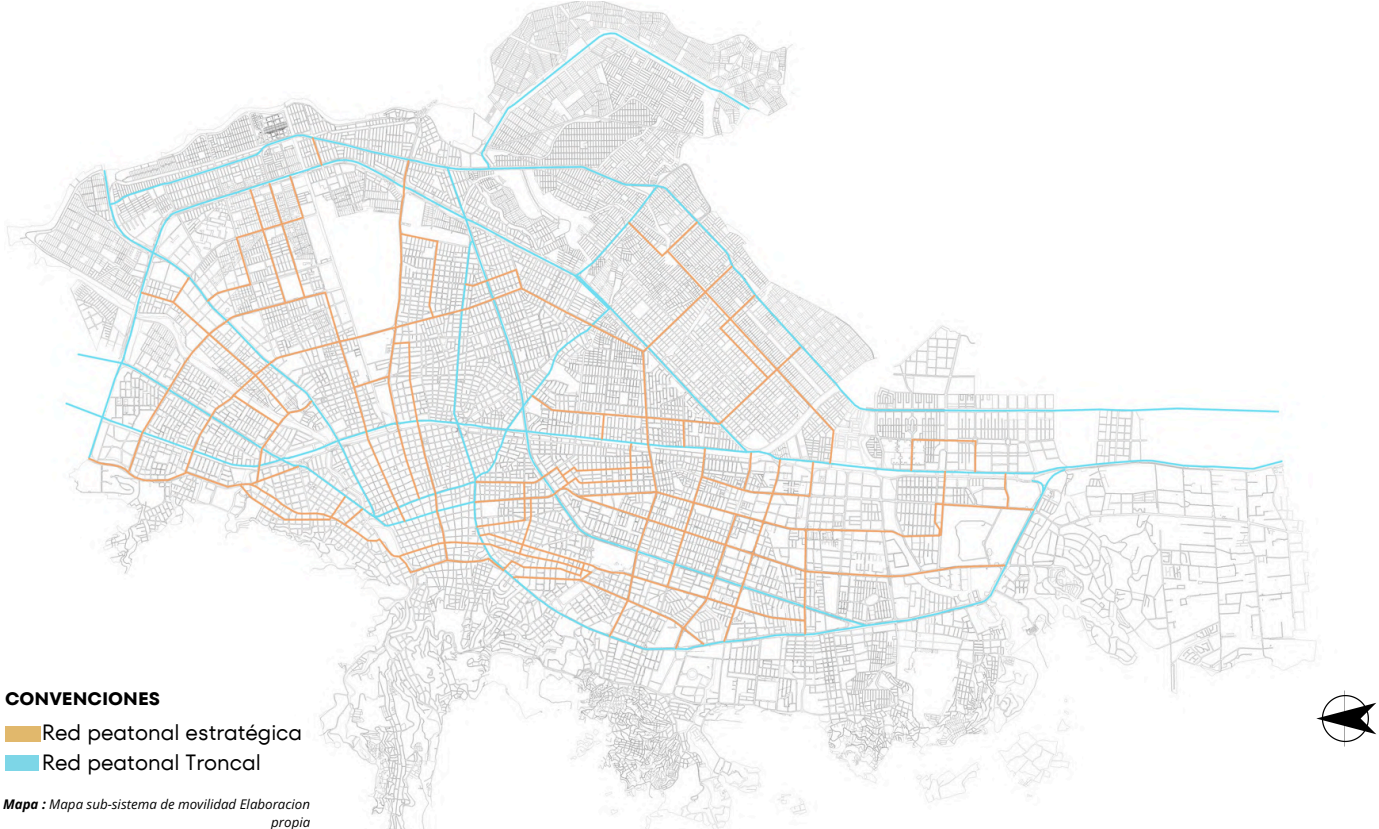
En contraste, el 95% de la red troncal de andenes, asociada a los corredores del Sistema Integrado de Transporte Masivo MIO, está en buenas condiciones, lo que sugiere que las intervenciones en la infraestructura peatonal han estado principalmente ligadas a la implementación del sistema de transporte público y no a una estrategia integral para mejorar la movilidad peatonal en toda la ciudad.

Esta situación evidencia que Cali necesita un enfoque más amplio y equitativo en la planificación de su espacio público, garantizando condiciones adecuadas de movilidad para los peatones en todos los sectores y no solo en áreas intervenidas por proyectos específicos.

Red total de aceras: 4.498 Km (lineales)



Calidad de los Andenes de la Red (PIMU)



Departamento Administrativo de Planeación Municipal. (2020). Plan Integral de Movilidad Urbana (PIMU) - Movilidad Peonal. Alcaldía de Santiago de Cali.

Grafico: Calidad de los andenes de la red estrategica Elaboracion propia

ESCALA PEATON

Una vez identificada la existencia de una red peatonal en Cali y corroborado, a partir de estudios oficiales, que gran parte de esta infraestructura se encuentra en condiciones deficientes, resulta fundamental analizar, a escala del peatón, cómo se experimenta esta fragmentación en la movilidad urbana.

Es necesario evaluar la calidad del tránsito peatonal, las dificultades que enfrentan los ciudadanos al desplazarse a pie y las problemáticas que afectan la continuidad y seguridad de los recorridos.

A través de un análisis in situ de la red peatonal referenciada en el PIMU, se han identificado seis problemáticas clave, tanto en la infraestructura de los andenes como en los espacios públicos aledaños, que impactan directamente la experiencia y funcionalidad del desplazamiento peatonal en la ciudad.

De escala ciudad a Escala peatonal

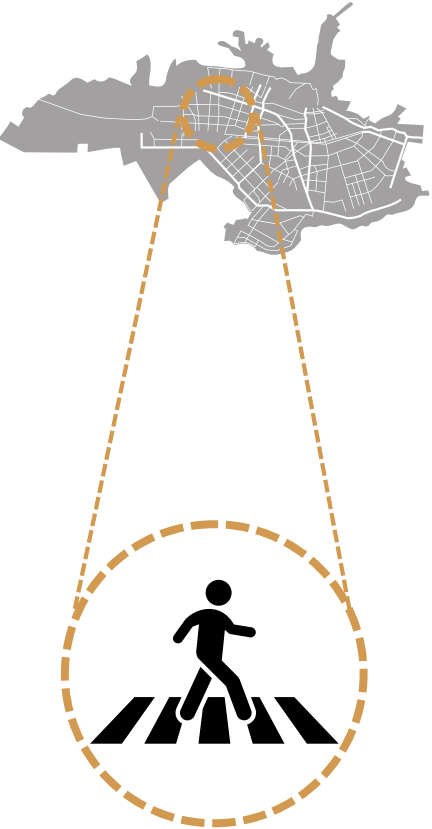
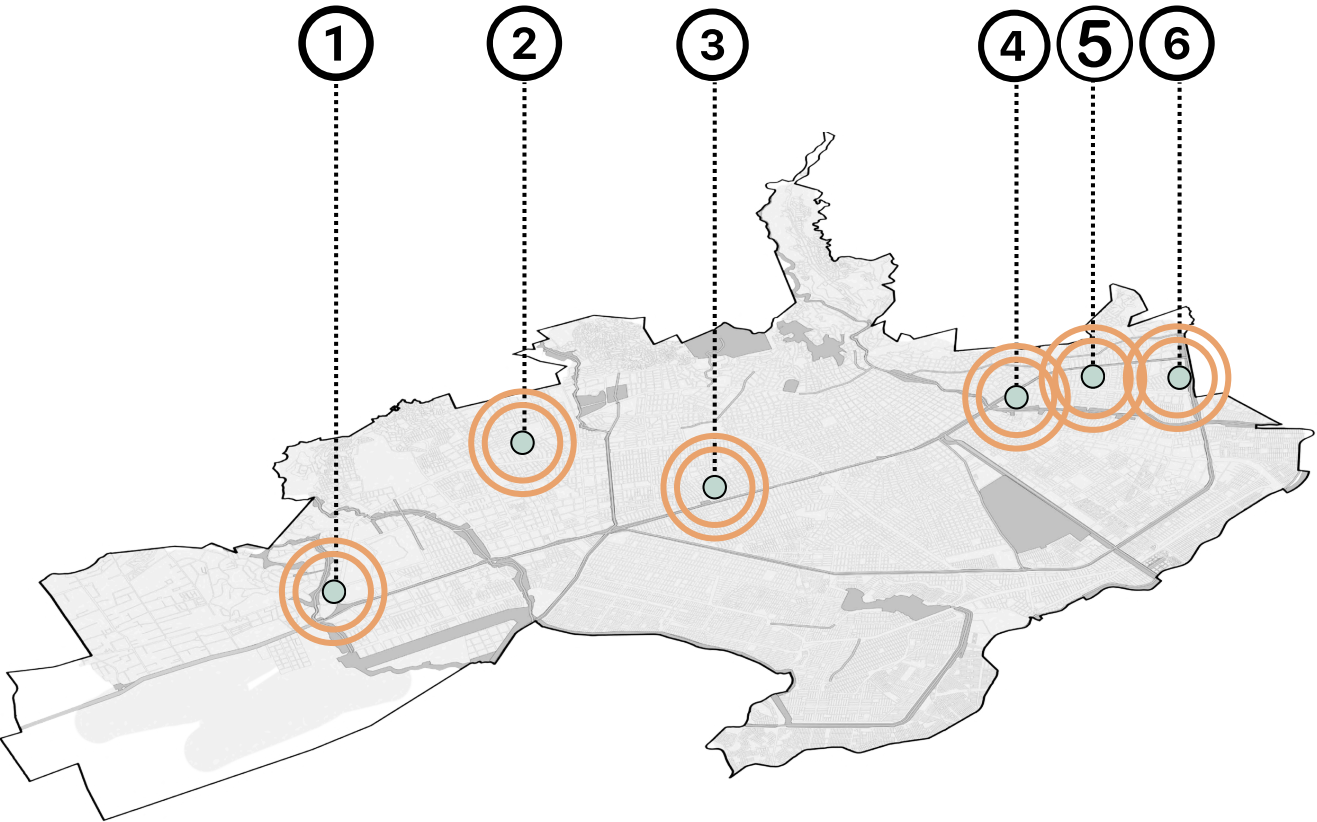


Ilustración: De la ciudad al peaton Elaboración Propia

mapa: Mapa de Cali con 6 lupas para diagnóstico de la calidad de los andenes y parques Elaboración Propia



INVASIÓN DE
ANDENES



Fotografía: fotografía tomada por el autor, Cali, 4 de marzo de 2024.

1

BARRERAS URBANAS
EN CORREDORES
NATURALES



Fotografía: fotografía tomada por el autor, Cali, 4 de marzo de 2024.

2

ABANDONO
SEPARADOR VIAL



Fotografía: fotografía tomada por el autor, Cali, 4 de marzo de 2024.

3

FALTA DE
MANTENIMIENTO EN
PARQUES



Fotografía: fotografía tomada por el autor, Cali, 4 de marzo de 2024.

4

OCUPACIÓN TOTAL:
CALLES SIN
TRANSICIÓN

Fotografía: fotografía tomada por el autor, Cali, 4 de marzo de 2024.



CERRAMIENTO DE
ZONAS LUDICAS

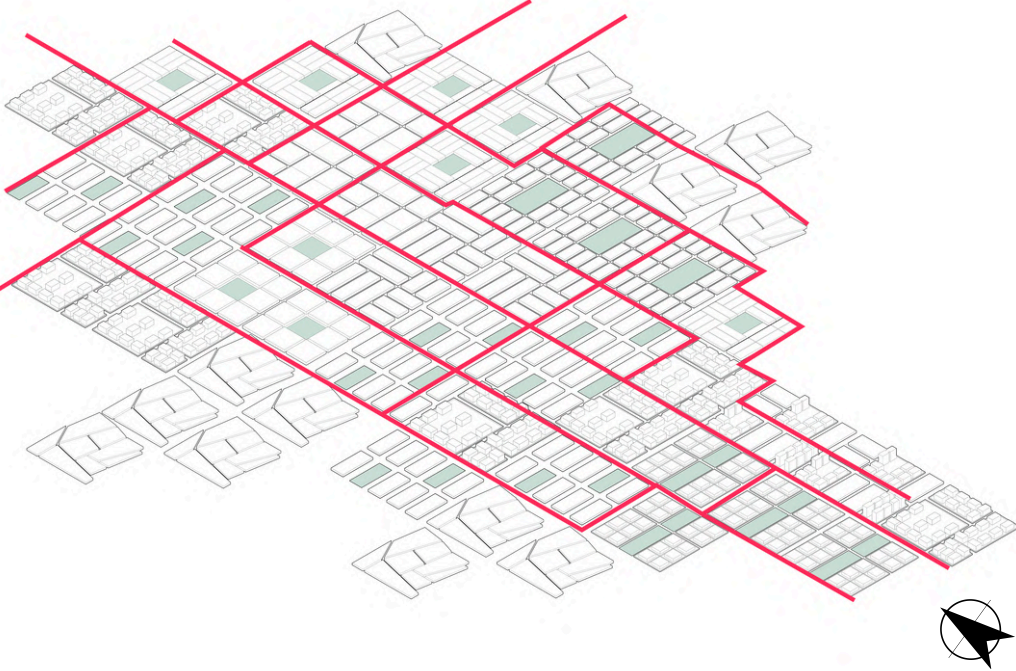
Fotografía: fotografía tomada por el autor, Cali, 4 de marzo de 2024.



MODELOS DE TRAZADOS URBANOS

FRONTERAS VIALES

Las principales vías arteriales de Cali fragmentan la ciudad al carecer de infraestructura segura para peatones, dificultar los cruces y presentar altos índices de accidentalidad e inseguridad. En 2024, el 30,8% de las muertes por siniestros viales fueron peatones, y en los últimos tres años, el 96% de las víctimas fatales han sido "usuarios vulnerables". Esta situación resalta la urgencia de implementar estrategias que mejoren la seguridad y la conectividad de la red peatonal, reduciendo la fragmentación causada por estas arterias viales.

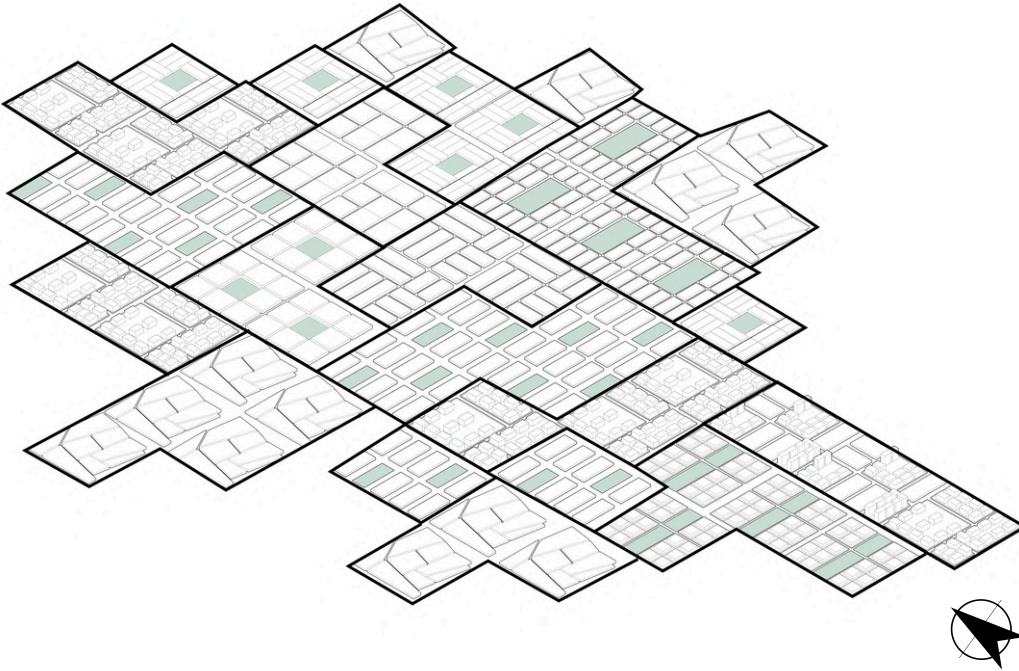


Alcaldía de Santiago de Cali. (2024). Balance de siniestralidad vial en Cali.

Ilustración : axonometría fronteras viales
Elaboración propia

FRAGMENTACION URBANA

El desarrollo urbano de Cali ha sido moldeado por su red vial, donde las vías principales no solo funcionan como ejes de movilidad, sino también como barreras que han fragmentado la ciudad en términos físicos y socioeconómicos. Con el tiempo, esta división ha generado diferencias marcadas entre barrios, reflejadas en el acceso a infraestructura pública, inversión y calidad de vida. Así, mientras algunas zonas han prosperado, otras han quedado rezagadas, consolidando brechas socioespaciales que afectan la cohesión y equidad urbana.



Departamento de Planeación, Alcaldía de Santiago de Cali. Comuna 6 (Cali)

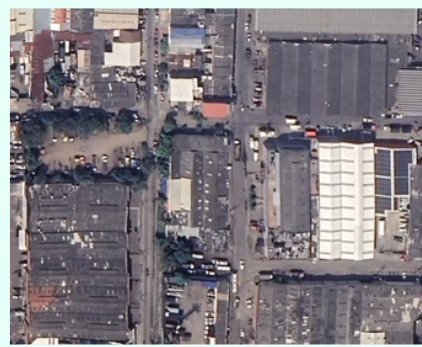
Ilustración : axonometría fragmentación en trazados urbanos
Elaboración propia

MORFOLOGÍAS URBANAS

SAN ANTONIO



INDUSTRIAL



VILLACOLOMBIA



BOCHALEMA



FLORALIA



TEQUENDAMA



REPUBLICA DE ISRAEL



VALLE DEL LILI



CIUDAD JARDIN



SILOE



Ilustración : Google Earth. (2025). Ubicaciones: San Antonio, Industrial, Villacolombia, Bochalema, Floralia, Tequendama, República de Israel, Valle del Lili, Ciudad Jardin y Siloe.

ROMPECABEZAS URBANO

Tras identificar las diversas morfologías urbanas en Cali y comprender cómo la fragmentación ha influido en su desarrollo, se estableció un mapa de fragmentación en el que cada tipología urbana fue representada por un color. Como resultado, se reconocieron 10 trazados urbanos predominantes en la ciudad. Para evidenciar con mayor precisión la fragmentación, se elaboró un mapa donde a cada barrio se le asignó el trazado urbano más predominante. Obteniendo así el porcentaje de área que representa cada trazado sobre el total de la ciudad de Cali.

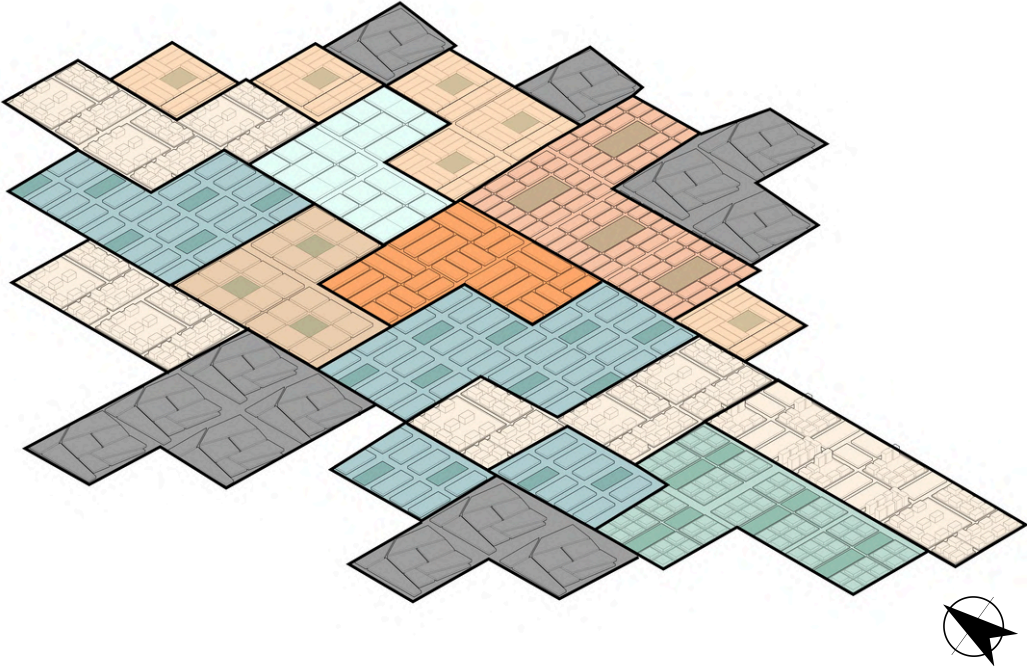
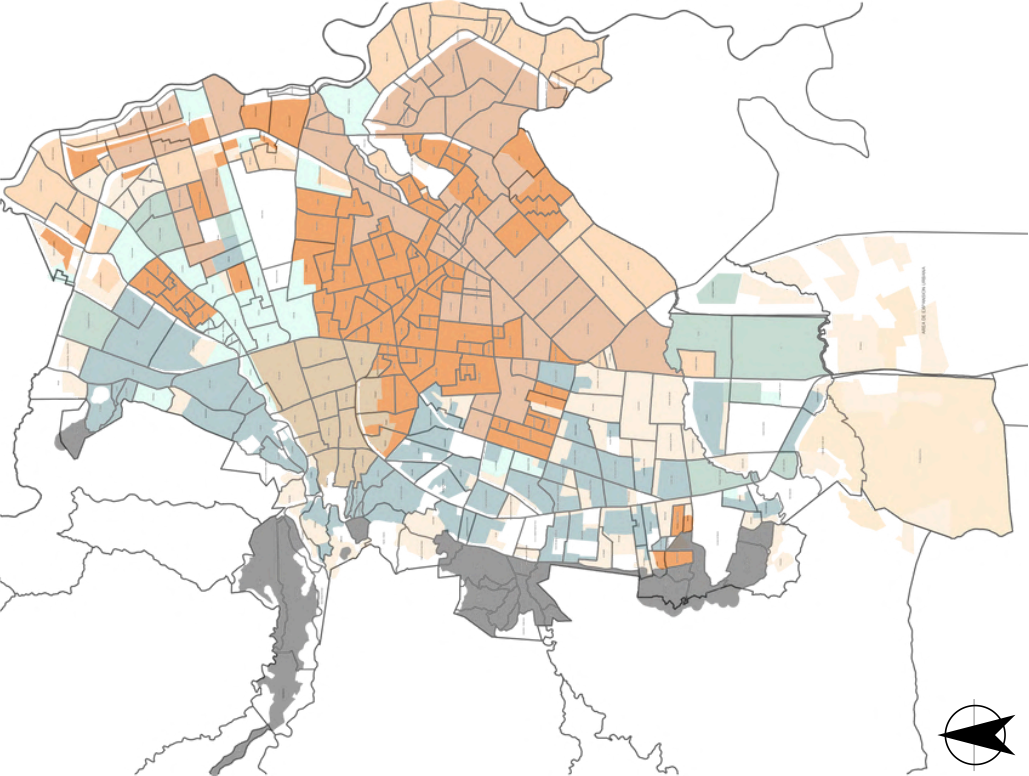


Ilustración : axonometría rompecabezas urbano
Elaboración propia

TRAZADOS URBANOS

- | | | |
|-----|--|------------------------|
| %10 | | TRADICIONAL COLONIAL |
| %7 | | INDUSTRIAL |
| %16 | | INDUSTRIAL RESIDENCIAL |
| %10 | | CONJUNTO PRIVADO |
| %7 | | RESIDENCIAL PEATONAL |
| %15 | | RESIDENCIAL VEHICULAR |
| %12 | | RADIAL RECTANGULAR |
| %5 | | MANZANAS HIBRIDAS |
| %7 | | PARCELACION SUBURBANA |
| %12 | | LADERA Y ASENTAMIENTOS |

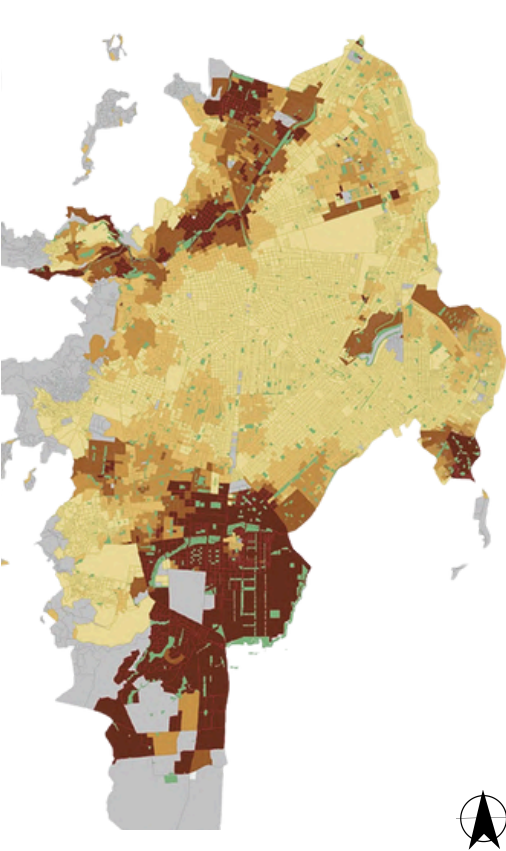
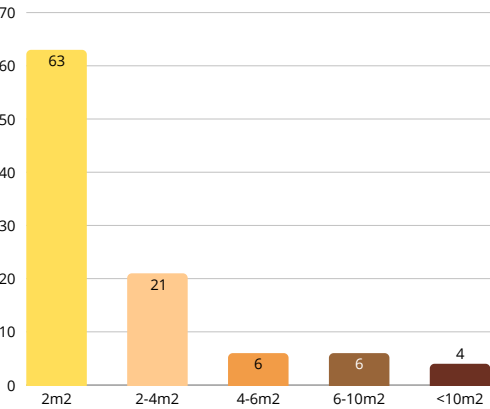
Mapa : Mapa de Cali de la fragmentación en trazados urbanos
Elaboración propia



ESPACIO PUBLICO A 15 MINUTOS

Un estudio de la Universidad Tadeo Lozano (2017) determinó que el 63% de los caleños cuenta con menos de 2 m² de espacio público efectivo a menos de 15 minutos caminando. Para llegar a esta cifra, se consideraron los espacios registrados en el POT, su área en metros cuadrados, los datos del censo del DANE 2005 y una velocidad promedio de caminata de 5 km/h.

El análisis del mapa de acceso al espacio público muestra una clara disparidad: las zonas con mayor disponibilidad de metros cuadrados por habitante se concentran en algunas áreas específicas, mientras que otras enfrentan un déficit significativo, evidenciando una fragmentación urbana que afecta la calidad de vida y el derecho a la ciudad.



Universidad Jorge Tadeo Lozano. (2017). Acceso al espacio público en Cali: análisis y distribución. Datos basados en el POT, censo DANE 2005 y velocidad promedio de caminata.

mapa: m2 de espacio publico a menos de 15 minutos caminando (2017) Acceso al espacio público en Cali: análisis y distribución.

MÁS INFRAESTRUCTURA MAYOR COSTO

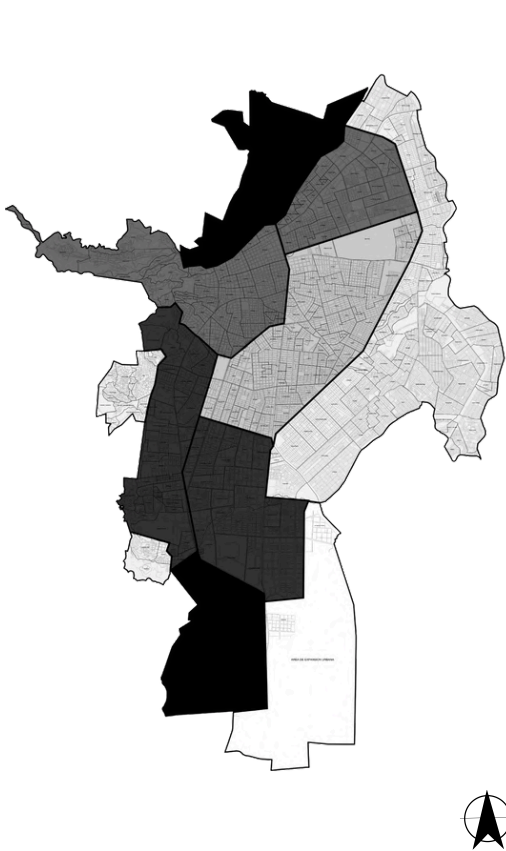
El acceso a espacios públicos de calidad en Cali está directamente relacionado con el costo del suelo y la segregación urbana. Al analizar la ciudad por zonas, observamos que las áreas con mejor infraestructura y acceso a parques y corredores ecológicos coinciden con los sectores de mayor costo. Por el contrario, los barrios con mayor densidad poblacional, generalmente de menor costo, presentan un déficit significativo de espacio público, profundizando la fragmentación y desigualdad en la ciudad.

VALOR DEL SUELO

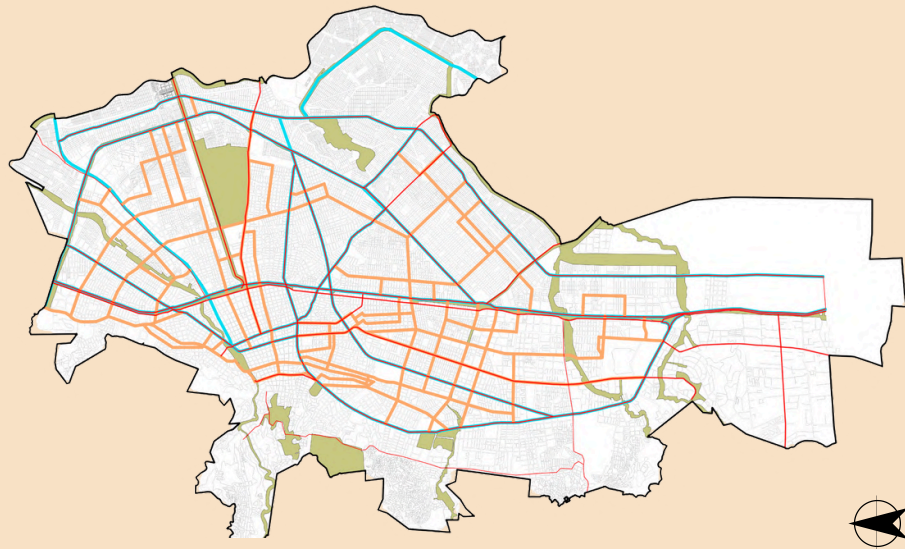
MAS ECONOMICO	EJEMPLO BARRIO silóe
ECONOMICO	antonio narioño
INTERMEDIO	villacolombia
ALTO	la hacienda
MAS ALTO	ciudad jardín

UNIMINUTO Radio. (2022). Cali es buen ejemplo de un modelo que promueve segregación residencial y fragmentación de la ciudad: Harvy Vivas..

mapa: valor del suelo por sectores
Elaboración Propia



FRAGMENTACIÓN RED DE MOVILIDAD



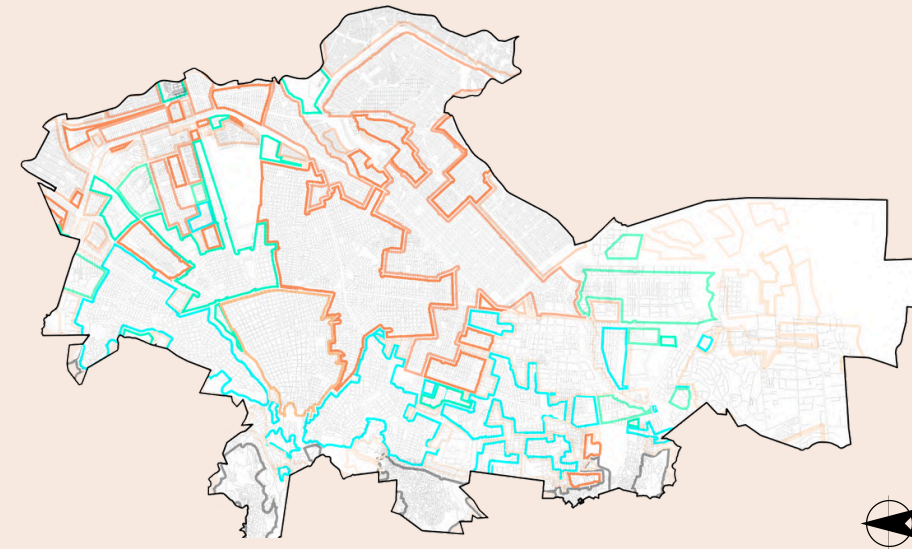
La red peatonal en Cali presenta deficiencias estructurales y funcionales que limitan su capacidad de conectar la ciudad de manera efectiva. La falta de infraestructura adecuada, sumada a la escasez de espacios públicos de calidad, desincentiva el uso de la red peatonal, promoviendo un modelo de movilidad centrado en el vehículo particular y el transporte informal. Esta situación no solo refuerza la dependencia del automóvil, sino que también acentúa la fragmentación social y espacial, afectando especialmente a las comunidades con menor acceso a recursos urbanos.

FRAGMENTACIÓN A ESCALA PEATONAL



A nivel peatonal, la fragmentación se intensifica debido a múltiples factores que afectan la experiencia del caminante en la ciudad. La invasión del espacio público por parte de motos y vendedores informales, el deterioro de corredores ambientales que se convierten en barreras en lugar de conectores, la falta de mantenimiento y privatización de parques por parte de la comunidad y la desaparición de los antejardines debido a la ocupación ilegal de los predios generan un entorno hostil para la movilidad peatonal.

FRAGMENTACIÓN TRAZADOS URBANOS



El crecimiento acelerado de Cali, impulsado por la llegada de población desplazada desde el siglo XX, ha generado una ocupación desigual del territorio. Esto ha dado lugar a una diversidad de trazados urbanos, donde algunos barrios priorizan la densidad, otros la exclusividad, el uso del vehículo o la preservación de estructuras tradicionales e industriales. En lugar de integrarse, estas diferencias han profundizado la fragmentación de la ciudad, limitando la conectividad y el acceso equitativo a la infraestructura pública.

CANTIDAD

ESPACIO PUBLICO EFECTIVO

Cali presenta una distribución desigual del espacio público, con un promedio inferior a 1 m² por habitante, lo que está muy por debajo de los estándares internacionales recomendados. Esto refleja una planificación urbana en la que el espacio público no ha sido una prioridad, contribuyendo a la fragmentación de la ciudad y limitando la calidad de vida de sus habitantes.

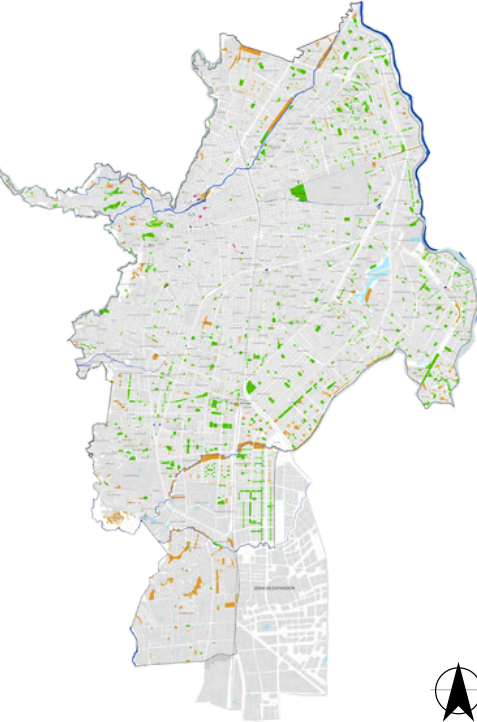
A nivel comunal, se observa una relación directa entre la presencia del sistema ambiental y la cantidad de espacio público disponible. Las comunas con parques, ríos o corredores verdes tienen mayor oferta, mientras que aquellas con crecimiento desordenado carecen de estos espacios. Sin embargo, en muchos casos, la infraestructura peatonal es deficiente, lo que dificulta su acceso y disfrute.

A escala barrial, los sectores de alta densidad, como los barrios tradicionales y asentamientos en ladera, apenas alcanzan los 2 m² por habitante, mientras que en zonas suburbanas y residenciales privadas se superan los 70 m². No obstante, estas últimas presentan problemas de accesibilidad, lo que evidencia cómo el crecimiento urbano, las barreras viales y la falta de infraestructura han acentuado la fragmentación y desigualdad en la distribución del espacio público en la ciudad.

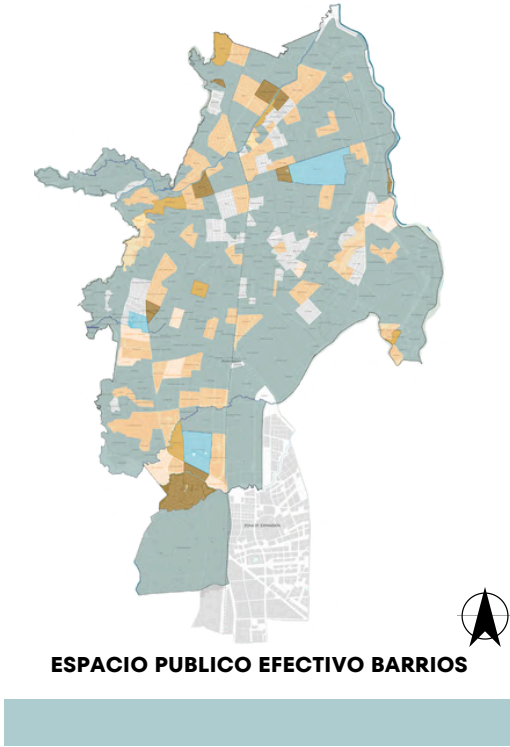
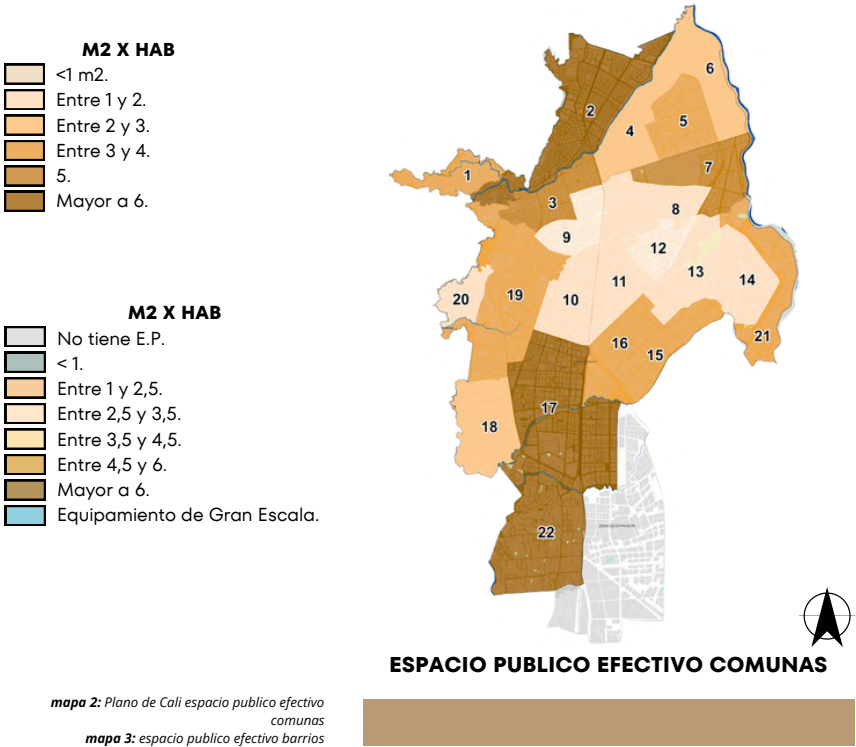
SISTEMA DE E.P.E

- Plazas - 0,55%.
- Plazoletas - 3,48%.
- Zonas Verdes - 38,43%.
- Parques - 57,54%.

mapa 1: Plano de cali sistema de espacio publico efectivo (POT 2014)



SISTEMA DE ESPACIO PUBLICO EFECTIVO



POLIGONOS A CUANTIFICAR

Selección de Zonas por cada tipología de trazado para cuantificar su Espacio Publico Efectivo.

CONVENCIONES

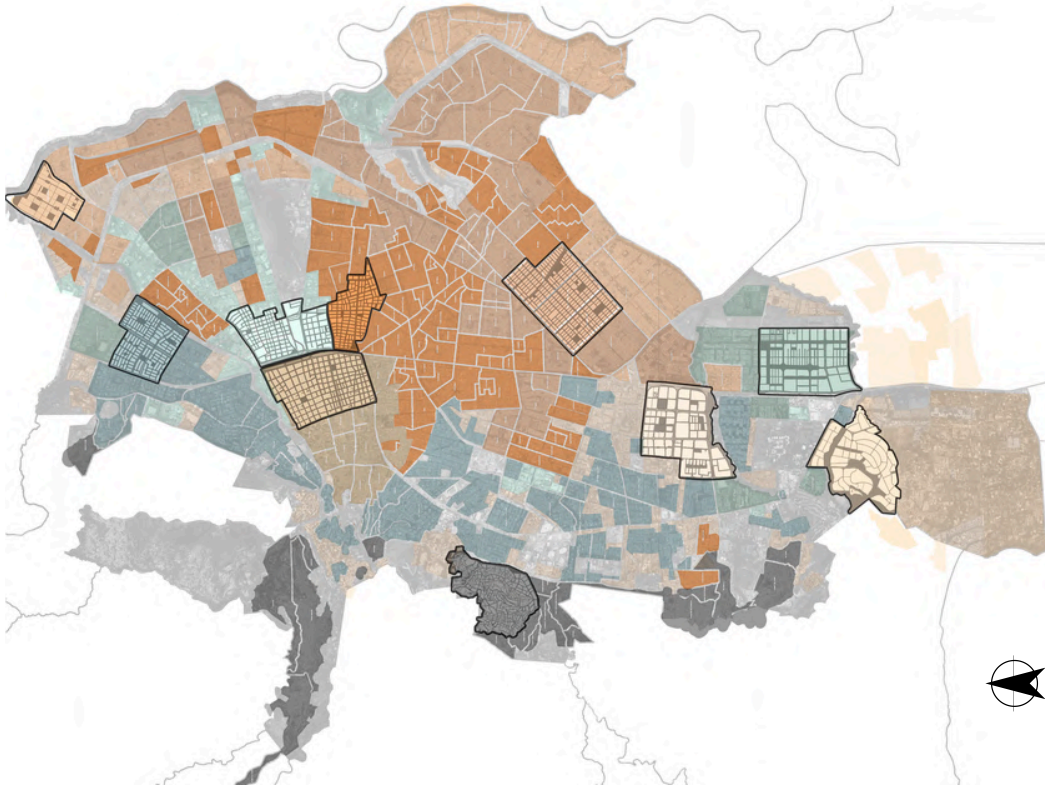
Tipologías de Trazado

- Tradicional colonial
- Industrial
- Industrial Residencial
- Conjunto Privado
- Residencial Peatonal
- Residencial Vehicular
- Radial Rectangular
- Manzanas Híbridas
- Parcelación Suburbana
- Ladera

Zonas de Intervención

- Delimitación área de intervención

mapa 2: Plano de Cali - Tipologías de trazado y Zonas de Intervención
Elaboración Propia



TRADICIONAL COLONIAL

Imagen: Captura satelital de Cali

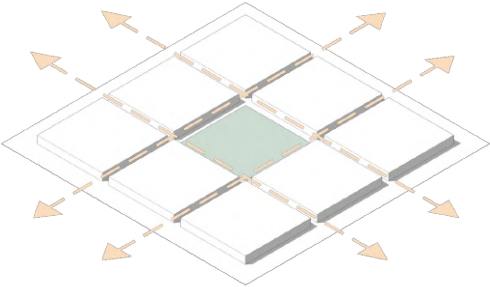
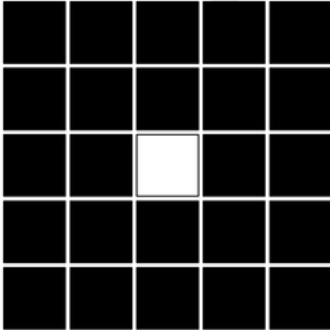


ilustración 1: Esquema de llenos y vacíos por tipología de trazado
ilustración 2: Esquema 3D - Isometría por tipología de trazado

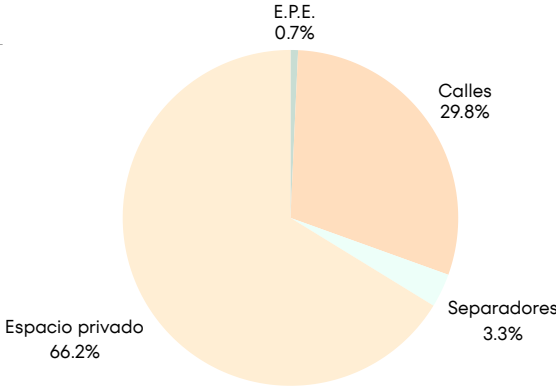
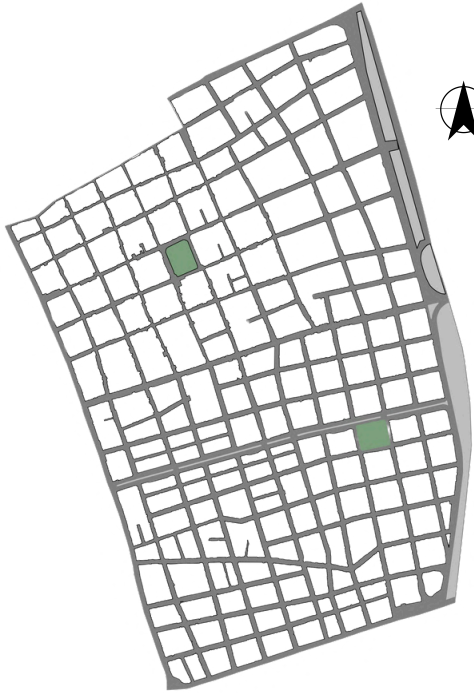
Con la fundación de Cali en 1536, el trazado tradicional colonial adoptó el modelo en damero característico de las ciudades hispánicas, con manzanas regulares organizadas en torno a una plaza central. Este esquema permitía una jerarquización clara del espacio urbano, donde los edificios administrativos, religiosos y de la élite se concentraban en el centro, mientras que las zonas periféricas se destinaban a otros usos. Sin embargo, con el crecimiento de la ciudad, este trazado ha sido modificado y densificado, reduciendo progresivamente el espacio público disponible.

En la actualidad, el área colonial ha sido completamente absorbida por el centro urbano, donde el comercio y el tráfico vehicular han desplazado la función peatonal que originalmente definía estos espacios. Las calles estrechas, diseñadas para un flujo controlado de personas y carretas, han sido sobrecargadas por la movilidad motorizada, lo que ha generado congestión, contaminación y una disminución en la accesibilidad de los espacios públicos.

MEDIDA MANZANA: 100M X 100M
PERFIL VIAL: 8M
ANTEJARDIN: NO CUENTA
MEDIDA E.P: 1 MANZANA TIPO



TRADICIONAL COLONIAL



El deterioro de la infraestructura urbana en esta zona ha afectado la calidad del entorno, con edificaciones patrimoniales en riesgo y una ausencia de áreas verdes que contribuyan a la habitabilidad del sector. La presión comercial ha llevado a una ocupación desordenada del espacio público, generando una pérdida de identidad del centro histórico y afectando su capacidad de integrar el tejido urbano de manera armónica.

BARRIOS:

SAN NICOLAS - SUCRE - BARRIO OBRERO

AREA TOTAL: 1.772.664 M2
E.P. 597.738 M2
E.P.E. 12.881 M2
DENSIDAD: 89,83 HAB/HA

E.P.E. X HABITANTE: 0,80 M2

Fotografía: Vista panorámica de Cali. (2016). En ¿Cómo es el clima de Cali? - Turismo en Colombia.

imagen: Planta de polígono a intervenir



INDUSTRIAL

Imagen: Captura satelital de Cali

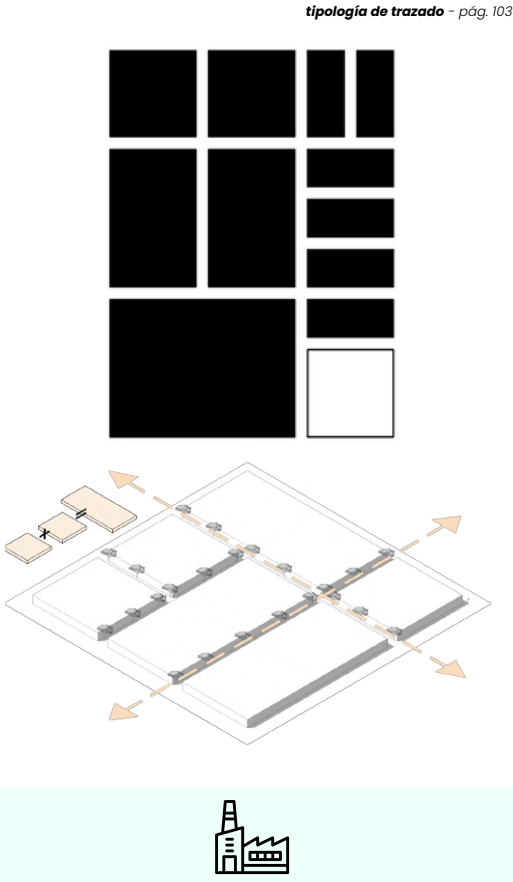


ilustración 1: Esquema de llenos y vacíos por tipología de trazado
ilustración 2: Esquema 3D - Isometría por tipología de trazado

Con el crecimiento de Cali, el trazado industrial ha mantenido su estructura original, donde la industria y la vivienda coexisten sin una adecuada integración urbana. La presencia de fábricas y talleres dentro de sectores habitacionales ha generado entornos hostiles para la vida cotidiana, con barrios inseguros o desolados fuera del horario laboral. Con el tiempo, muchas industrias han sido trasladadas fuera de la ciudad, pero las que permanecen, especialmente aquellas en estado de abandono, han intensificado la percepción de inseguridad y el deterioro del entorno.

La permanencia de perfiles viales diseñados para el tránsito de carga ha dificultado la adaptación de estas áreas a un uso más residencial. Las amplias vías, concebidas para el paso de camiones y maquinaria pesada, han generado espacios poco amigables para el peatón, con escasa infraestructura que favorezca la movilidad peatonal y la interacción social. Esta condición ha reforzado la fragmentación urbana, dejando barrios con una morfología rígida y desconectados del resto de la ciudad.

MEDIDA MANZANA: 100M X 160M
PERFIL VIAL: 15M
ANTEJARDIN: NO CUENTA
MEDIDA E.P: 1/3 MANZANA TIPO

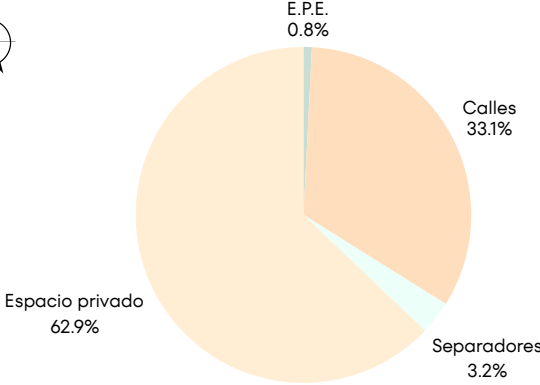


INDUSTRIAL



BARRIOS:

INDUSTRIAL-JORGE ISAACS-PORVENIR-SANTANDER.



A medida que la ciudad busca reorganizar su tejido urbano, varias de estas áreas han experimentado transformaciones, ya sea mediante la demolición de antiguas fábricas o la reutilización de estos espacios para nuevas funciones. Sin embargo, la ausencia de una planificación integral ha hecho que estas transformaciones sean irregulares, resultando en sectores con una mezcla de usos desordenada y una calidad urbana desigual.

Fotografía: fotografía tomada por el autor, Cali, 4 de marzo de 2024.

imagen: Planta de polígono a intervenir

AREA TOTAL: 1.467.153 M2
E.P. 544.468 M2
E.P.E. 11.825 M2
DENSIDAD: 66,71 HAB/HA

E.P.E. X HABITANTE: 1,21 M2



INDUSTRIAL RESIDENCIAL

Imagen: Captura satelital de Cali



Con el crecimiento de Cali, el trazado industrial-residencial ha surgido a partir de la densificación de antiguas manzanas industriales, dividiéndolas en dos manzanas longitudinales y aumentando significativamente la ocupación del suelo. Sin embargo, el perfil vial original, amplio y diseñado para el tránsito industrial, se ha mantenido, generando una morfología urbana que no responde a las necesidades de un entorno residencial. La falta de antejardines y espacios de transición entre la vía y las viviendas reduce la calidad del espacio público y afecta la interacción social.

La conversión de estos sectores en áreas predominantemente residenciales ha generado un entorno poco adaptado para la vida cotidiana, con calles diseñadas para vehículos pesados y escasos espacios públicos accesibles. Esto ha llevado a que muchas de estas zonas se perciban como inhóspitas y desprovistas de dinamismo urbano, dificultando la consolidación de comunidades fuertes y cohesionadas.

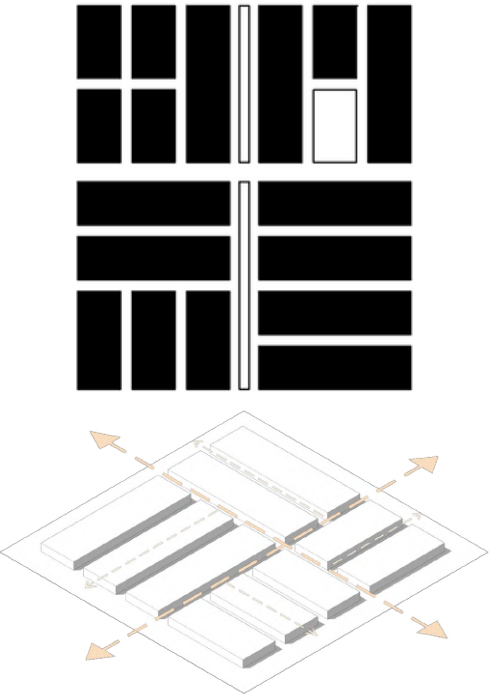
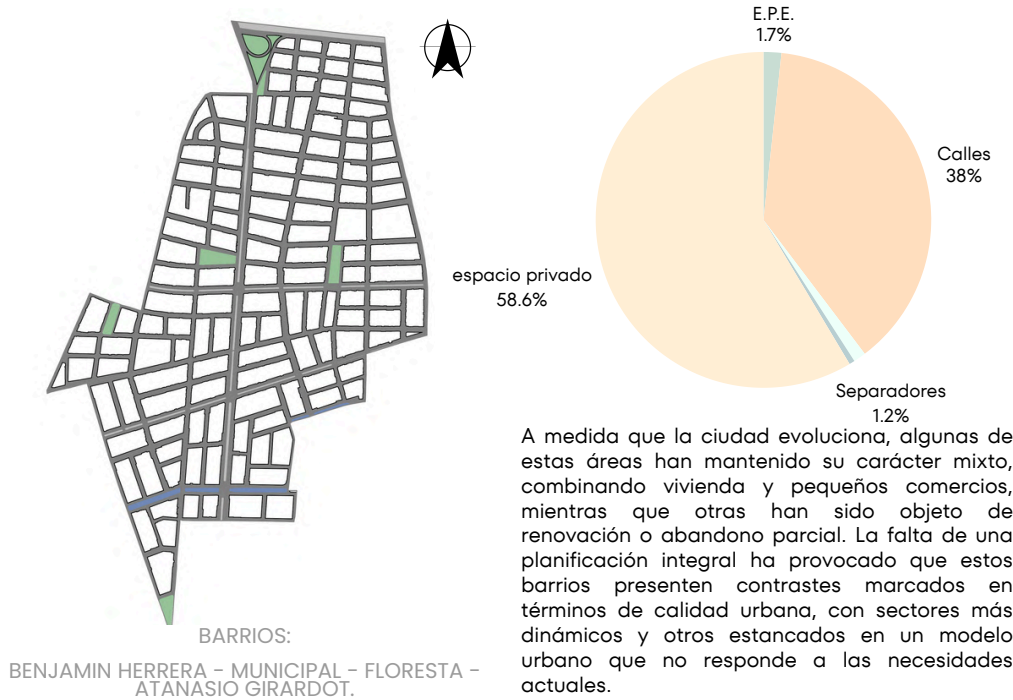


ilustración 1: Esquema de llenos y vacíos por tipología de trazado
ilustración 2: Esquema 3D - Isometría por tipología de trazado

MEDIDA MANZANA: 44M X 160M
PERFIL VIAL: 12M
ANTEJARDIN: 2M
MEDIDA E.P: 1/2 MANZANA TIPO



INDUSTRIAL RESIDENCIAL



Fotografía: fotografía tomada por el autor, Cali, 4 de marzo de 2024.

imagen: Planta de polígono a intervenir

AREA TOTAL: 901.644 M2
E.P. 373.452 M2
E.P.E. 15.484 M2
DENSIDAD: 219,7 HAB/HA

E.P.E. X HABITANTE: 0,78 M2



CONJUNTO PRIVADO

Imagen: Captura satelital de Cali

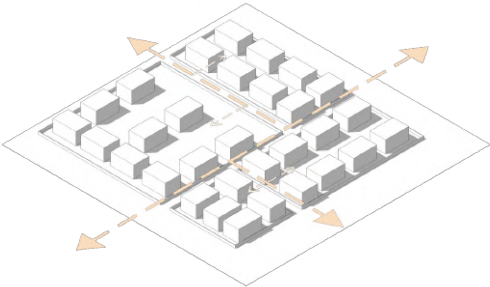
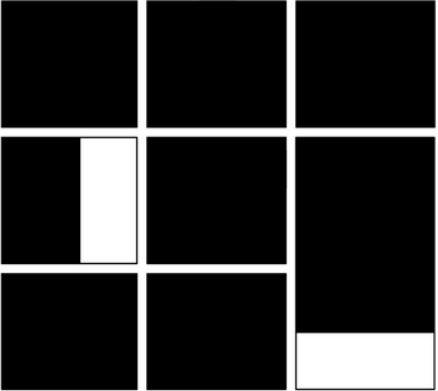


ilustración 1: Esquema de llenos y vacíos por tipología de trazado
ilustración 2: Esquema 3D - Isometría por tipología de trazado

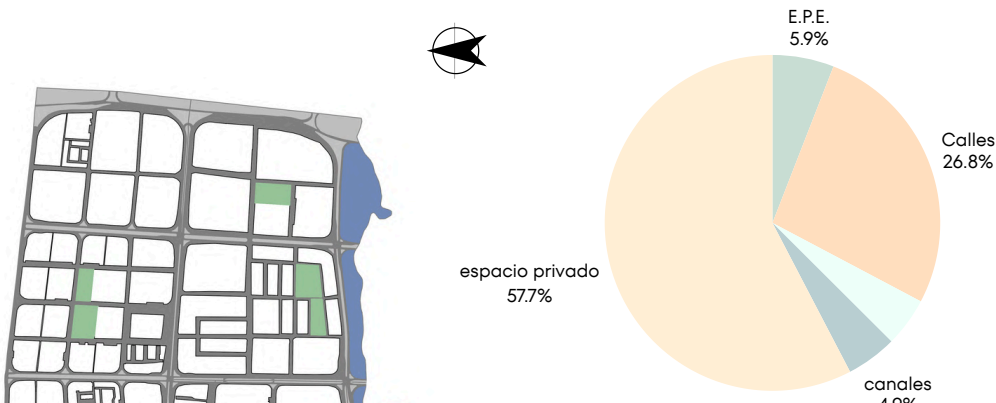
Con el crecimiento poblacional y económico de Cali, la clase media alta buscó opciones de vivienda más seguras ante la creciente inseguridad generada por el narcotráfico. Así surgieron los conjuntos privados, caracterizados por su aislamiento del resto de la ciudad mediante cerramientos, seguridad privada y áreas comunes administradas internamente. Este modelo se extendió a tal punto que manzanas y barrios completos se desarrollaron exclusivamente bajo esta tipología, generando una fragmentación urbana evidente.

El diseño de estos conjuntos privados ha generado una desconexión significativa con el peatón, ya que las calles adyacentes están flanqueadas por muros o rejas que eliminan la relación entre el espacio público y privado. Esta falta de permeabilidad visual y funcional convierte los entornos en espacios monótonos, con poca vida urbana y, paradójicamente, en zonas inseguras para quienes caminan por ellas.

MEDIDA MANZANA: 150M X 150M
PERFIL VIAL: 12M - 16M CON PARQUEADERO
ANTEJARDIN: NO CUENTA
MEDIDA E.P: 1/2 MANZANA TIPO



CONJUNTO PRIVADO



BARRIOS:
LA HACIENDA - QUINTAS DE DON SIMON
PRADOS DEL LIMONAR - CIUADELA
PASOANCHO

Para mitigar la falta de espacio público, la normativa exigió a las constructoras destinar un porcentaje del área de los conjuntos a urbanización. Sin embargo, esto resultó en la creación de parques desconectados de la ciudad, con diseños genéricos y mobiliario estandarizado, sin considerar la identidad de cada sector. Estos espacios, aunque visualmente adecuados, no fomentan la integración urbana ni ofrecen diversidad funcional a los residentes.

AREA TOTAL: 1.810.184 M2
E.P. 766.480 M2
E.P.E. 107.229 M2
DENSIDAD: 85,19 HAB/HA

E.P.E. X HABITANTE: 6,95 M2

Fotografía: fotografía tomada por el autor, Cali, 4 de marzo de 2024.
imagen: Planta de polígono a intervenir



RESIDENCIAL PEATONAL

Imagen: Captura satelital de Cali

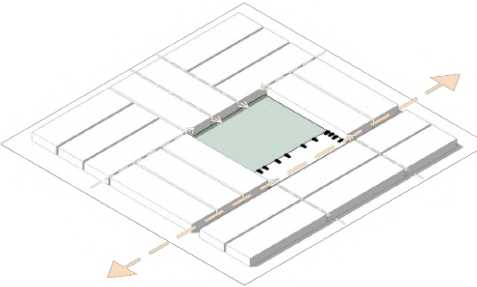
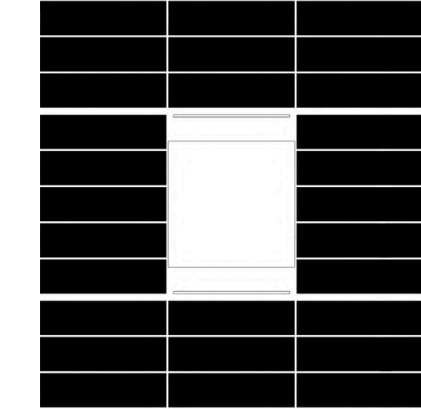


ilustración 1: Esquema de llenos y vacíos por tipología de trazado
ilustración 2: Esquema 3D - Isometría por tipología de trazado

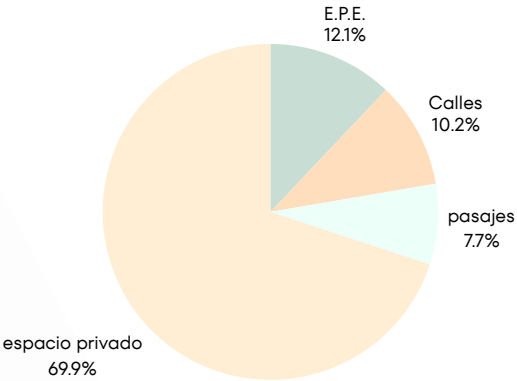
El barrio Floralia, ubicado en el norte de Cali, es un claro ejemplo del trazado residencial peatonal, caracterizado por su estructura enfocada en la movilidad a pie y la integración comunitaria. Su origen se remonta a proyectos de vivienda social impulsados en las décadas de 1980 y 1990, diseñados para ofrecer soluciones habitacionales accesibles a familias de bajos recursos. Su desarrollo priorizó calles angostas, espacios compartidos y una distribución de viviendas que fomenta la cercanía entre vecinos, generando una dinámica barrial distinta a la de otros sectores más fragmentados de la ciudad.

A diferencia de los modelos cerrados o industrializados, este trazado permite una mayor accesibilidad y fomenta la vida en comunidad. Sus calles son predominantemente peatonales, con una distribución de viviendas compacta y espacios semipúblicos donde la interacción social es constante. Sin embargo, la carencia de planificación en sus inicios provocó problemas como el deterioro de la infraestructura y la informalidad en la ocupación del espacio público, afectando la movilidad y la seguridad en algunas zonas.

MEDIDA MANZANA: 30M X 110M
PERFIL VIAL Y PASAJES: 6-12M Y 1.5M
ANTEJARDIN: 2M
MEDIDA E.P: 3-5 MANZANA TIPO



RESIDENCIAL
PEATONAL



Con el paso del tiempo, la expansión del barrio ha generado cambios en su estructura original. La autoconstrucción y la transformación de viviendas en locales han alterado su trazado, incrementando la actividad económica pero también afectando la planificación urbana. La ausencia de zonas verdes y la alta densidad habitacional han generado problemas ambientales y de movilidad, mostrando la necesidad de estrategias de mejoramiento urbano que mantengan su identidad peatonal sin comprometer la calidad de vida de sus habitantes.

Fotografía: fotografía tomada por el autor, Cali, 4 de marzo de 2024.

imagen: Planta de polígono a intervenir

AREA TOTAL: 873.482 M2
E.P. 262.564M2
E.P.E. 105.465 M2
DENSIDAD: 520,57 HAB/HA

E.P.E. X HABITANTE: 2,33 M2



RESIDENCIAL VEHICULAR



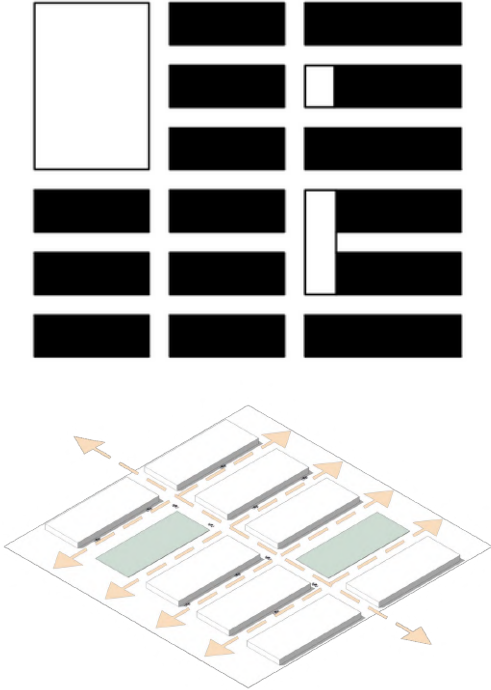
Imagen: Captura satelital de Cali

ilustración 1: Esquema de llenos y vacíos por tipología de trazado
ilustración 2: Esquema 3D - Isometría por tipología de trazado

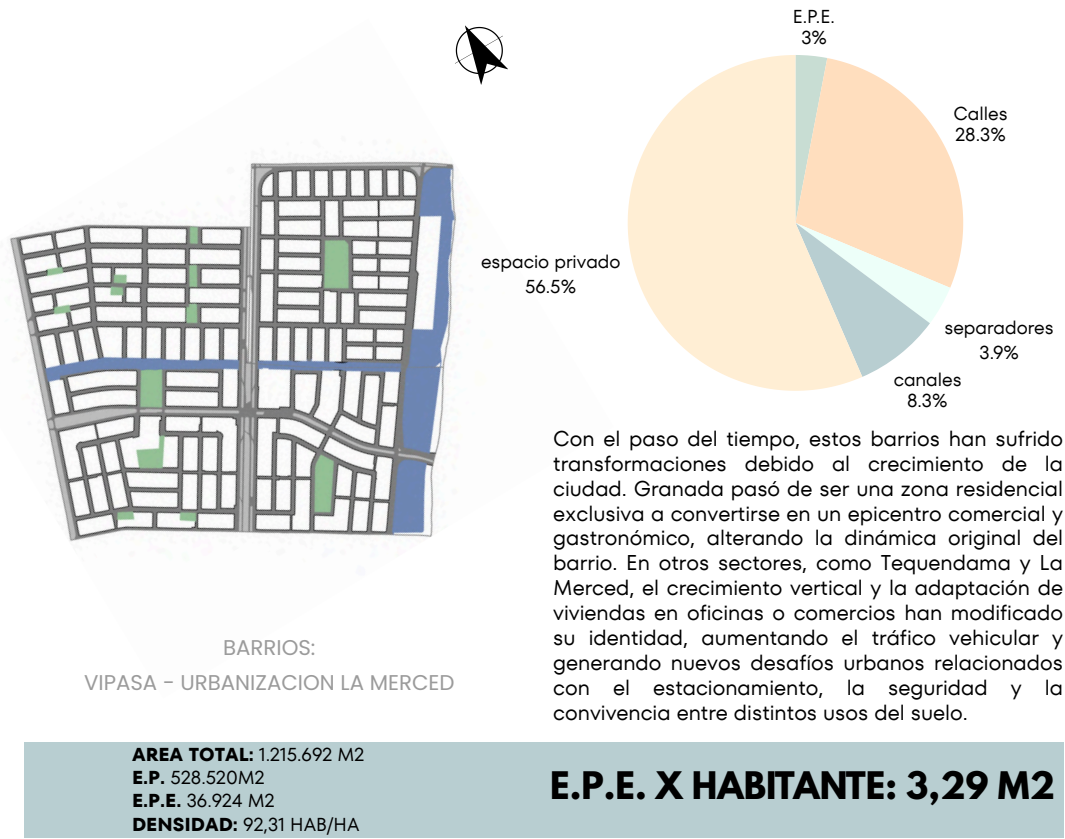
El trazado residencial vehicular en Cali surge a mediados del siglo XX con el auge del automóvil como medio de transporte principal y la expansión de la ciudad hacia nuevos sectores. Barrios como Tequendama, Granada y la Urbanización La Merced ejemplifican este modelo urbano, caracterizado por vías amplias, manzanas grandes y viviendas con antejardines. Este diseño responde a un modelo de planificación basado en la comodidad del vehículo, con calles jerarquizadas que priorizan la circulación vehicular sobre el tránsito peatonal, promoviendo la desconexión entre usos y limitando la accesibilidad a pie.

El crecimiento de estos barrios estuvo ligado a la consolidación de la clase media y alta, quienes buscaban viviendas unifamiliares con mayor espacio y confort. A diferencia del trazado colonial o peatonal, en estos sectores el automóvil se convirtió en una necesidad, ya que los servicios y comercios quedaron distribuidos en avenidas principales, dejando el interior de los barrios con una función casi exclusivamente residencial. Esta fragmentación funcional ha generado problemas de accesibilidad y ha promovido la dependencia del automóvil como medio de transporte esencial.

MEDIDA MANZANA: 100/150M X 40M
PERFIL VIAL: 20M
ANTEJARDIN: 5M
MEDIDA E.P: 1-1/3 MANZANA TIPO



RESIDENCIAL VEHICULAR



Fotografía: fotografía tomada por el autor, Cali, 4 de marzo de 2024.

imagen: Planta de polígono a intervenir



RADIAL RECTANGULAR

Imagen: Captura satelital de Cali

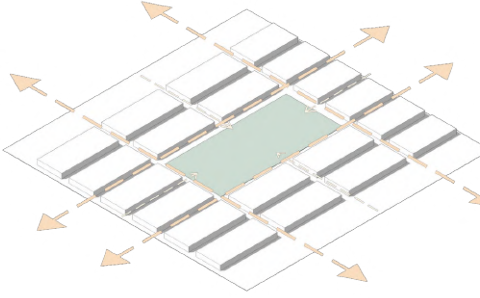
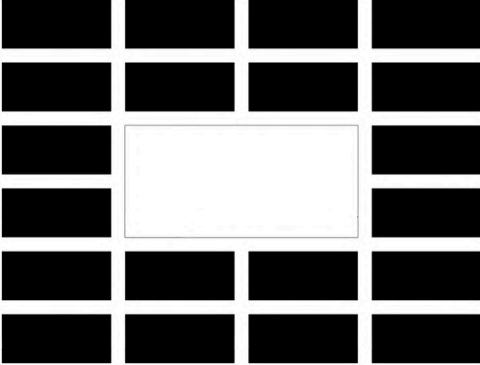


ilustración 1: Esquema de llenos y vacíos por tipología de trazado
ilustración 2: Esquema 3D - Isometría por tipología de trazado

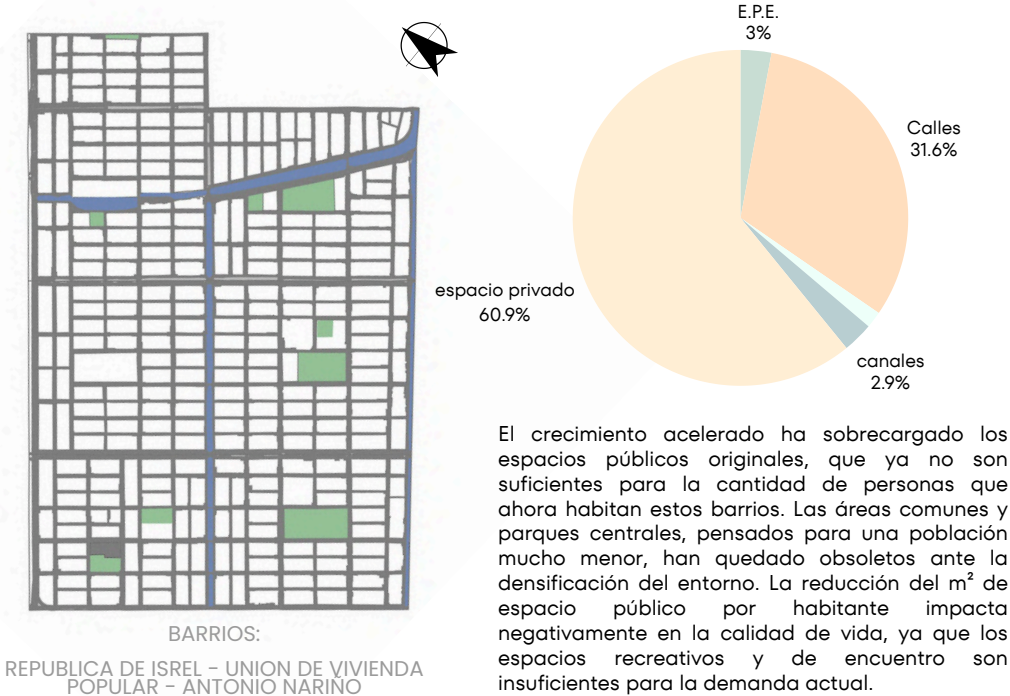
El crecimiento de los barrios con trazado radial rectangular, ha llevado a una transformación significativa en la ocupación del suelo. Inicialmente, las viviendas contaban con antejardines, pero con el aumento de la población y la necesidad de mayor espacio habitable, muchas casas fueron extendiéndose hacia el límite del predio hasta hacer desaparecer estos espacios. Esto ha generado un entorno donde la falta de retiros frontales reduce la permeabilidad visual y afecta la calidad del andén. Además, las casas, que en un inicio eran de uno o dos pisos, han crecido hasta alcanzar cuatro niveles, con múltiples familias habitando en una misma edificación, lo que ha elevado considerablemente la densidad poblacional y disminuido el espacio público por habitante.

La falta de antejardines también ha afectado la relación de estos barrios con la movilidad vehicular. Al no haber espacios diseñados para estacionamientos privados, muchos vehículos terminan ocupando andenes y calles, generando congestión y reduciendo la seguridad peatonal. Además, con el objetivo de maximizar el área interna, es común que las viviendas integren escaleras en la fachada, ubicándolas sobre el área que antes correspondía al antejardín.

MEDIDA MANZANA: 45 X 100M
PERFIL VIAL: 12M
ANTEJARDIN: 2-3M
MEDIDA E.P: 4 MANZANAS TIPO



RADIAL RECTANGULAR



BARRIOS:
REPUBLICA DE ISREL - UNION DE VIVIENDA
POPULAR - ANTONIO NARINO

Fotografía: fotografía tomada por el autor, Cali, 4 de marzo de 2024.

imagen: Planta de polígono a intervenir

AREA TOTAL: 1.999.615 M2
E.P. 782.050 M2
E.P.E. 59.411 M2
DENSIDAD: 293,31 HAB/HA

E.P.E. X HABITANTE: 1,01 M2



MANZANAS HÍBRIDAS

Imagen: Captura satelital de Cali

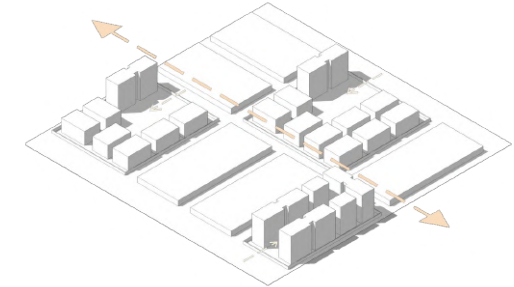
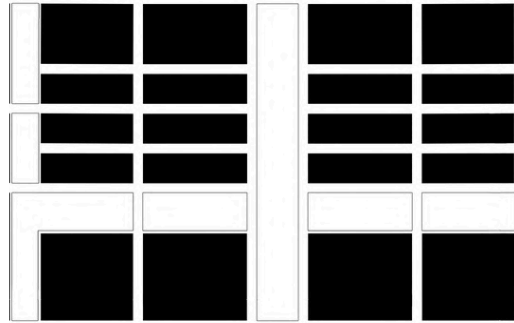


ilustración 1: Esquema de llenos y vacíos por tipología de trazado
ilustración 2: Esquema 3D - Isometría por tipología de trazado

El trazado de manzanas híbridas, combina dos modelos de urbanización: conjuntos cerrados multifamiliares y viviendas unifamiliares de dos o tres pisos. Mezcla las dinámicas de los conjuntos privados, con sus perímetros cercados y espacios internos exclusivos, y la flexibilidad de las viviendas unifamiliares, muchas de las cuales han sido transformadas en comercios de pequeña escala. Esta transformación ha generado una mayor actividad económica local y ha traído consigo beneficios en términos de oferta de servicios, pero también ha intensificado problemáticas urbanas relacionadas con el uso del espacio público y la movilidad.

El aumento del comercio local ha generado una mayor vitalidad en algunas calles, atrayendo flujo de personas y dinamizando la economía del barrio. Sin embargo, este crecimiento ha traído consigo una problemática común en estos sectores: el estacionamiento descontrolado en vías públicas. Los vehículos de clientes y proveedores terminan ocupando calles y andenes, afectando la movilidad y la seguridad del peatón. Este fenómeno es aún más crítico porque las unidades cerradas impiden la permeabilidad urbana, dejando corredores peatonales limitados que se vuelven inseguros e incómodos.

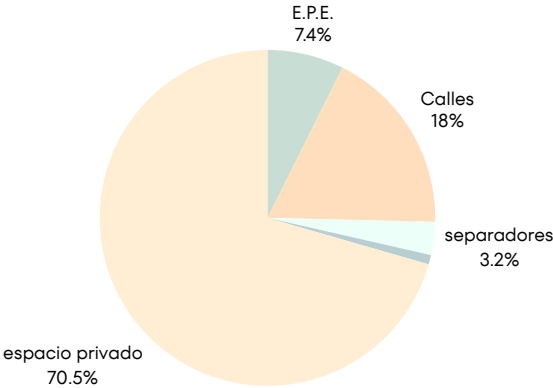
MEDIDA MANZANA: 40 X 120-140M
PERFIL VIAL: 8M
ANTEJARDIN: 3M
MEDIDA E.P: 1 MANZANA APROXIMANDAMENTE



MANZANAS HIBRIDAS



BARRIOS:
VALLE DE LILI



La presencia de unidades cerradas afecta la continuidad de la trama urbana, generando barreras físicas que reducen la interacción entre diferentes sectores del barrio. Esto da lugar a una fragmentación del entorno, donde algunas calles son activas y dinámicas gracias al comercio, mientras que otras se mantienen aisladas y con baja actividad debido a los muros de los conjuntos. Esta dualidad hace que la experiencia peatonal sea inconsistente y que la seguridad dependa del nivel de actividad que haya en cada sector.

AREA TOTAL: 1.964.315 M2
E.P. 578.815 M2
E.P.E. 144.820 M2
DENSIDAD: 193,48 HAB/HA

E.P.E. X HABITANTE: 3,81 M2

Fotografía: fotografía tomada por el autor, Cali, 4 de marzo de 2024.

imagen: Planta de polígono a intervenir



PARCELACION SUBURBANA



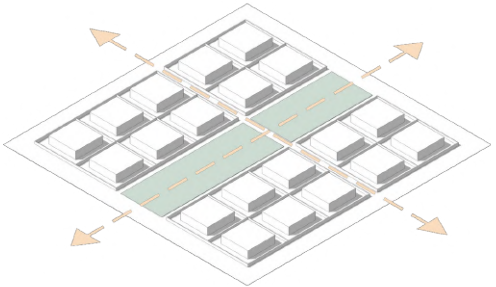
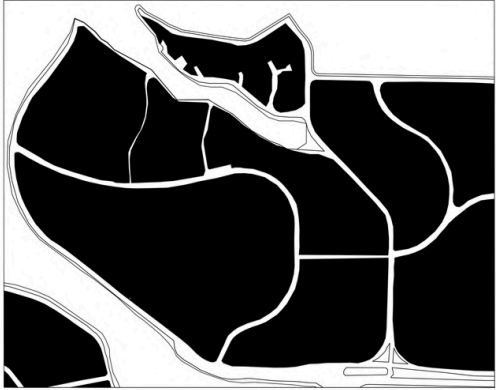
Imagen: Captura satelital de Cali

ilustración 1: Esquema de llenos y vacíos por tipología de trazado
ilustración 2: Esquema 3D - Isometría por tipología de trazado

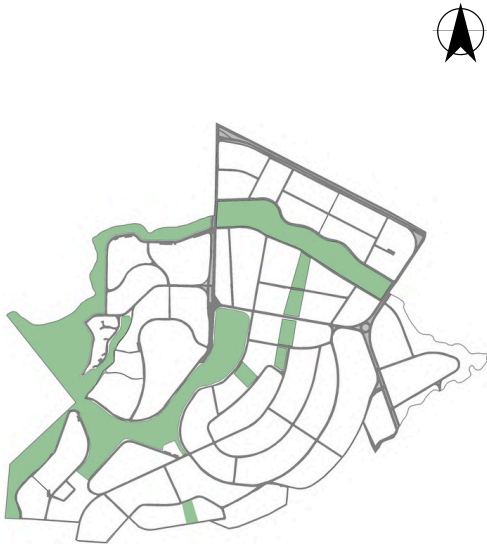
La parcelación suburbana, presente en barrios como Ciudad Jardín y Pance, se caracteriza por viviendas unifamiliares en terrenos privados o en conjuntos de viviendas unifamiliares, diseñadas para sectores de alto poder adquisitivo. En estos sectores, el crecimiento urbano ha estado marcado por el aislamiento y la exclusividad, con lotes de gran extensión donde habitan pocas personas en comparación con otras zonas de la ciudad. La baja densidad poblacional y la falta de accesibilidad peatonal han convertido estos barrios en entornos diseñados casi exclusivamente para el automóvil, con grandes perfiles viales sin andenes y sin integración con el espacio público.

Uno de los principales problemas de estos barrios es la desconexión con el resto de la ciudad. Todas las viviendas y conjuntos están cercados, lo que impide la continuidad visual y espacial, haciendo que la percepción del entorno sea homogénea y monótona, sin identidad barrial clara. Además, la falta de comercios y espacios públicos de calidad genera que la movilidad esté completamente supeditada al uso del carro, aumentando la dependencia del vehículo privado y reduciendo la posibilidad de recorridos peatonales seguros.

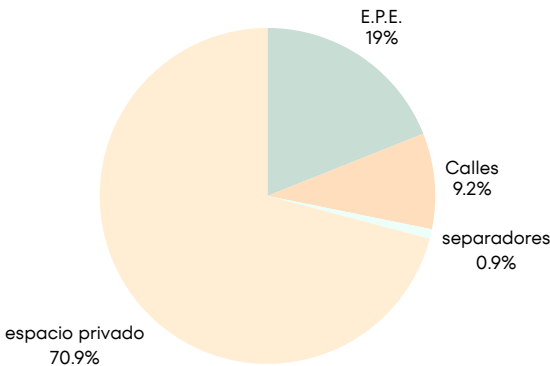
- MEDIDA MANZANA: VARIABLE
- PERFIL VIAL: 9M
- ANTEJARDIN: NO CUENTA
- MEDIDA E.P: CORREDORES AMBIENTALES



PARCELACION
SUBURBANA



BARRIOS:
CIUDAD JARDÍN



La falta de andenes y de un espacio público diseñado para el peatón refuerza la percepción de exclusión. En estos barrios, caminar no es una opción viable, ya que las vías están pensadas para el tráfico vehicular sin considerar recorridos a pie. Esta estructura genera una segregación dentro de la misma ciudad, donde ciertos sectores disfrutan de amplios terrenos privados, pero sin accesibilidad urbana adecuada, mientras que otras zonas densificadas deben optimizar cada metro cuadrado para la movilidad y el espacio público.

AREA TOTAL: 1.701.099 M2
E.P. 495.277 M2
E.P.E. 322.539 M2
DENSIDAD: 28,33 HAB/HA

E.P.E. X HABITANTE: 66,95 M2

Fotografía: fotografía tomada por el autor, Cali, 4 de marzo de 2024.

imagen: Planta de polígono a intervenir



LADERA Y ASENTAMIENTO

Imagen: Captura satelital de Cali



El trazado de asentamientos informales, como el del barrio Siloé en Cali, se ha desarrollado sin una planificación urbana previa, priorizando la construcción de viviendas para la mayor cantidad de personas posible. Esto ha resultado en un territorio donde prácticamente todo el suelo es espacio privado, sin reservas para parques, plazas o vías amplias. A diferencia de otros trazados urbanos, aquí no existe una malla vial establecida ni tamaños de perfiles viales definidos, lo que ha generado calles estrechas e irregulares que dificultan la movilidad tanto para peatones como para vehículos.



En ausencia de calles amplias, el transporte en Siloé se ha adaptado a las condiciones del terreno. Las motos han tomado el papel principal en la movilidad del barrio, ya que pueden desplazarse por los angostos pasajes y escalones donde no caben vehículos más grandes. Esto, sin embargo, ha generado un entorno peligroso para los peatones, pues muchas de estas rutas son compartidas con motociclistas que circulan a alta velocidad en espacios diseñados, en teoría, solo para caminar. El resultado es un ambiente de inseguridad donde el peatón se enfrenta constantemente al riesgo de accidentes.

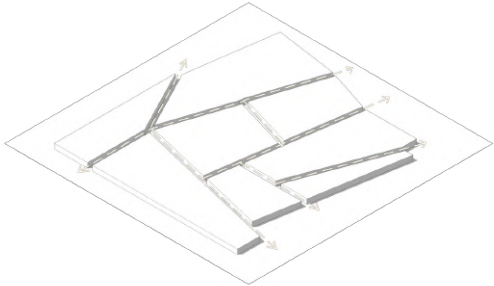


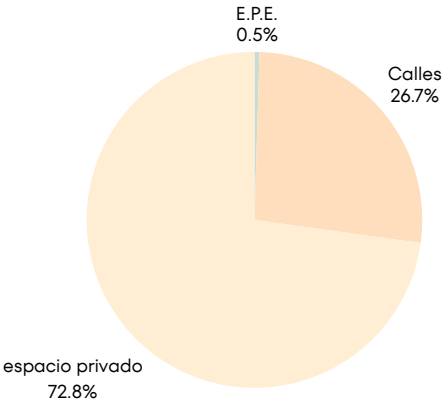
ilustración 1: Esquema de llenos y vacíos por tipología de trazado

ilustración 2: Esquema 3D - Isometría por tipología de trazado

MEDIDA MANZANA: VARIABLE
PERFIL VIAL: 4M
ANTEJARDIN: VARIABLE
MEDIDA E.P: ESPACIOS RESIDUALES



LADERA Y ASENTAMIENTO



A medida que el barrio creció, la densificación llevó a la construcción de viviendas de varios pisos para alojar a más familias en el mismo terreno. Sin normativas que definieran espacios públicos o equipamientos urbanos, el espacio disponible se ocupó casi por completo con edificaciones privadas. Al no existir calles vehiculares definidas, los servicios de emergencia tienen dificultades para acceder a algunas zonas, aumentando el riesgo en situaciones críticas.

BARRIOS:
SILOE - BELÉN - TIERRA BLANCA - EL CORTIJO -
LLERAS CAMARGO

Fotografía: fotografía tomada por el autor, Cali, 4 de marzo de 2024.

imagen: Planta de polígono a intervenir

AREA TOTAL: 1.281.630 M2
E.P. 348.560 M2
E.P.E. 6.164 M2
DENSIDAD: 353.28 HAB/HA

E.P.E. X HABITANTE: 0,13 M2



CONCLUSION CANTIDAD

Al evaluar los diferentes trazados urbanos identificados en Cali, se encontró que cinco de los diez trazados analizados no superan 1 m² de espacio público por habitante, lo que limita gravemente la calidad del entorno urbano y las oportunidades de interacción social. Por otro lado, el trazado de conjunto privado alcanza los 7 m² por habitante, aunque sigue sin cumplir el estándar recomendado. El único trazado que supera los 9 m² es el suburbano, pero este valor no responde a una estrategia urbana planificada, sino a su ubicación dentro del sistema ecológico principal de la ciudad, lo que indica que su dotación de espacio público proviene de la presencia de áreas naturales y no de proyectos urbanos diseñados para el beneficio de la ciudadanía.

Estos resultados resaltan la necesidad de repensar el modelo de distribución del espacio público en Cali, priorizando estrategias que garanticen una provisión equitativa y accesible en todos los trazados de la ciudad. Para ello, es fundamental no solo aumentar la cantidad de espacio público, sino también asegurar su integración con el tejido urbano y su calidad funcional para mejorar la vida en la ciudad.

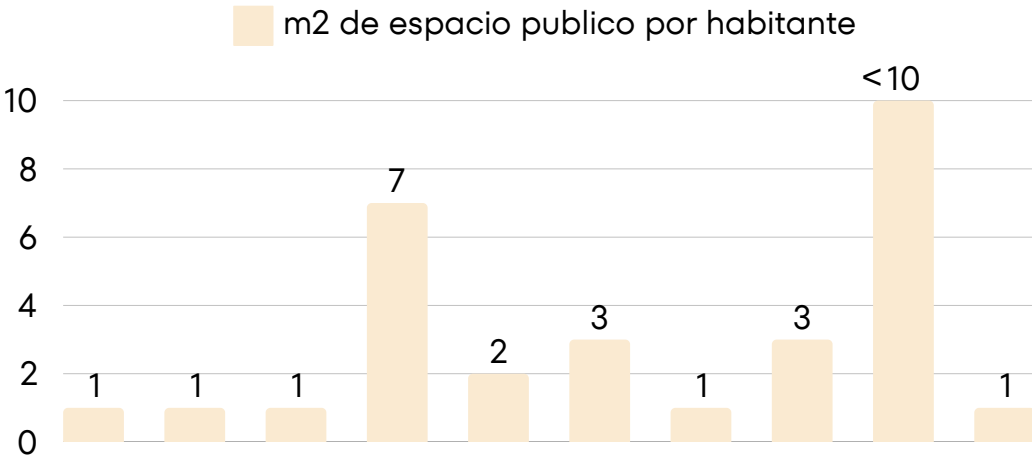
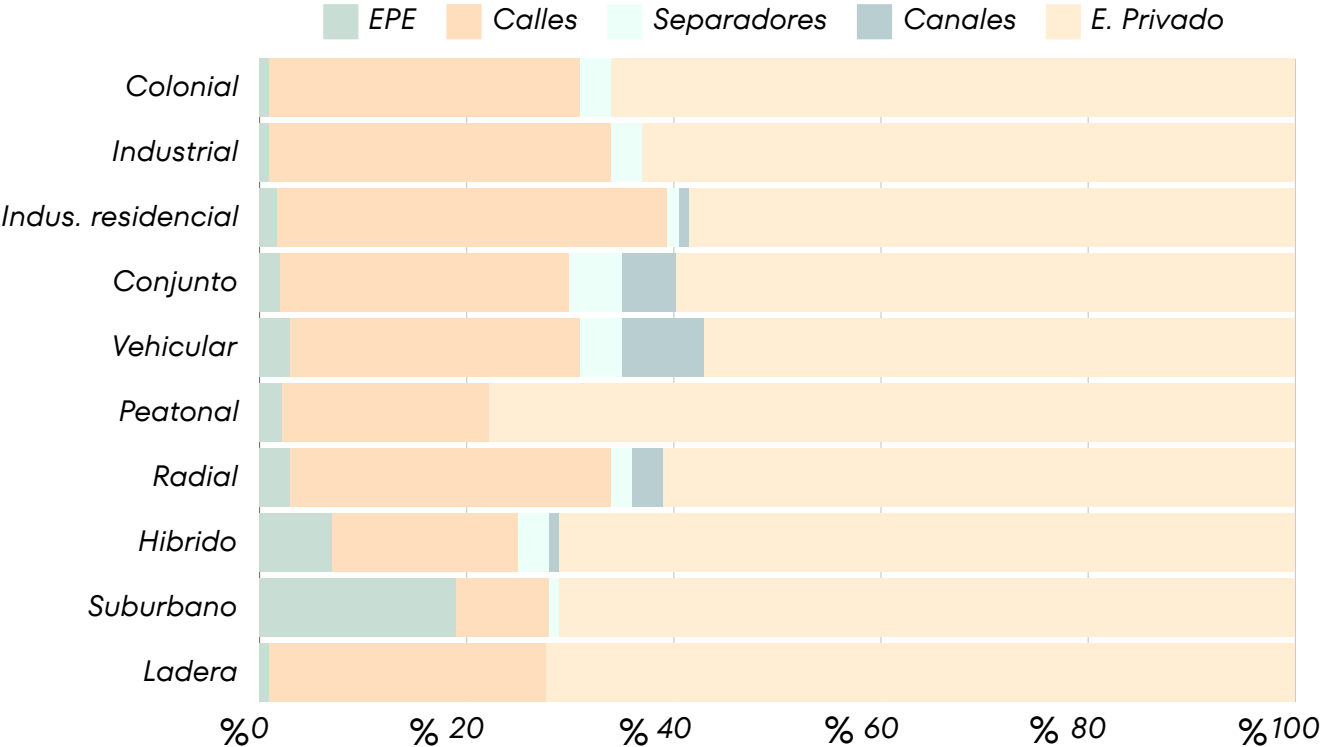


Grafico 1: Tabla de columnas de la cantidad de espacio publico por habitante en los trazados analizados

Grafico 2: Tabla de barras del porcentaje del uso del suelo en cada trazado analizado

PORCENTAJE DEL USO DEL SUELO



CALIDAD

¿COMO ES CAMINAR CALI?

Cali no es una ciudad diseñada para el peatón. Su infraestructura urbana presenta múltiples obstáculos que dificultan la caminabilidad: andenes estrechos, desniveles abruptos, pavimentos deteriorados, invasión del espacio público por vehículos y comercio informal, además de una falta generalizada de mobiliario adecuado. La calidad del entorno peatonal es regular, incómoda e insegura, lo que hace que la experiencia del usuario sea desgastante y poco placentera. En muchas zonas, el peatón debe competir por espacio con motocicletas estacionadas, ventas ambulantes y postes mal ubicados, reduciendo aún más su margen de desplazamiento.

Ilustración: Mapa de Cali que resalta en color las áreas donde el peatón observa

*Ilustración: Esquema puntos donde mira el peatón -
Elaboración Propia*



A LOS OJOS DEL PEATÓN

Ilustración: Fotografía peatón en ciudad jardín

Fotografía: fotografía tomada por el autor, Cali, 4 de marzo de 2024.



Ilustración: Fotografía peatón en caney

Fotografía: fotografía tomada por el autor, Cali, 4 de marzo de 2024.



A LOS OJOS DEL PEATÓN

Ilustración: Fotografía peatón en autopista sur

Fotografía: fotografía tomada por el autor, Cali, 4 de marzo de 2024.



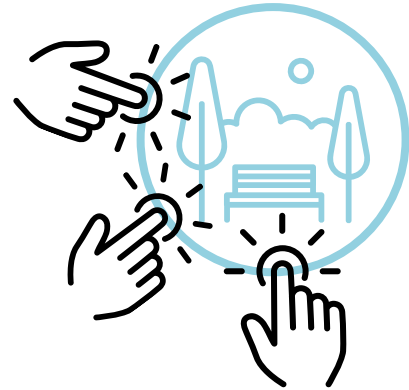
Ilustración: Fotografía peatón en barrio calima

Fotografía: fotografía tomada por el autor, Cali, 4 de marzo de 2024.



INTERACCION DEL PEATON CON EL ESPACIO PUBLICO

Por otro lado, la interacción del peatón con el espacio público es monótona y predecible. La oferta de actividades en los parques de la ciudad es limitada y repetitiva, conformándose en su mayoría por los mismos elementos: un gimnasio al aire libre, una cancha múltiple y una pista de trote. La falta de diversidad en estos espacios restringe el tipo de experiencias que los ciudadanos pueden disfrutar, impidiendo que el espacio público se convierta en un verdadero punto de encuentro, de ocio o de integración social. Se carece de zonas diseñadas para la contemplación, la recreación pasiva o la exploración sensorial, lo que evidencia un modelo urbano rígido y poco inclusivo que no responde a la diversidad de necesidades de la comunidad.



Fotografía: fotografía tomada por el autor, Cali, 4 de marzo de 2024.



CAPRI - SUR



EL BOSQUE - NORTE



EL PONDAJE - ORIENTE



CONCLUSION DIAGNOSTICO

El análisis del estado actual de Cali evidencia una ciudad con grandes desafíos en términos de fragmentación, cantidad y calidad del espacio público peatonal.

Fragmentación: La predominancia del vehículo motorizado y la falta de integración entre las redes de transporte y la infraestructura ambiental han generado una ciudad fragmentada, donde la accesibilidad y la movilidad inclusiva se ven afectadas.

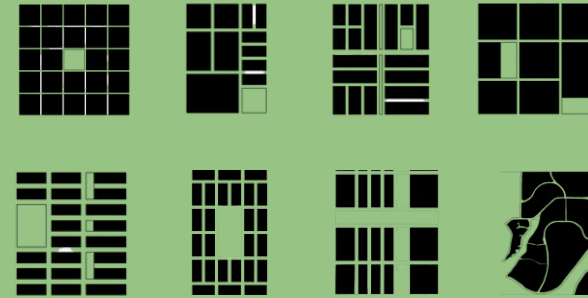
Cantidad: En los barrios de alta densidad, el espacio público es escaso o inexistente, mientras que en zonas suburbanas hay una mayor disponibilidad, aunque su funcionalidad se ve limitada por problemas de conectividad y accesibilidad.

Calidad: Debido a que en gran medida el espacio público ha sido concebido como un remanente de la edificación en lugar de un elemento estructurante, lo que ha llevado a la creación de entornos poco habitables y con baja calidad para el peatón, con espacios que constan de las mismas actividades.

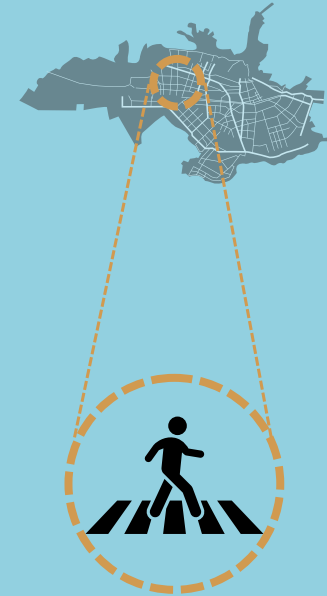
Fragmentación



Cantidad



Calidad



CONTENIDO

IV

Manual

Paso a Paso
Trazados
Catalogo de Estrategias
Catalogo de Fichas Dinámicas
Conclusión

VI

Aplicación

Demostración del Catalogo de
Estrategias en cada Trazado
Conclusión

V

Planificación

Pirámide de Movilidad
Objetivo
Red de Espacio Publico
Conclusión

VII

Diseño

Metodología
Área de Intervención
Análisis del Lugar
Red Interna
Propuesta
Conclusión

PROYECTO

MANUAL N

INTRODUCCION

El presente capítulo desarrolla la propuesta del proyecto, abordando su concepción, objetivos y estrategias de intervención en el contexto urbano identificado. A partir del análisis previo, se identificaron problemáticas clave relacionadas con la fragmentación urbana y la falta de integración peatonal, factores que afectan la movilidad, la cohesión social y el acceso equitativo a los servicios.

El enfoque del proyecto busca responder a estas problemáticas mediante soluciones de diseño urbano y arquitectónico que prioricen la conectividad, la accesibilidad y la mejora del entorno construido. Se plantean estrategias que articulan los diferentes sectores urbanos, eliminando barreras físicas y sociales, promoviendo la movilidad sostenible y fortaleciendo el tejido comunitario.

En este capítulo se presentan los lineamientos generales del proyecto, su fundamentación conceptual y las decisiones de diseño adoptadas, con el fin de consolidar una propuesta integral que contribuya a la transformación del espacio urbano y al bienestar de sus habitantes.

ESTRATEGIAS

Para enfrentar las problemáticas de fragmentación urbana, déficit cuantitativo y deficiencia cualitativa del espacio público, hemos desarrollado una solución integral de diseño que actúa en diferentes escalas y frentes. Nuestro enfoque busca integrar, renovar y revitalizar la ciudad a través de estrategias que garanticen una mayor cohesión social, accesibilidad y calidad para el peatón.

- 1. **Reconexión Urbana:** Se eliminan barreras físicas y sociales mediante la implementación de corredores peatonales, espacios de transición y nodos de conectividad, asegurando una movilidad continua y segura.
- 2. **Optimización del Espacio Público:** Se reconfiguran áreas subutilizadas para alcanzar los estándares de m² de espacio público por habitante, garantizando una redistribución equitativa del suelo urbano.
- 3. **Experiencia y Habitabilidad:** Se introducen estrategias de diseño sensorial que enriquecen la interacción del peatón con el espacio, incorporando confort climático, mobiliario inclusivo y elementos que fomentan la identidad y la apropiación social.

Este enfoque no solo mejora la movilidad y la accesibilidad, sino que transforma el espacio público en un entorno dinámico, seguro y atractivo para todos los ciudadanos.

Integrar E.



Crear y Reciclar E.P.



Revitalizar E.P.P.



*Manual de diseño
urbanístico de calidad
para las ciudades*

MANUAL DE DISEÑO

INTRODUCCION

El "Manual de Diseño Urbanístico de Calidad para las Ciudades" es una herramienta metodológica que aborda de manera estructurada la transformación del espacio público en entornos urbanos. Se compone de trazados urbanos, estrategias de intervención y fichas de diseño, cada uno de ellos respondiendo a una de las tres principales problemáticas urbanas: fragmentación, déficit cuantitativo y déficit cualitativo.

- **Trazados urbanos:** Diagnóstico y clasificación de patrones espaciales que evidencian la desconexión y discontinuidad del espacio público.
- **Estrategias de intervención:** Lineamientos para la integración, recuperación y mejora del entorno urbano, priorizando la movilidad peatonal y la equidad espacial.
- **Fichas de diseño:** Propuestas específicas para la implementación de soluciones urbanísticas, asegurando la funcionalidad, sostenibilidad y calidad en la experiencia del usuario.

Este manual se presenta como una guía práctica para urbanistas, diseñadores y gestores urbanos, proporcionando soluciones aplicables y escalables que promuevan ciudades más humanas, accesibles y sostenibles.

CONTENIDO

0. PASO A PASO

1. TRAZADOS



fragmentación

2. ESTRATEGIAS



cantidad

3. FICHAS



calidad

PASO A PASO

METODOLOGIA DE INTERVENCION PARA LA INTEGRACION URBANA

Una vez identificadas las problemáticas de fragmentación, déficit de espacio público y desconexión peatonal en la ciudad, seguimos un proceso estructurado que permite abordar estas deficiencias de manera integral. Este método, aplicable a cualquier ciudad con condiciones similares, se compone de los siguientes seis pasos:

Ilustración: Esquema de autoría propia manual de diseño

1. IDENTIFICAR TRAZADOS URBANOS

SE ANALIZAN LOS DISTINTOS PATRONES ESPACIALES DE LA CIUDAD PARA COMPRENDER SU MORFOLOGÍA Y LA MANERA EN QUE AFECTAN LA MOVILIDAD Y LA INTEGRACIÓN URBANA.



2. RECONOCER AL PEATON

MANUAL

SE ESTUDIA LA INTERACCIÓN DEL PEATÓN CON LAS VÍAS Y ESPACIOS PÚBLICOS, IDENTIFICANDO LOS DESAFÍOS Y OPORTUNIDADES QUE PRESENTAN CADA UNO DE LOS CONTEXTOS URBANOS.

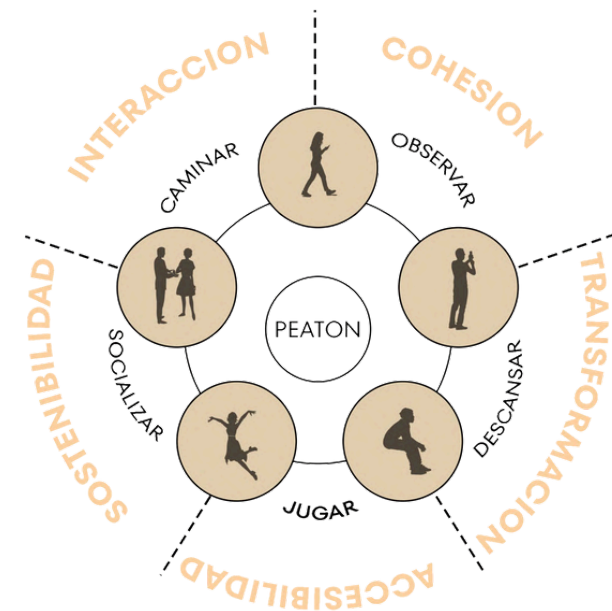


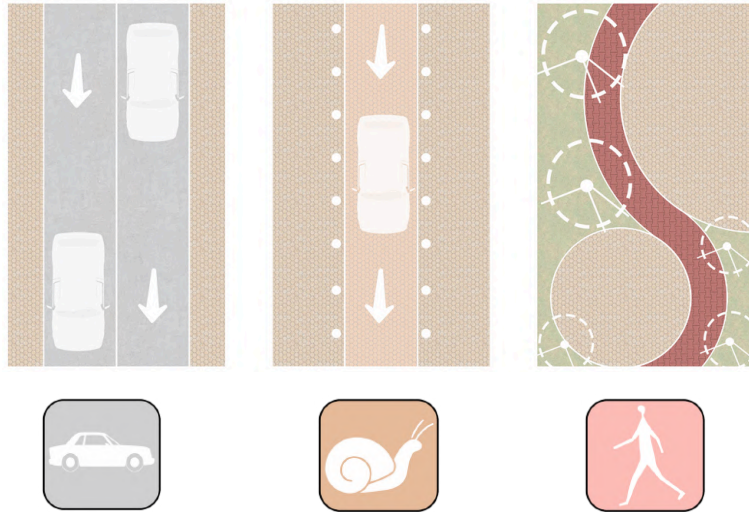
Ilustración: Esquema de autoría propia manual de diseño

METODOLOGIA DE INTERVENCION PARA LA INTEGRACION URBANA

Ilustración: Esquema de autoría propia manual de diseño

3. CATEGORIZAR VIAS

SE DEFINEN LOS TIPOS DE CIRCULACIÓN SEGÚN SU FUNCIÓN Y CAPACIDAD, CLASIFICÁNDOLAS EN VÍAS VEHICULARES, DE TRÁNSITO LENTO O 100% PEATONALES, CON EL OBJETIVO DE EQUILIBRAR LA MOVILIDAD Y MEJORAR LA ACCESIBILIDAD.



4. APLICACION DE ESTRATEGIAS

MANUAL

SE IMPLEMENTAN SOLUCIONES DEL CATÁLOGO DE ESTRATEGIAS DEL MANUAL, ADAPTADAS A LOS DISTINTOS TRAZADOS URBANOS, PARA FORTALECER LA CONTINUIDAD DEL ESPACIO PÚBLICO Y MEJORAR SU CALIDAD.

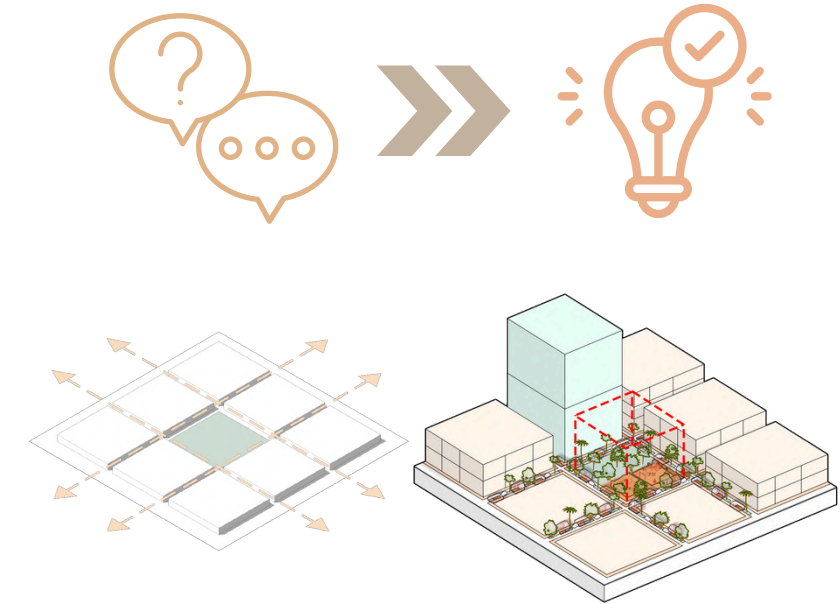


Ilustración: Esquema de autoría propia manual de diseño

METODOLOGIA DE INTERVENCION PARA LA INTEGRACION URBANA

5. ACTIVIDADES DEL ESPACIO PUBLICO

SE ANALIZAN LAS DINÁMICAS URBANAS EN CADA SECTOR, APLICANDO LAS FICHAS DINÁMICAS DEL MANUAL PARA POTENCIAR EL USO DEL ESPACIO PÚBLICO DE ACUERDO CON SU ENTORNO INMEDIATO.

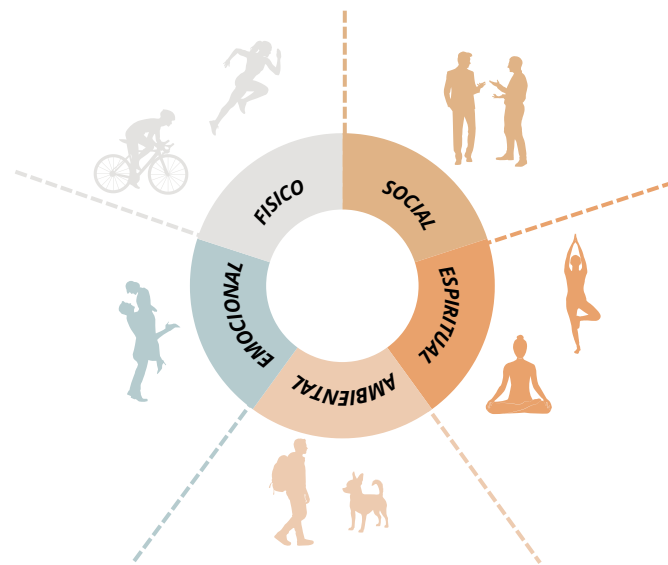


Ilustración: Esquema de autoría propia manual de diseño

6. FORMALIZACION ARQUITECTONICA

MANUAL

SE DISEÑA UNA BANDA PEATONAL QUE ENLAZA LOS ESPACIOS INTERVENIDOS CON LOS EXISTENTES, ESTRUCTURANDO UNA RED INTERNA QUE MEJORA LA COHESIÓN ENTRE BARRIOS Y REFUERZA LA ACCESIBILIDAD URBANA.

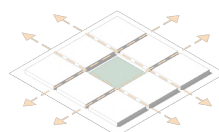
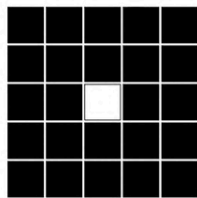


Ilustración: Esquema de autoría propia manual de diseño

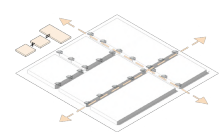
TRAZADOS

CATALOGO

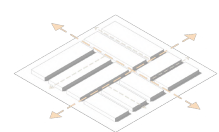
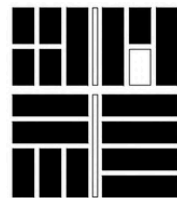
Ilustración: Esquemas trazados urbanos morfología de autoría propia manual de diseño



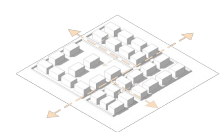
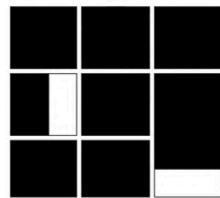
El trazado en damero de los centros históricos destaca por su cuadrícula ordenada, facilitando la orientación y accesibilidad. Sus plazas centrales actúan como puntos de encuentro y actividad, fortaleciendo la identidad urbana y la interacción social.



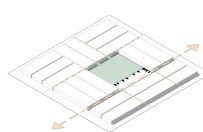
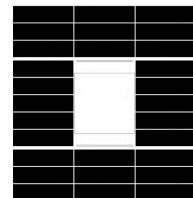
Las grandes manzanas con infraestructuras de producción limitan la conectividad peatonal, priorizando el tránsito vehicular y de carga. Su escala (manzana y perfil) permite intervenciones para mejorar la accesibilidad y optimizar el uso del espacio.



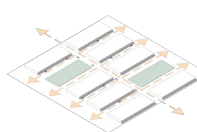
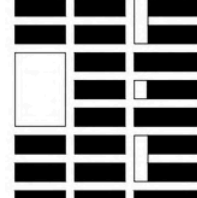
Las grandes manzanas industriales, subdivididas en predios de vivienda, aumentan la densidad sin incorporar antejardines, lo que optimiza el uso del suelo. Esta configuración permite mayor compactación urbana, aunque con menor presencia de espacios verdes privados.



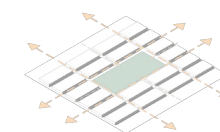
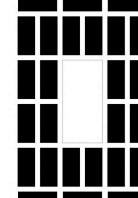
Los conjuntos cerrados con accesos controlados restringen la integración urbana y fragmentan la continuidad del espacio público. Esto genera áreas residuales poco aprovechadas, aunque internamente ofrecen zonas verdes y espacios comunes para sus habitantes.



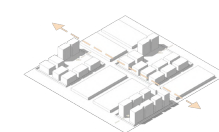
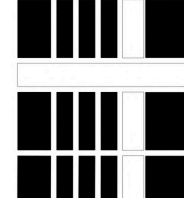
Callejones dispuestos alrededor de un parque central conforman manzanas estrechas de 30 metros, donde los antejardines de 1 metro se enfrentan, generando un entorno peatonal compacto y con proximidad entre viviendas.



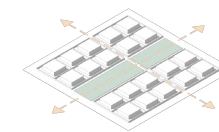
Zona residencial de viviendas unifamiliares con amplios antejardines, donde el automóvil predomina. Sus calles tienen un perfil vial muy amplio, favoreciendo el tránsito vehicular sobre el espacio peatonal.



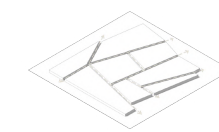
Estructura rectangular con manzanas homogéneas en tamaño y orientación, organizadas en torno a un núcleo central de actividad, como equipamientos o parques. Alta densidad, sin antejardines ni parqueo vehicular.



Combinación de viviendas multifamiliares en conjunto y unifamiliares, con distintos niveles de acceso al espacio público peatonal, donde algunas cuentan con áreas comunes privadas y otras no.



Urbanización de viviendas unifamiliares en grandes terrenos, diseñada para el automóvil, con baja densidad, escasa conectividad y alejada de los centros de actividad.

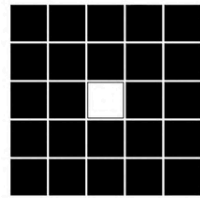


Crecimiento informal en terrenos irregulares, con baja accesibilidad, sin infraestructura peatonal y un trazado vial desordenado que fomenta una inseguridad al peatón.

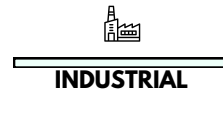
TRAZADOS

OPORTUNIDADES

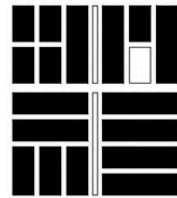
Ilustración: Esquemas trazados urbanos morfología de autoría propia manual de diseño



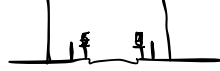
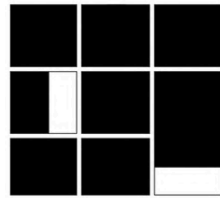
- Reducción de carriles vehiculares en los perfiles para mejorar conexiones peatonales.
- Creación de calles de tránsito lento con bahías de parqueo.
- Opción de liberar una manzana central en grupos de nueve para generar parques o equipamientos.



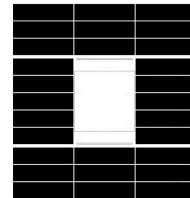
- Densificación de las manzanas para generar nuevos espacios de vivienda con mayor área de espacio público.
- Creación de nuevas vías peatonales y zonas verdes en antiguas áreas industriales.
- Activación de calles muertas (culatas de fábricas) para el uso peatonal.



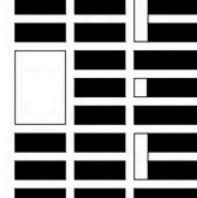
- Peatonalización de calles de bajo tráfico vehicular, mejorando la movilidad peatonal.
- Creación de parqueaderos públicos para liberar las calles a los peatones.
- Desarrollo de manzanas peatonales interconectadas por corredores verdes.



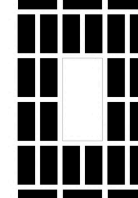
- Conversión de algunas calles en corredores verdes que unen los parques existentes.
- Unificación de accesos vehiculares, reduciendo el impacto del tráfico en el interior de los grupos de conjuntos.
- Apertura parcial de espacios comunes de los conjuntos hacia la ciudad, fomentando su uso público.



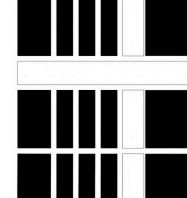
- Ampliación de pasajes peatonales incorporando antejardines.
- Creación de corredores peatonales continuos que conecten parques y plazas centrales.
- Densificación en algunas manzanas para liberar otras y destinarlas a espacio público.



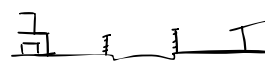
- Reducción de carriles vehiculares para ampliar espacio público a equipamientos urbanos.
- Implementación de calles de tránsito lento con circulación en un solo sentido.
- Creación de conexiones entre las zonas verdes para integrarlas en una red continua.



- Reducción de carriles para ampliar andenes y mobiliario.
- Creación de conexiones peatonales entre parques para fortalecer la movilidad no motorizada.
- Implementación de medidas de tráfico calmado para fomentar un entorno más amigable.



- Conversión de calles en vías de tránsito lento, priorizando la movilidad activa.
- Transformación de separadores viales en corredores o bulevares con equipamientos urbanos.
- Integración de las diferentes tipologías de vivienda a través de mejoras en el espacio público.



- Reconfiguración de las vías reduciendo carriles y agregando andenes y ciclorrutas.
- Intervención de zonas verdes para fomentar actividades comunitarias.
- Potenciación de la red ecológica mediante mejores conexiones con el resto de la ciudad por medio de corredores peatonales.



- Mejoras en la infraestructura de los pasajes, incluyendo mobiliario urbano y equipamientos.
- Implementación de parques verticales en puntos estratégicos para generar más espacio público.
- Creación de senderos y accesos peatonales que conecten las partes altas con las zonas bajas.

ESTRATEGIAS

CATALOGO

Hemos elaborado un catalogo de estrategias diseñado para aumentar tanto la cantidad como la calidad del espacio público en la ciudad. Este manual ofrece una serie de propuestas, enfocadas en mejorar la accesibilidad y la habitabilidad de los entornos urbanos

Ilustración: Render estilo dibujo de estrategia propia propia

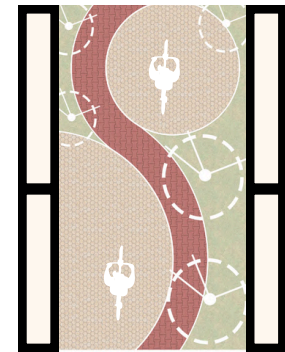
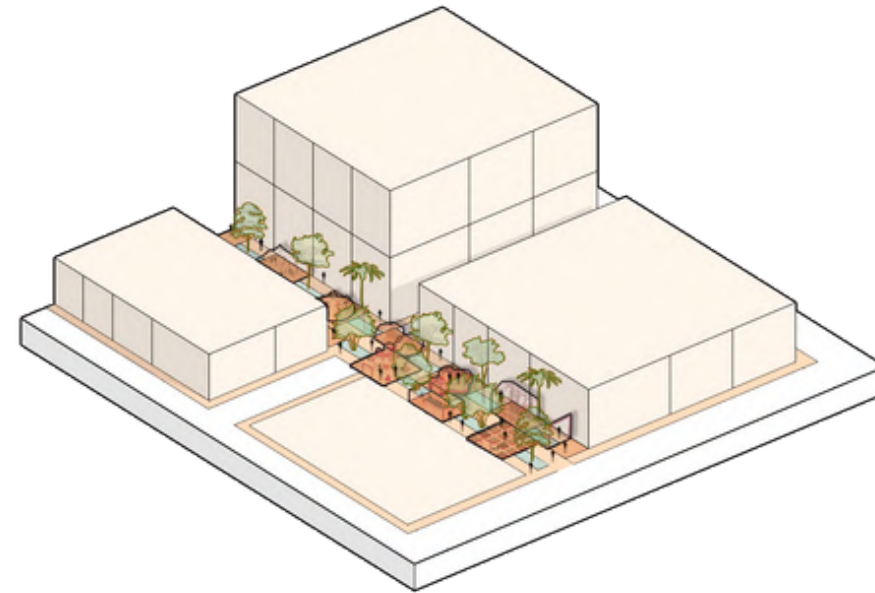
Ilustración: Esquema de autoría propia manual de diseño



TRANSITO PEATON

SE TOMA EL PERFIL VIAL DE BORDE A BORDE PARA CONVERTIR TODA LA VÍA EN ESPACIO PÚBLICO PEATONAL. LOS CRUCES VEHICULARES NO CUENTAN COMO ESPACIO PÚBLICO EFECTIVO.

E1



ESTRATEGIAS

CATALOGO

Ilustración: Render estilo dibujo de estrategia autoría propia

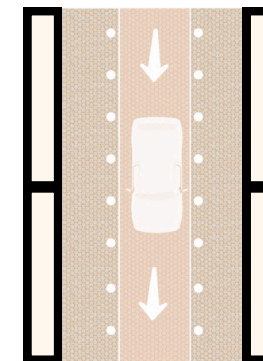
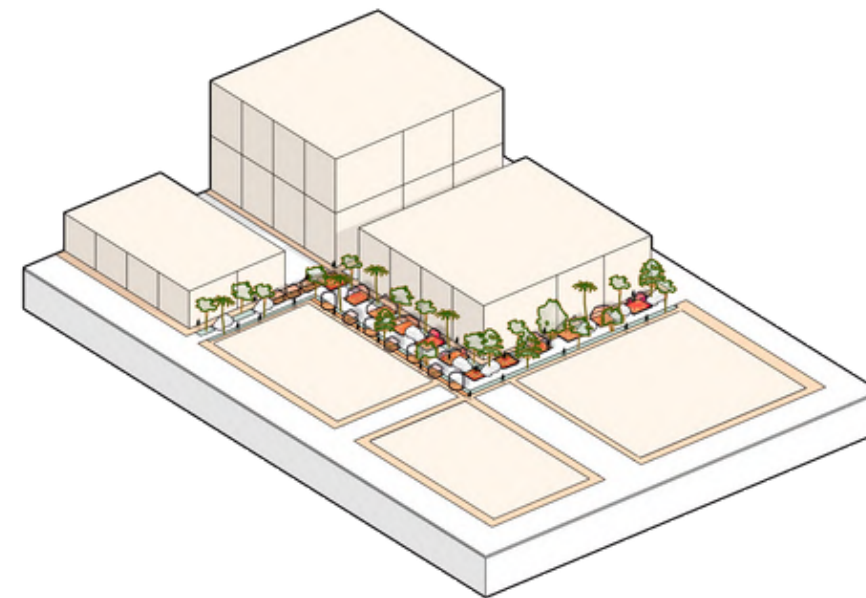
Ilustración: Esquema de autoría propia manual de diseño



TRANSITO LENTO

MÍNIMO EL 50% DE LA VÍA SE DESTINA AL USO PEATONAL, CON UN SOLO CARRIL VEHICULAR Y, SI EL ANCHO LO PERMITE, ESTACIONAMIENTOS. LA VÍA Y EL ANDÉN ESTÁN AL MISMO NIVEL, DELIMITADOS CON SEPARADORES COMO BOLARDOS.

E2



ESTRATEGIAS

CATALOGO

Ilustración: Render estilo dibujo de estrategia autoría propia

Ilustración: Esquema de autoría propia manual de diseño



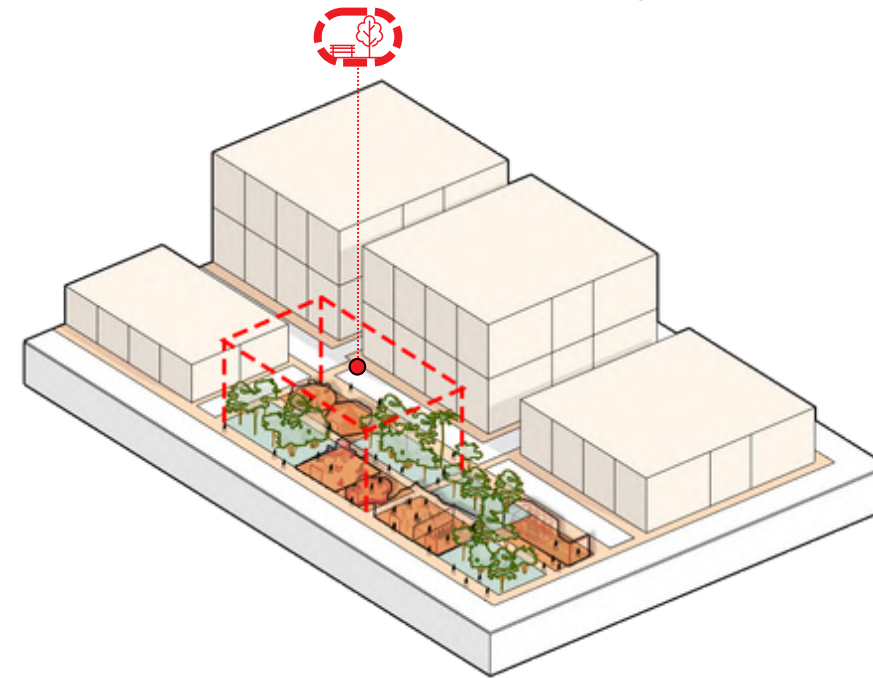
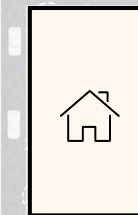
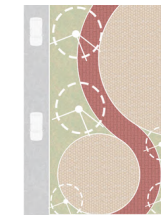
EXPANSION E.P

SI UN CUADRANTE INCLUYE PARQUES O PLAZOLETAS COMO ESPACIO PÚBLICO EFECTIVO, SE INCORPORA LA MANZANA ADYACENTE COMO EXTENSIÓN. ESTO IMPLICA LA APROPIACIÓN TOTAL DEL ÁREA PRIVADA, CON LA RESTRICCIÓN DE EXPANDIRSE SOLO A UNA MANZANA.

E3

ANTES

DESPUES



ESTRATEGIAS

CATALOGO

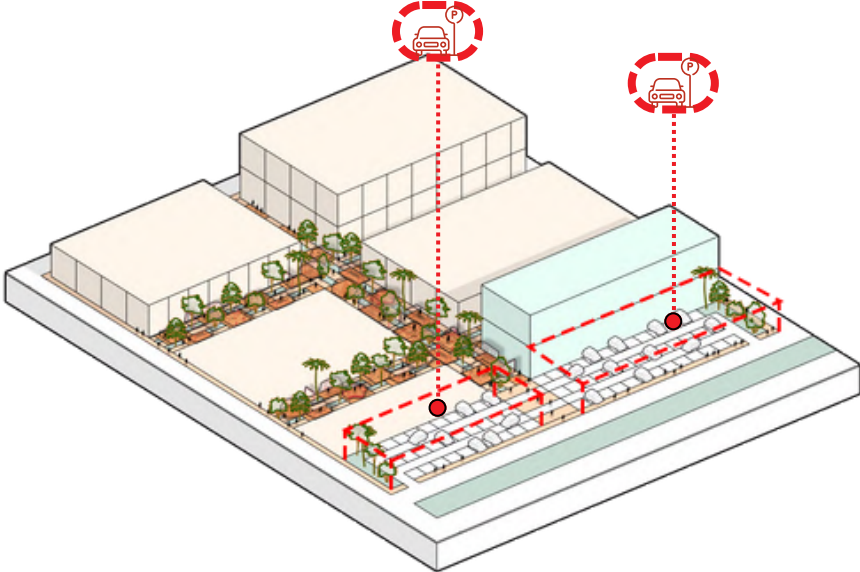
Ilustración: Render estilo dibujo de estrategia autoría propia

Ilustración: Esquema de autoría propia manual de diseño



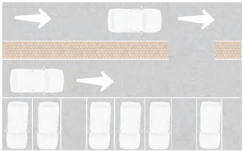
MANZANA PEATONAL

EL CUADRANTE DEBE INCLUIR AL MENOS CUATRO MANZANAS. LAS CALLES INTERNAS SERÁN EXCLUSIVAMENTE PEATONALES. UNA FRACCIÓN DE UNA MANZANA EN EL BORDE SE DESTINARÁ A ESTACIONAMIENTO Y LA OTRA A AUMENTAR LA DENSIDAD URBANA COMO COMPENSACIÓN.

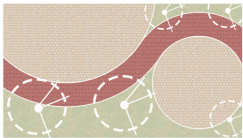


E4

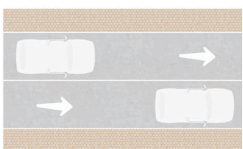
PARKIN PUBLICO



CALLE INTERNAS



VIA PERIMETRAL



ESTRATEGIAS

CATALOGO

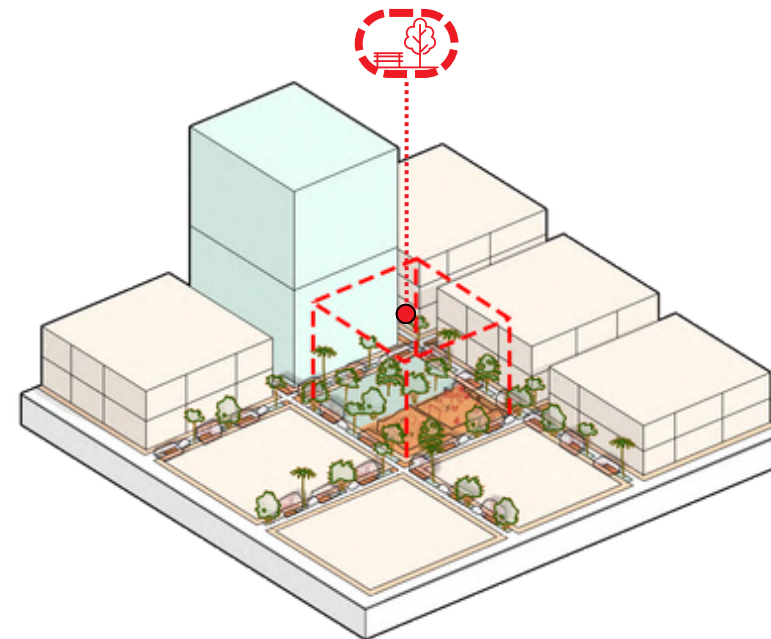
Ilustración: Render estilo dibujo de estrategia autoría propia

Ilustración: Esquema de autoría propia manual de diseño



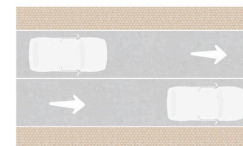
SUPERMANZANA

EL DISEÑO INCLUYE NUEVE MANZANAS, DEJANDO LA CENTRAL COMO ESPACIO PÚBLICO ACCESIBLE. LAS CALLES INTERNAS SERÁN DE UN SOLO CARRIL CON VELOCIDAD REDUCIDA PARA LA SEGURIDAD PEATONAL. PARA COMPENSAR, UNA MANZANA TENDRÁ MAYOR DENSIDAD URBANA.

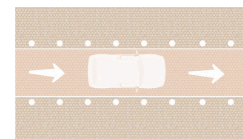


E5

VIA PERIMETRAL



CALLE INTERNAS



PARQUE CENTRAL



ESTRATEGIAS

CATALOGO

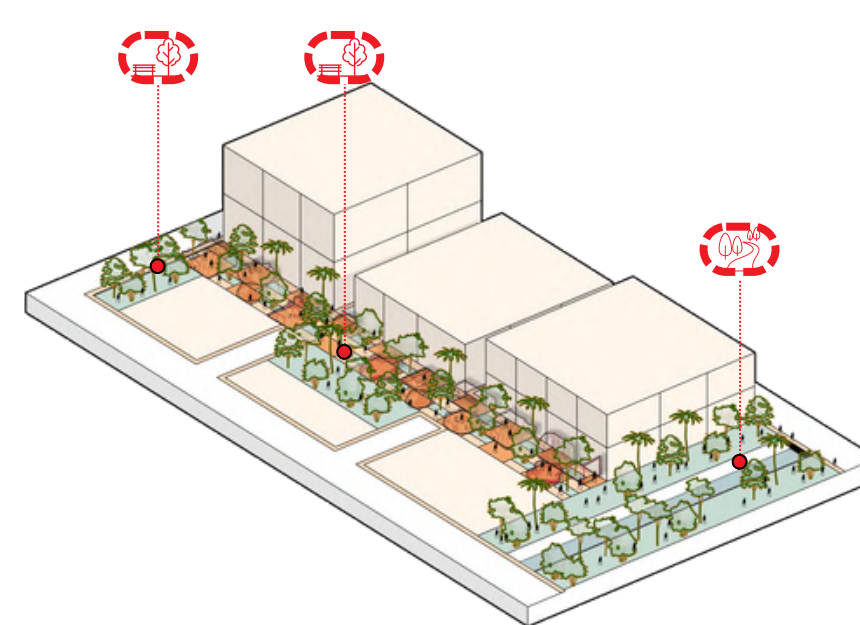
Ilustración: Render estilo dibujo de estrategia autoría propia

Ilustración: Esquema de autoría propia manual de diseño



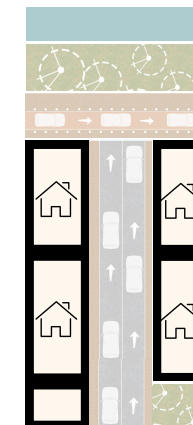
CONEXION PEATONAL

UNA DE SUS CALLES INTERNAS SERÁ EXCLUSIVAMENTE PEATONAL. ESTA VÍA CONECTARÁ EL BARRIO CON LOS ESPACIOS PÚBLICOS Y DEBERÁ EXTENDERSE DE EXTREMO A EXTREMO DEL CUADRANTE, ASEGURANDO LA CONTINUIDAD DEL ESPACIO PÚBLICO.



E6

ANTES



DESPUES



ESTRATEGIAS

CATALOGO

Ilustración: Render estilo dibujo de estrategia autoría propia

Ilustración: Esquema de autoría propia manual de diseño



CORREDOR AZUL

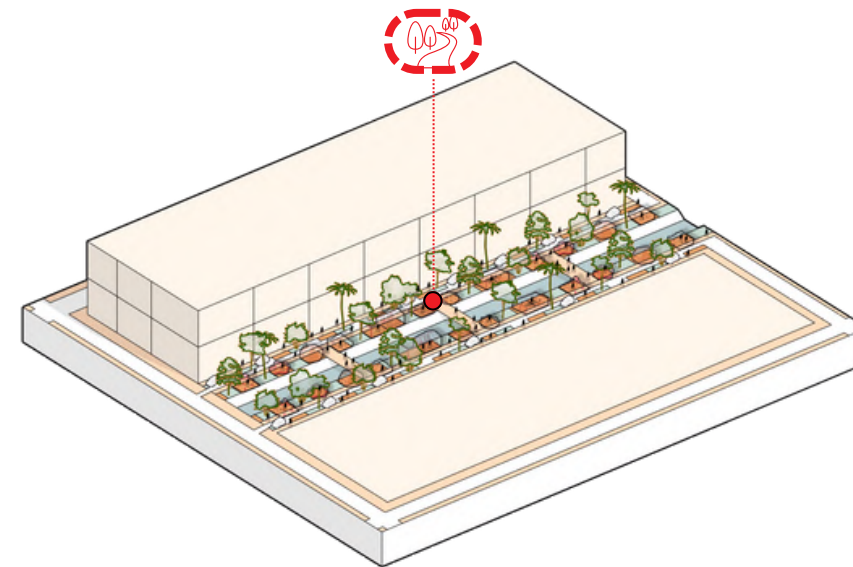
CUANDO HAY UN CANAL DE AGUAS PLUVIALES, TODA LA VÍA SE CONVIERTE EN ESPACIO PÚBLICO EFECTIVO. SE DEBEN CREAR ESTACIONAMIENTOS Y CALLES DE TRANSITO LENTO PARA GARANTIZAR ACCESIBILIDAD.

E7

ANTES



DESPUES



ESTRATEGIAS
CATALOGO

Ilustración: Render estilo dibujo de estrategia autoría propia

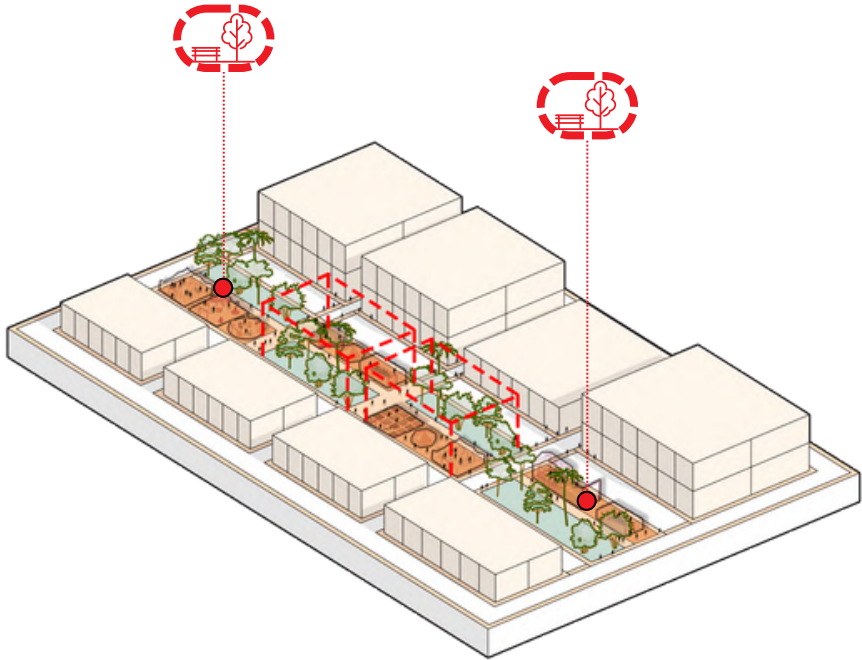
Ilustración: Esquema de autoría propia manual de diseño



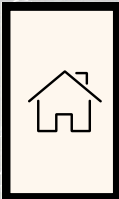
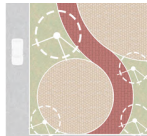
CORREDOR VERDE

EN BARRIOS CON PEQUEÑOS PARQUES O ÁREAS VERDES, SE DEBE ASEGURAR SU CONTINUIDAD ASIGNANDO TERRENOS ADYACENTES O UN PORCENTAJE DE NUEVOS TERRENOS PARA ESPACIOS PÚBLICOS. ESTOS DEBEN MANTENER EL MISMO ANCHO QUE LOS EXISTENTES PARA GARANTIZAR COHERENCIA Y CALIDAD URBANA.

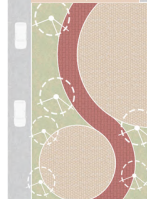
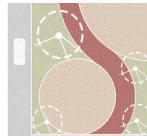
E8



ANTES



DESPUES



ESTRATEGIAS

CATALOGO

Ilustración: Render estilo dibujo de estrategia autoría propia

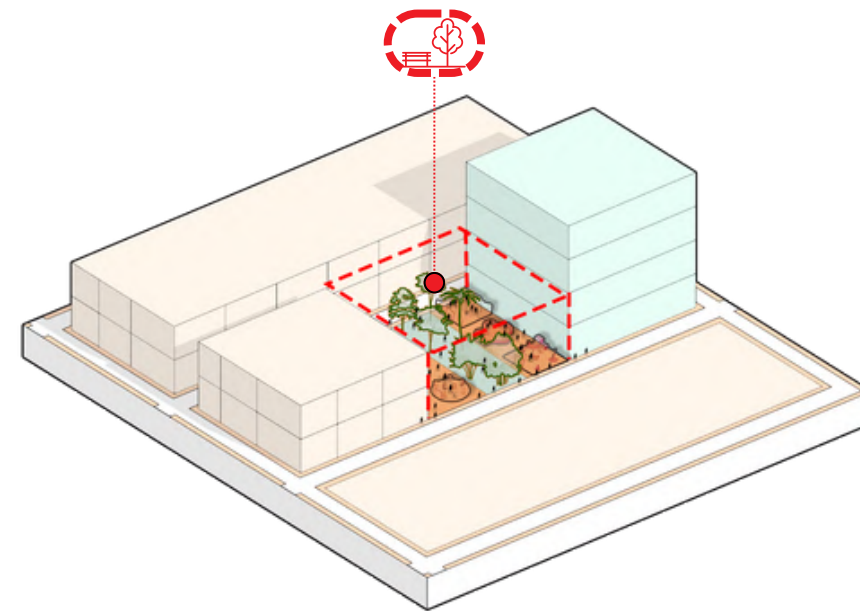
Ilustración: Esquema de autoría propia manual de diseño



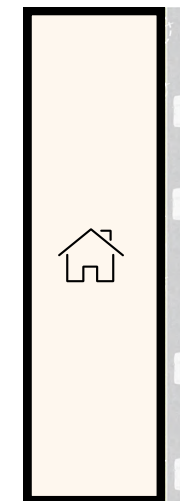
E.P. 1 EN 3

LAS MANZANAS RECTANGULARES MUY ALARGADAS SE DIVIDEN EN TRES PARTES: EL CENTRO SE CONVIERTE EN ESPACIO PÚBLICO, UN LADO AUMENTA SU DENSIDAD URBANA Y EL OTRO MANTIENE LAS VIVIENDAS EXISTENTES.

E9



ANTES



DESPUES



FICHAS DINAMICAS CATALOGO

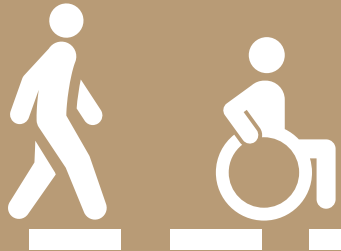


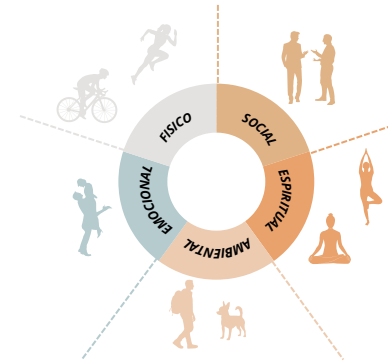
Ilustración: Esquema de autoría propia manual de diseño

3

El diseño urbanístico no solo configura el entorno físico de las ciudades, sino que también moldea la experiencia del espacio y la interacción de sus habitantes con él. Como señala Alberto Saldarriaga en *La Experiencia de la Arquitectura*, la arquitectura son vivencias que se perciben a través de los sentidos, el cuerpo y la memoria. Este manual busca estructurar un modelo de diseño urbano basado en estos principios, garantizando que el espacio público peatonal sea **habitable, inclusivo y funcional**, promoviendo experiencias significativas para todos sus usuarios.

Para lograrlo, es fundamental considerar el bienestar integral de las personas en el entorno construido. En este sentido, retomamos el modelo de Ken Wilber, quien define cinco dimensiones del bienestar que deben reflejarse en el diseño urbano:

1. **Bienestar físico:** Espacios accesibles, seguros y cómodos que favorezcan el desplazamiento y la movilidad.
2. **Bienestar emocional:** Lugares que generen sensación de seguridad, confort y pertenencia.
3. **Bienestar social:** Diseño que promueva la interacción y el sentido de comunidad.
4. **Bienestar ambiental:** Integración de estrategias sostenibles que minimicen el impacto ecológico.
5. **Bienestar cultural y espiritual:** Espacios que fortalezcan la identidad, la historia y los valores de la comunidad.



Principios Generales

Desde esta perspectiva, el diseño del espacio público debe responder a cinco principios fundamentales:

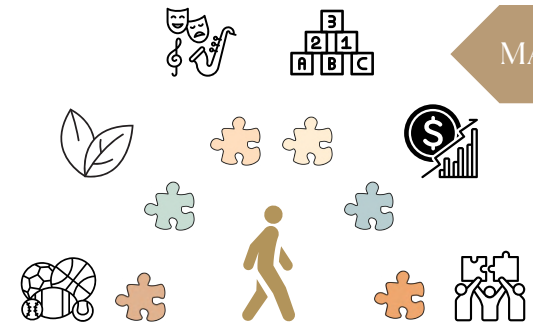
1. **Accesibilidad:** Inclusión de todos los usuarios, desde peatones hasta personas con movilidad reducida.
2. **Confort:** Creación de entornos agradables y funcionales para el descanso y la circulación.
3. **Seguridad:** Implementación de elementos que protejan al peatón y mejoren la visibilidad.
4. **Sostenibilidad:** Uso de materiales ecológicos y estrategias para la gestión ambiental.
5. **Integración Sensorial:** Diseño que estimule la interacción con los sentidos (visión, tacto, olfato, audición, gusto, kinestesia).

Las Fichas son modelos flexibles de diseño que responden a distintas actividades y usos que enriquecen el espacio público peatonal. Organizadas en seis categorías —lúdico, natural, cultural, educativo, comercial y recreativo—, integran elementos esenciales para mejorar la habitabilidad, fomentar la interacción social y garantizar un entorno accesible y funcional. Además, estimulan los seis sentidos del peatón, creando experiencias urbanas más completas y sensorialmente inclusivas.

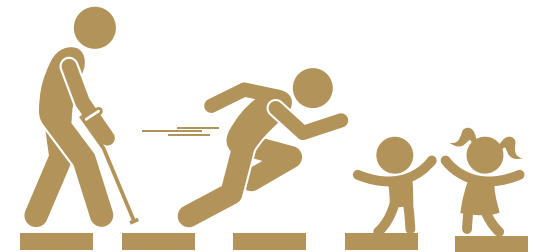
Parámetros de las Fichas

Cada ficha responde a criterios clave para la planificación del espacio público:

- Recorrido peatonal (andén) seguro y accesible
- Soporte ecológico y gestión ambiental
- Arborización con biodiversidad nativa
- Manejo eficiente de aguas lluvias
- Iluminación adecuada para seguridad y visibilidad
- Señalización clara y accesible
- Mobiliario inclusivo y funcional
- Bolardos para delimitar espacios y proteger al peatón



Las fichas presentadas en este manual son herramientas dinámicas que permiten estructurar y configurar el espacio público peatonal, asegurando su habitabilidad y funcionalidad. Por lo tanto se debe garantizar el bienestar de los distintos tipos de usuarios.



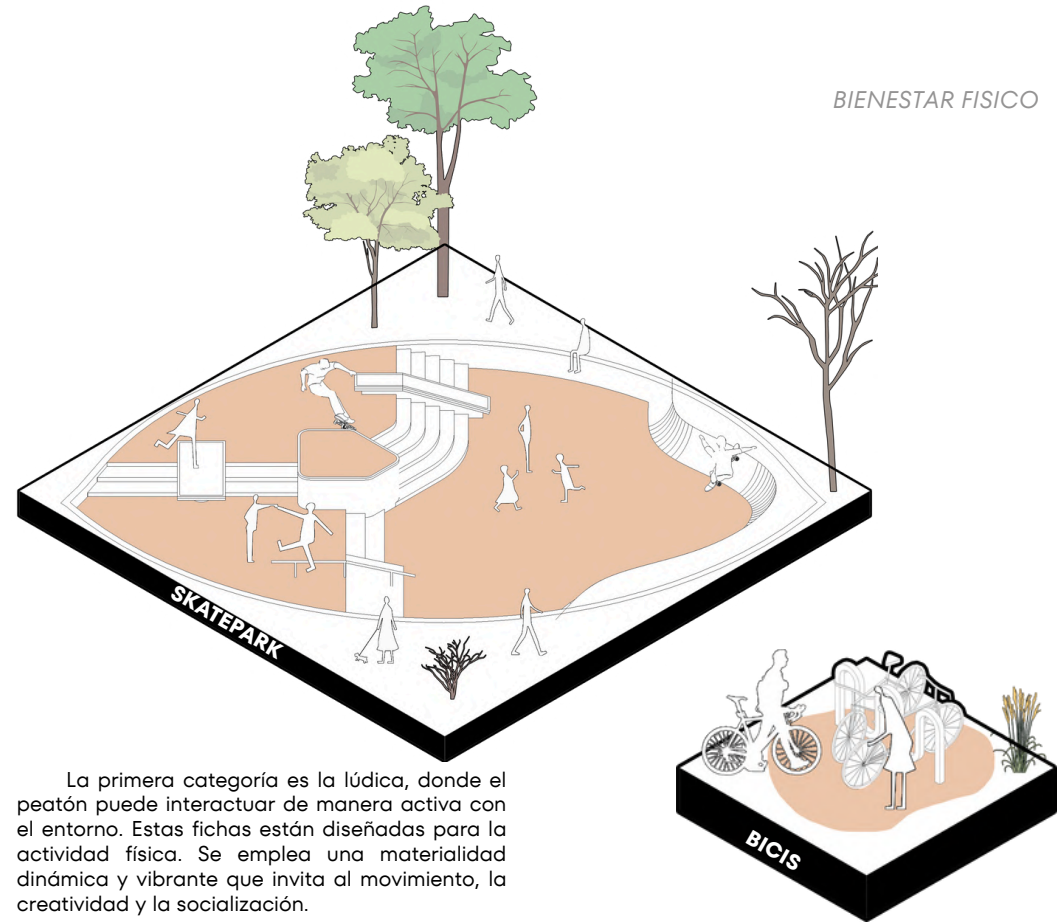
FICHAS DINAMICAS



LUDICO



Ilustración: esquema de torta ficha dinamica autoria propia



BIENESTAR FISICO

La primera categoría es la lúdica, donde el peatón puede interactuar de manera activa con el entorno. Estas fichas están diseñadas para la actividad física. Se emplea una materialidad dinámica y vibrante que invita al movimiento, la creatividad y la socialización.

REFERENTE



Kwinana Outdoor Youth Space | Perth, Australia | Convic

MATERIAL



madera



pavimento de goma



cesped artificial

COLOR



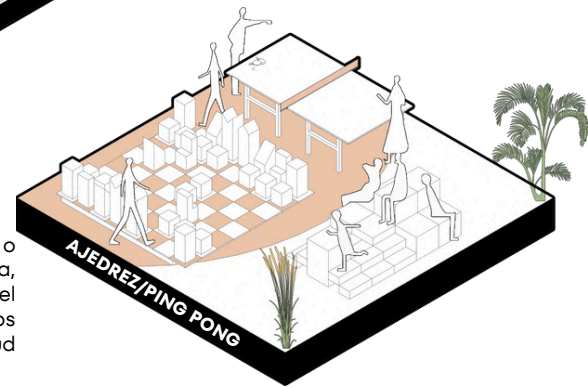
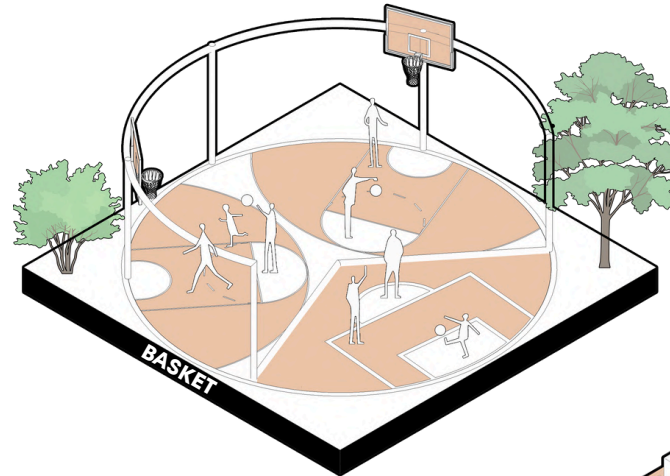
rojo



amarillo



azul



Los espacios lúdicos como parques deportivos o áreas de juego permiten la actividad física, especialmente en los jóvenes, promoviendo el desarrollo motor y el ejercicio. Estos espacios son esenciales para mantener una buena salud física.

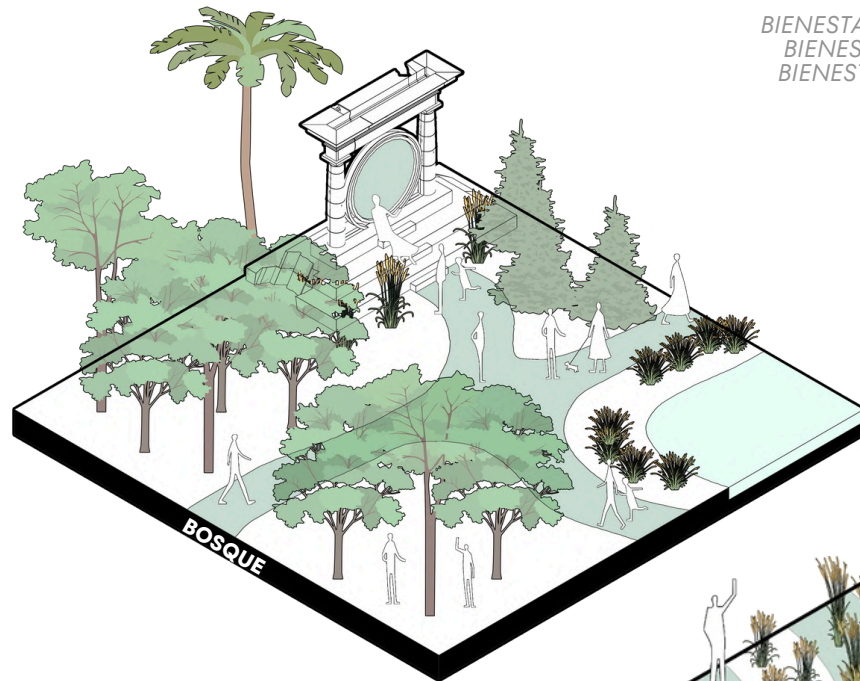
FICHAS DINAMICAS



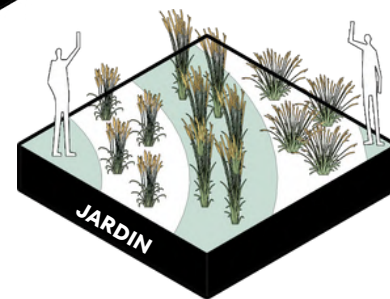
NATURAL



Ilustración: esquema de torta ficha dinamica autoria propia



La categoría natural se enfoca en resaltar la dimensión ecológica a través de la integración de materiales orgánicos. Estos espacios buscan promover la contemplación y el disfrute del entorno, mejorar la calidad ambiental y fortalecer la conexión con la naturaleza.



BIENESTAR EMOCIONAL
BIENESTAR ESPIRITUAL
BIENESTAR AMBIENTAL

REFERENTE



topographic playgrounds | Carlos Bañón

MATERIAL



piedra



tierra



bambú

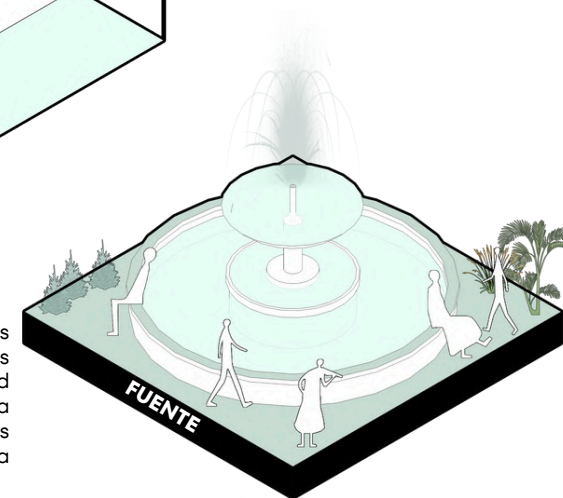
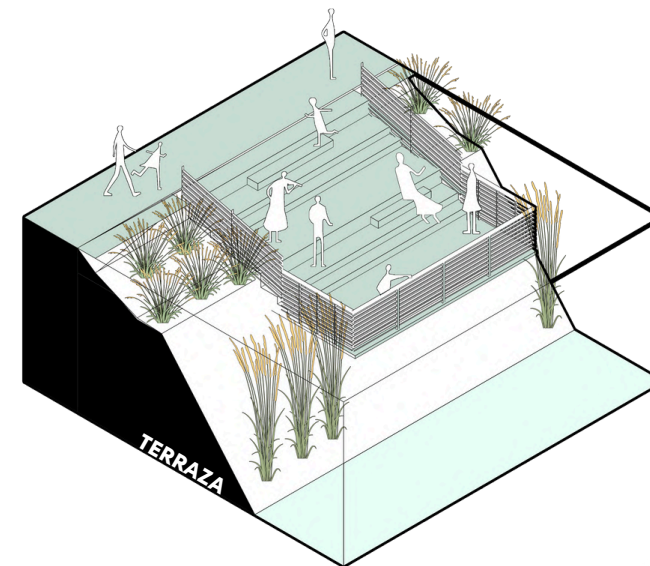
COLOR



verdes



marrones



Bosques, terrazas hacia los canales, jardines florales o polinizadores y puentes de agua; estos espacios son vitales para la sostenibilidad ambiental, proporcionando un entorno donde la biodiversidad puede prosperar y donde las personas pueden aprender sobre la importancia de cuidar el planeta.

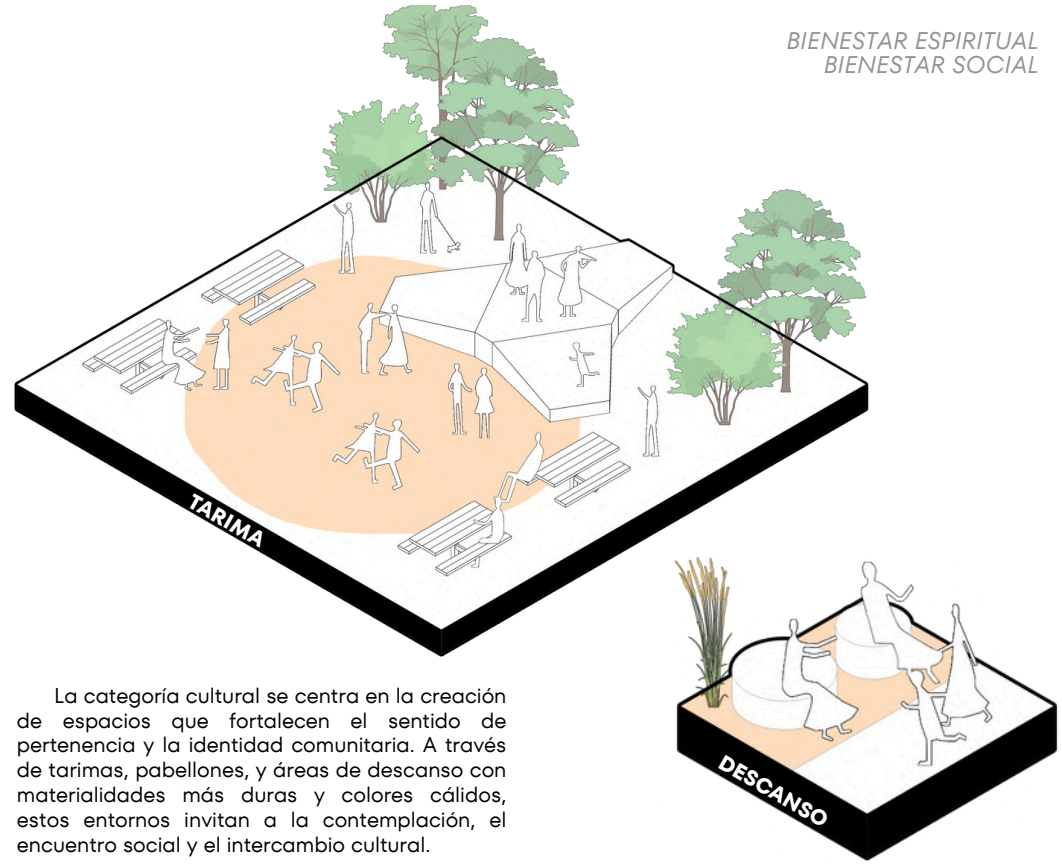
FICHAS DINAMICAS



CULTURAL



Ilustración: esquema de torta ficha dinamica autoria propia



La categoría cultural se centra en la creación de espacios que fortalecen el sentido de pertenencia y la identidad comunitaria. A través de tarimas, pabellones, y áreas de descanso con materialidades más duras y colores cálidos, estos entornos invitan a la contemplación, el encuentro social y el intercambio cultural.

REFERENTE



Kwinana Outdoor Youth Space | Perth, Australia | Convic

MATERIAL



ladrillo de arcilla



ceramica



césped artificial

COLOR



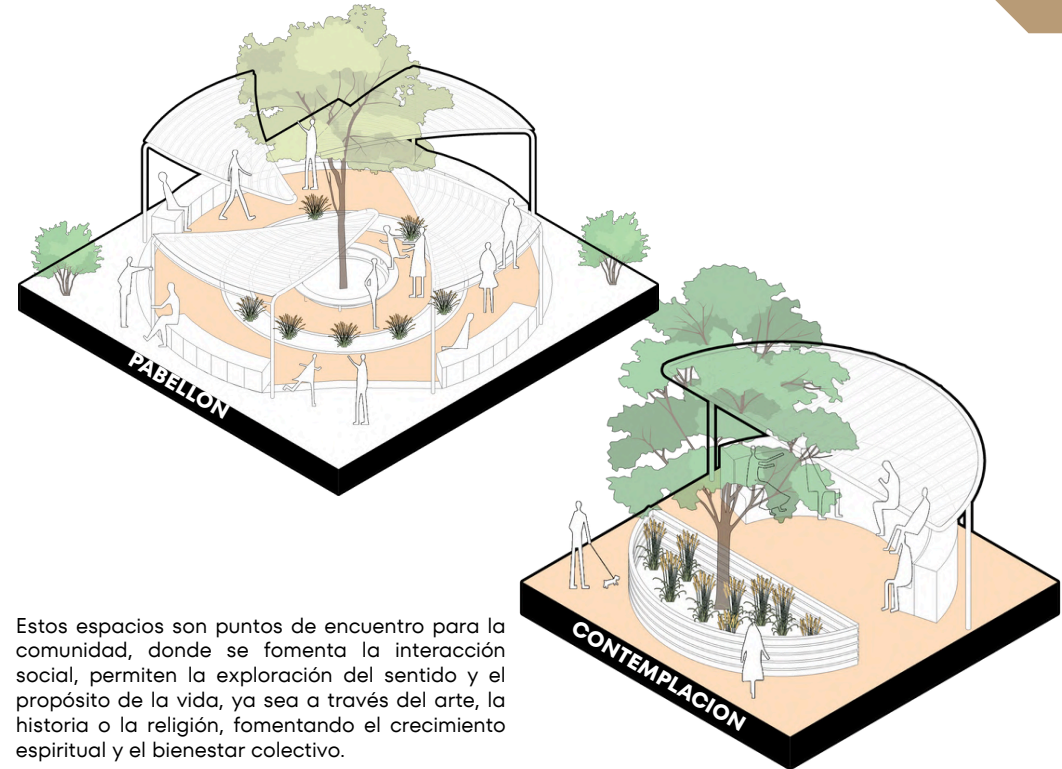
terracotas



marron



beige



Estos espacios son puntos de encuentro para la comunidad, donde se fomenta la interacción social, permiten la exploración del sentido y el propósito de la vida, ya sea a través del arte, la historia o la religión, fomentando el crecimiento espiritual y el bienestar colectivo.

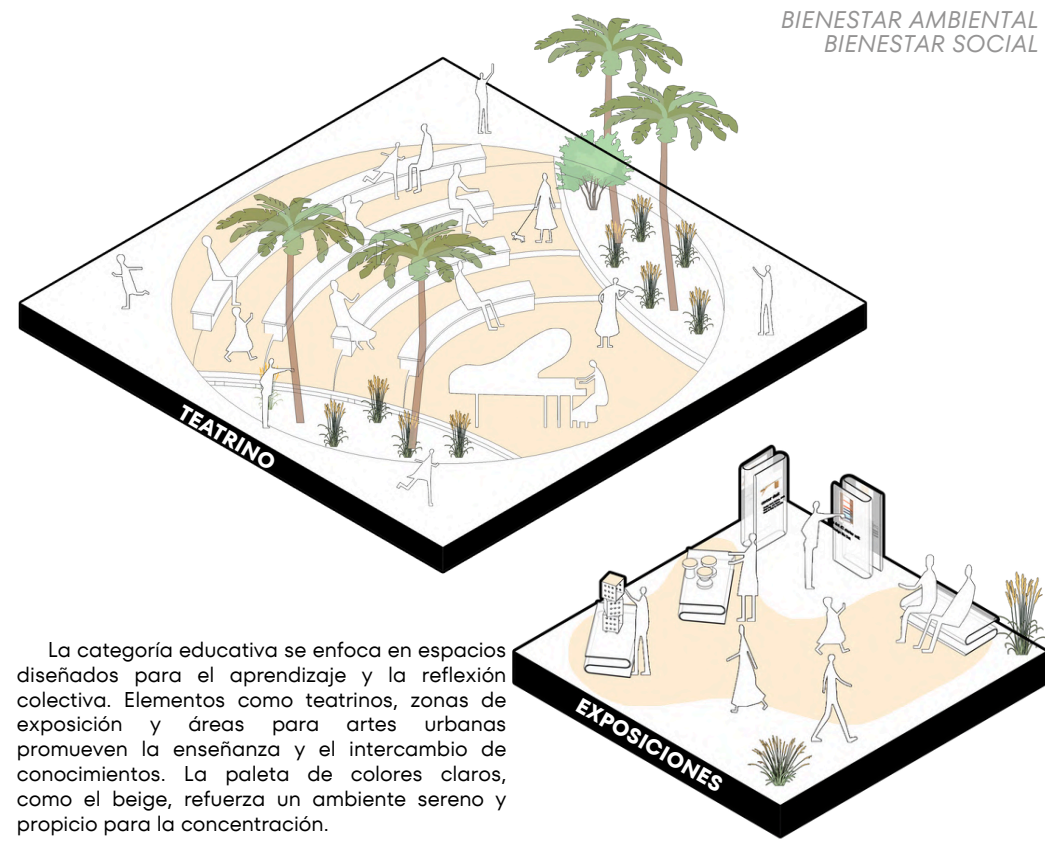
FICHAS DINAMICAS



EDUCATIVO



Ilustración: esquema de torta ficha dinamica autoria propia



La categoría educativa se enfoca en espacios diseñados para el aprendizaje y la reflexión colectiva. Elementos como teatrinos, zonas de exposición y áreas para artes urbanas promueven la enseñanza y el intercambio de conocimientos. La paleta de colores claros, como el beige, refuerza un ambiente sereno y propicio para la concentración.

REFERENTE



MATERIAL



madera



concreto



yeso

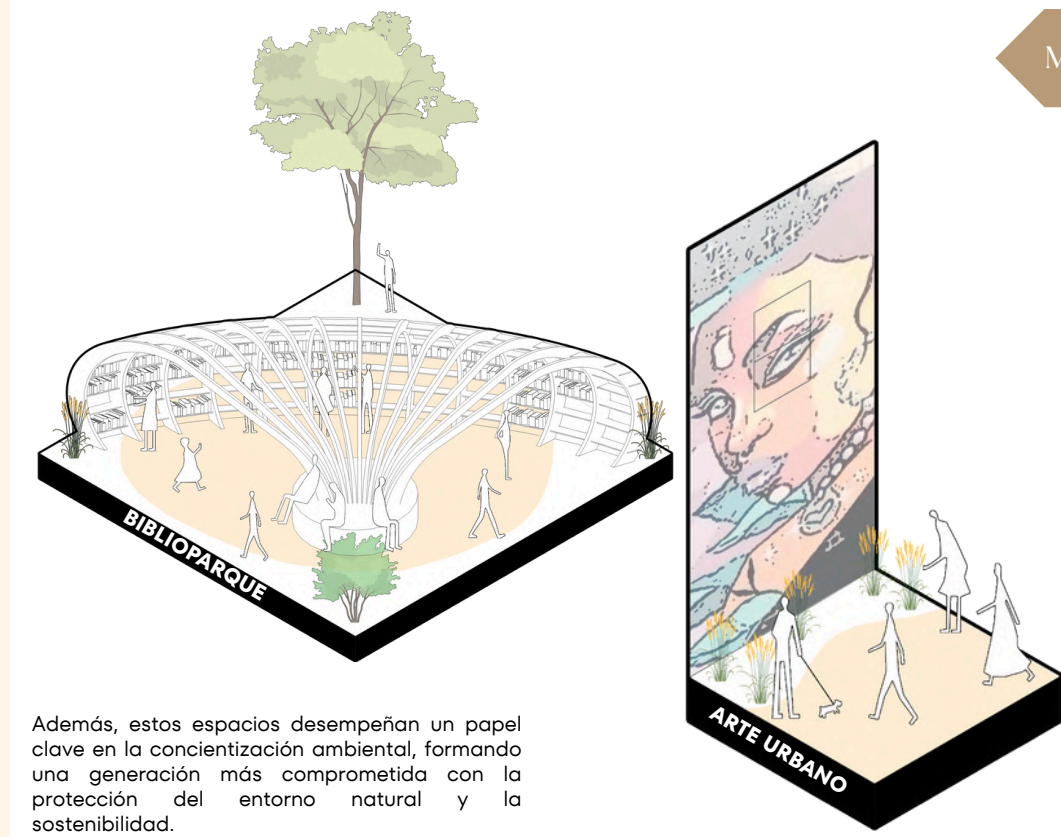
COLOR



blanco



beige



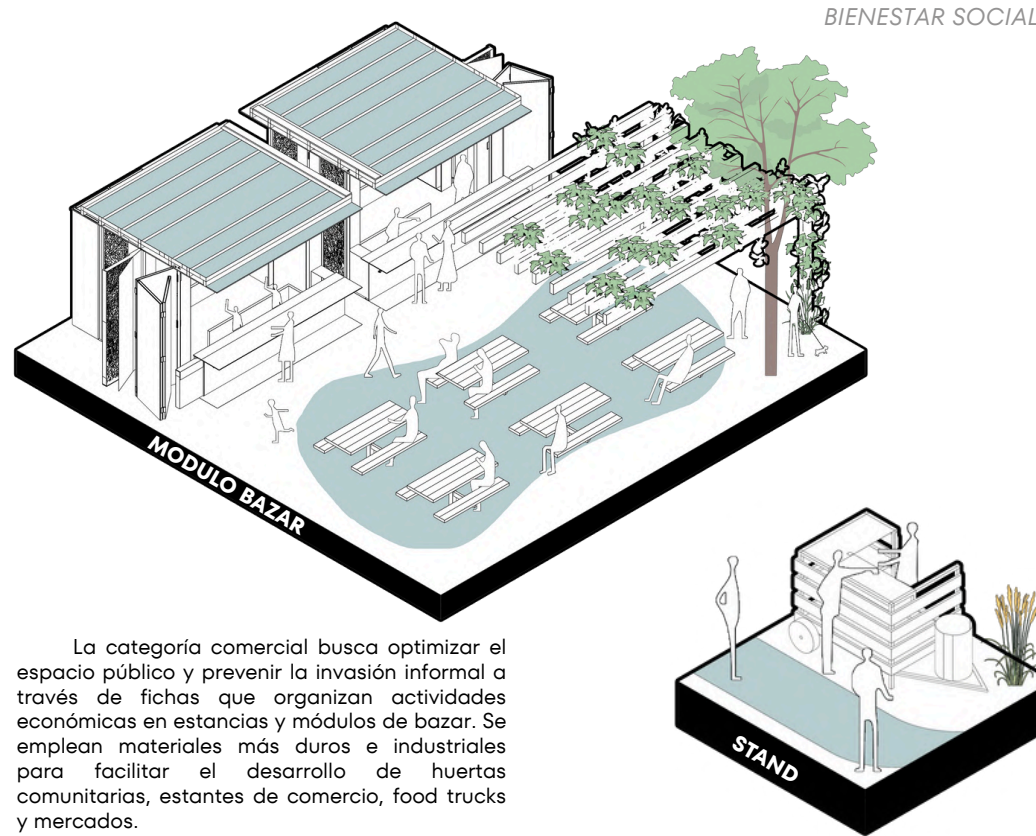
Además, estos espacios desempeñan un papel clave en la concientización ambiental, formando una generación más comprometida con la protección del entorno natural y la sostenibilidad.

FICHAS
DINAMICAS

COMERCIAL



Ilustración: esquema de torta ficha dinamica autoria propia

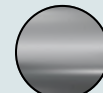


La categoría comercial busca optimizar el espacio público y prevenir la invasión informal a través de fichas que organizan actividades económicas en estancias y módulos de bazar. Se emplean materiales más duros e industriales para facilitar el desarrollo de huertas comunitarias, estantes de comercio, food trucks y mercados.

REFERENTE



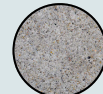
MATERIAL



acero



vidrio



piedra pulida

COLOR



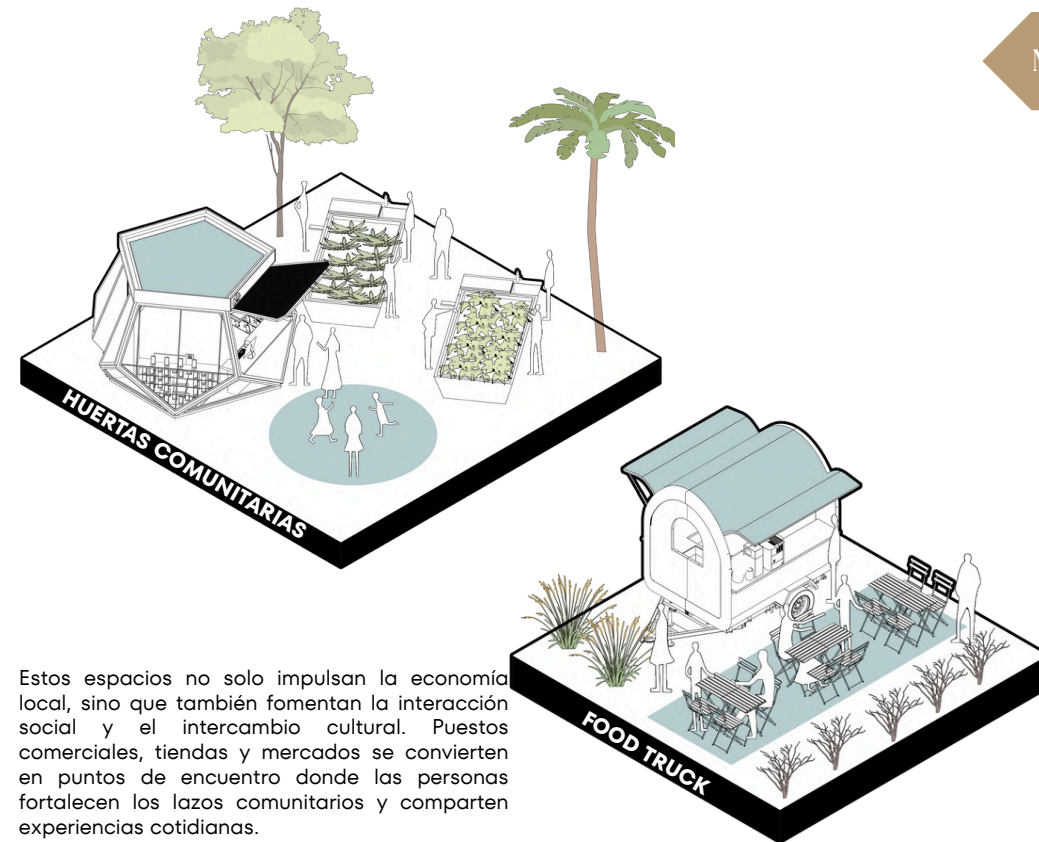
negro



gris



plata



Estos espacios no solo impulsan la economía local, sino que también fomentan la interacción social y el intercambio cultural. Puestos comerciales, tiendas y mercados se convierten en puntos de encuentro donde las personas fortalecen los lazos comunitarios y comparten experiencias cotidianas.

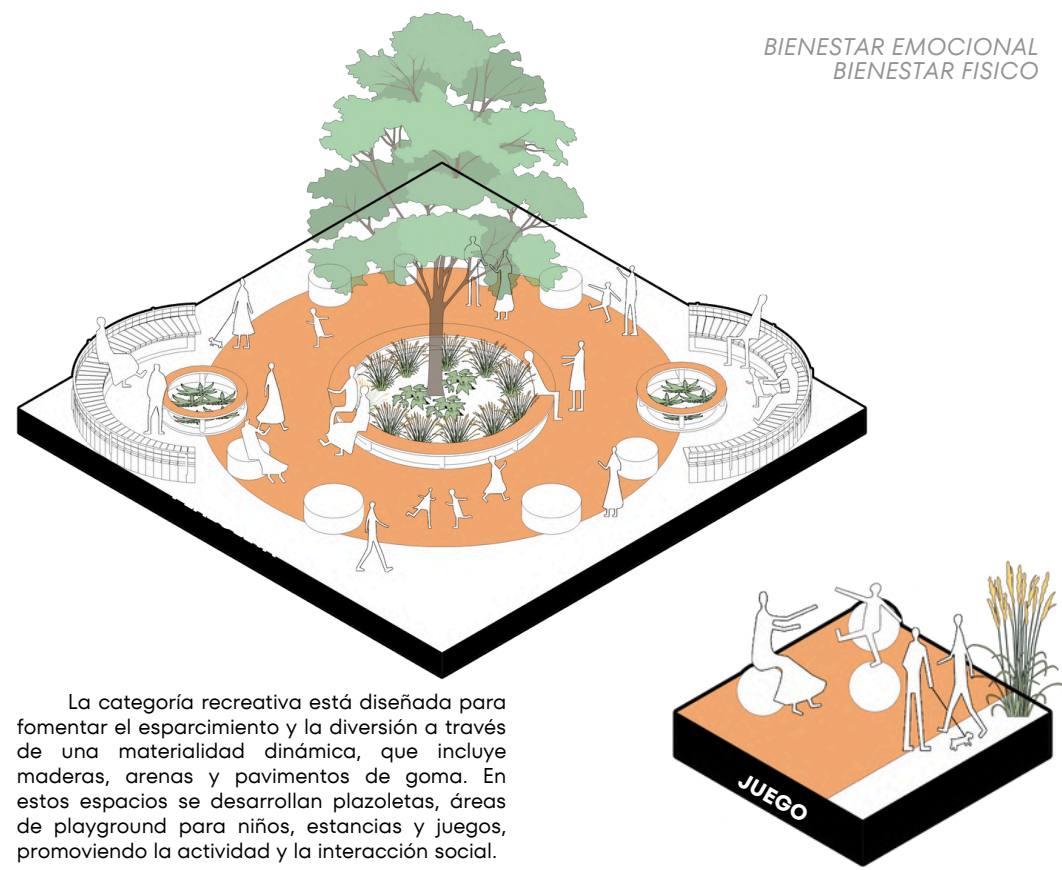
FICHAS DINAMICAS



RECREATIVO



Ilustración: esquema de torta ficha dinamica autoria propia



La categoría recreativa está diseñada para fomentar el esparcimiento y la diversión a través de una materialidad dinámica, que incluye maderas, arenas y pavimentos de goma. En estos espacios se desarrollan plazoletas, áreas de playground para niños, estancias y juegos, promoviendo la actividad y la interacción social.

BIENESTAR EMOCIONAL
BIENESTAR FISICO

REFERENTE



MATERIAL



madera

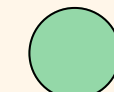


arena



pavimento de goma

COLOR



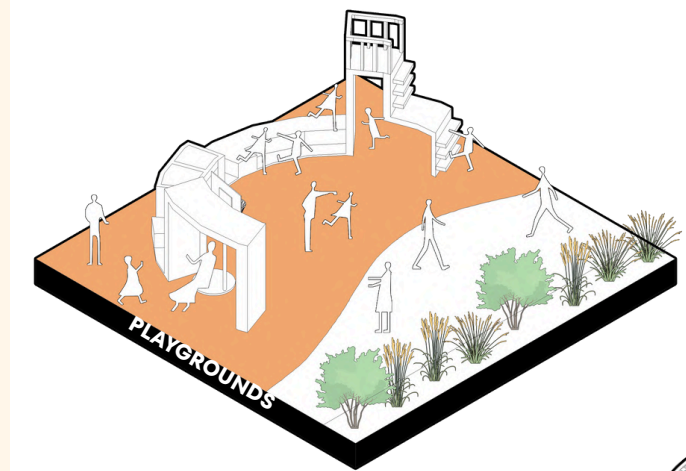
verde



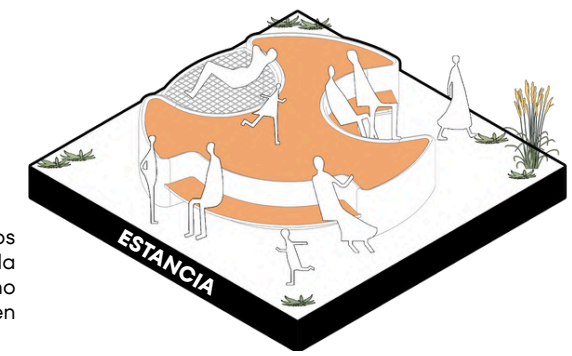
marron claro



naranja claro



Además de contribuir al bienestar físico, estos espacios son esenciales para la relajación y la salud emocional, proporcionando un entorno seguro y estimulante donde las personas pueden disfrutar y conectar con su comunidad.



CONCLUSION
MANUAL DE
DISEÑO

El Manual de Diseño Urbanístico integra de manera estratégica tres componentes esenciales — trazados, estrategias y fichas dinámicas— con el objetivo de **transformar el espacio público peatonal en un entorno accesible, bien distribuido y de calidad.**

Al reconocer los **distintos trazados urbanos**, se identifican oportunidades, ventajas y desventajas para la planificación del espacio público, permitiendo diagnosticar el contexto a intervenir y definir cómo conectar la ciudad con el peatón, integrando los equipamientos y las áreas residenciales. De esta manera, se resuelve la fragmentación urbana, **mejorando la movilidad, la conectividad y la habitabilidad del entorno.**

A través del catálogo de **estrategias**, compuesto por nueve métodos de intervención, se busca **aumentar la cantidad de espacio público efectivo por habitante**, aplicando soluciones tanto de baja como de alta intensidad en la ciudad.

Por último, las **fichas** dinámicas aportan **flexibilidad y dinamismo** al espacio público, permitiendo desarrollar actividades sensoriales y recreativas que fomentan la interacción del peatón y mejoran su calidad de vida.

Este manual no solo establece un marco teórico y metodológico para la planificación urbana, sino que también ofrece soluciones concretas que garantizan la apropiación y disfrute del espacio público por parte de la comunidad.

1. TRAZADOS

TRAZADOS

fragmentación

2. ESTRATEGIAS

E-

cantidad

3. FICHAS



calidad

“Así, la forma en que se configure el espacio público de la ciudad es de vital importancia para motivar los diferentes tipos de viaje. En el caso de la caminata, como modo de transporte, se debe determinar que ésta, a diferencia de otros modos, ofrece la posibilidad de interactuar de forma directa con otros paseantes de la ciudad y de iniciar actividades sociales tan sutiles como observar al otro, o más complejas como entablar una conversación o un juego.”

Jan Gehl

FRAG
MENTACION

DISEÑO

APLICACION

PLANIFICACION

El diseño de una red peatonal eficiente requiere un análisis detallado del entorno urbano y sus dinámicas de movilidad. En este capítulo, exploramos la estructura actual y proyectada de los espacios públicos en Cali, identificando los proyectos clave que darán forma a la nueva red peatonal de la ciudad.

Para ello, establecemos una jerarquización vial que integra calles principales, vías de tránsito lento y corredores exclusivamente peatonales, priorizando la conectividad y el acceso seguro. Además, incorporamos parques lineales y corredores verdes como ejes articuladores del espacio público, inspirándonos en referentes internacionales que han logrado transformar la movilidad urbana.

El resultado es una red integral que aprovecha el sistema ambiental existente y los elementos urbanos estratégicos, consolidando un modelo de ciudad más sostenible, accesible y centrado en el peatón.

FRAGMENTACION

PIRAMIDE DE MOVILIDAD

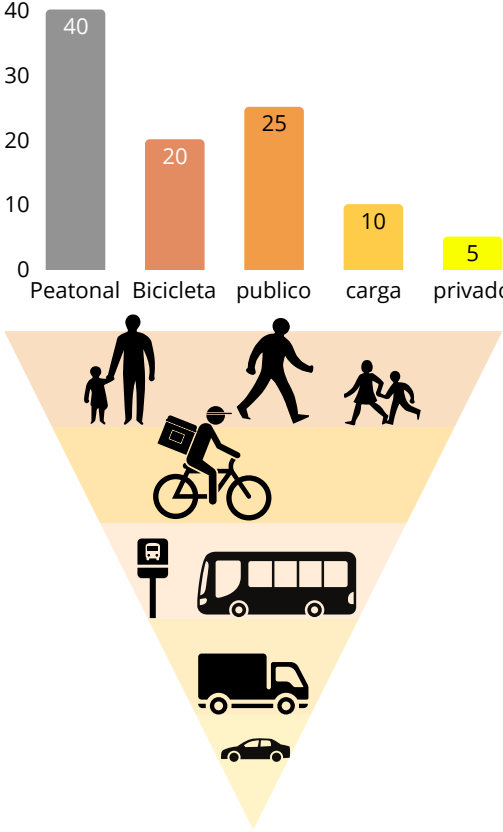
La pirámide de movilidad prioriza a los peatones, seguidos por ciclistas, transporte público, carga y, en último lugar, vehículos particulares, promoviendo ciudades más accesibles y sostenibles con menor impacto ambiental.

Su aplicación en el diseño urbano impulsa infraestructura segura y equitativa, como calles compartidas y carriles exclusivos, reduciendo congestión, mejorando la calidad del medio ambiente fortaleciendo espacios públicos dinámicos e inclusivos.

Justificación:

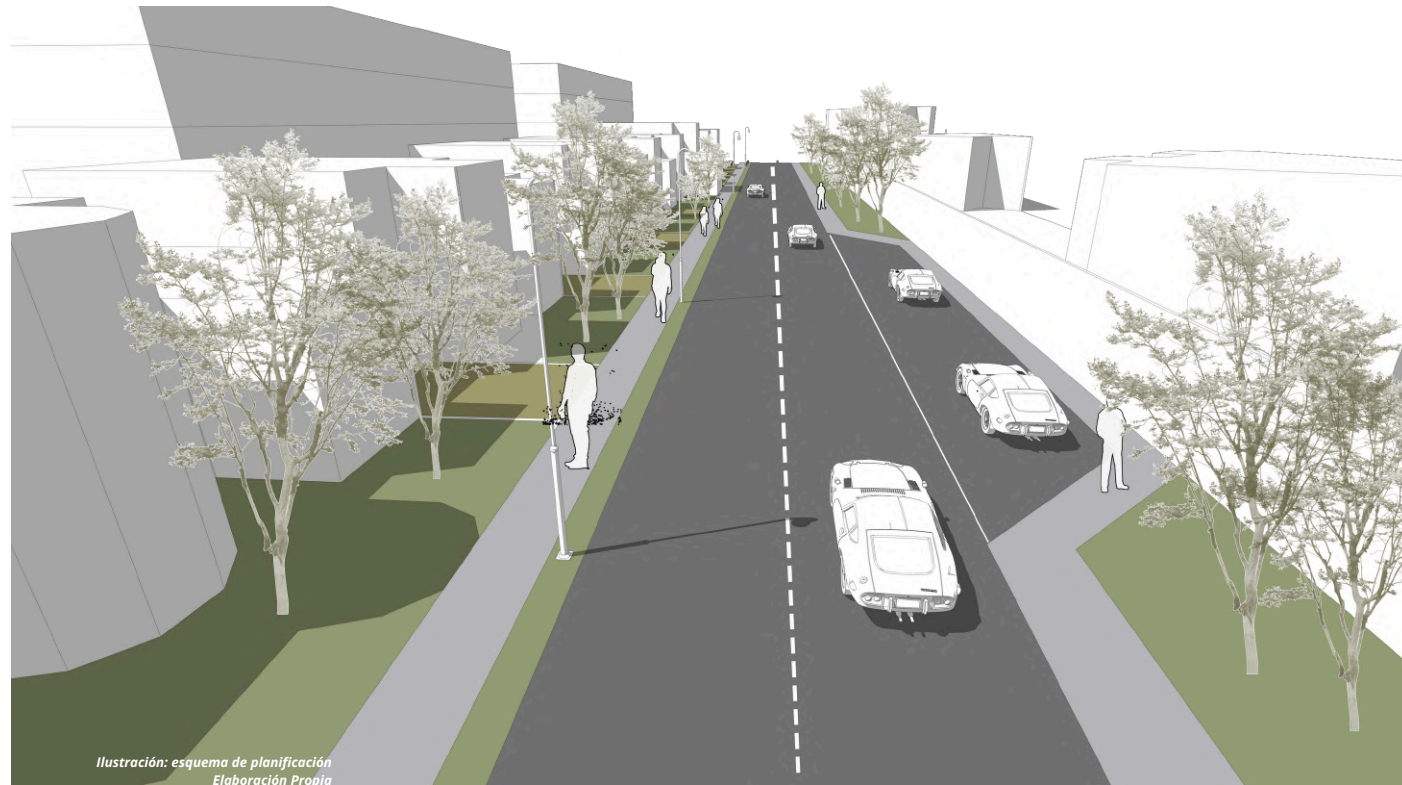
1. **Peatón:** La prioridad del diseño urbano debe ser el desplazamiento a pie, garantizando infraestructura segura y accesible.
2. **Bicicleta:** Fomentar el uso de bicicletas reduce la contaminación y mejora la movilidad sostenible.
3. **Transporte Público:** Un sistema eficiente y bien integrado puede mover grandes volúmenes de personas reduciendo la dependencia del vehículo privado.
4. **Carga o Servicios:** Necesario para la logística urbana, pero debe regularse para no interferir con otros modos de transporte.
5. **Vehículo Privado:** Su uso debe minimizarse para evitar congestión y contaminación, priorizando opciones más eficientes.

Ilustración: esquema de planificación
Elaboración Propia

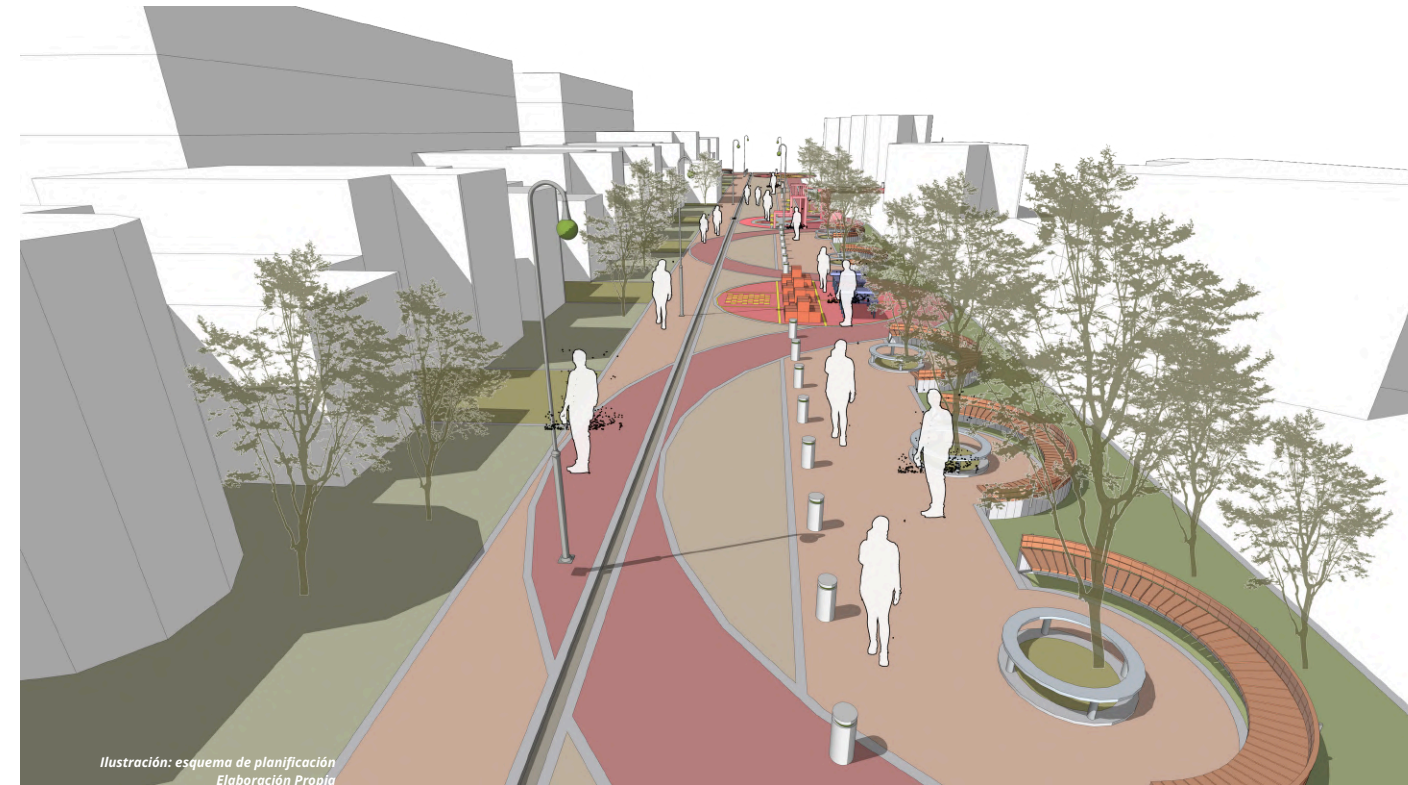


OBJETIVO

CALLE PROMEDIO DE LA RED



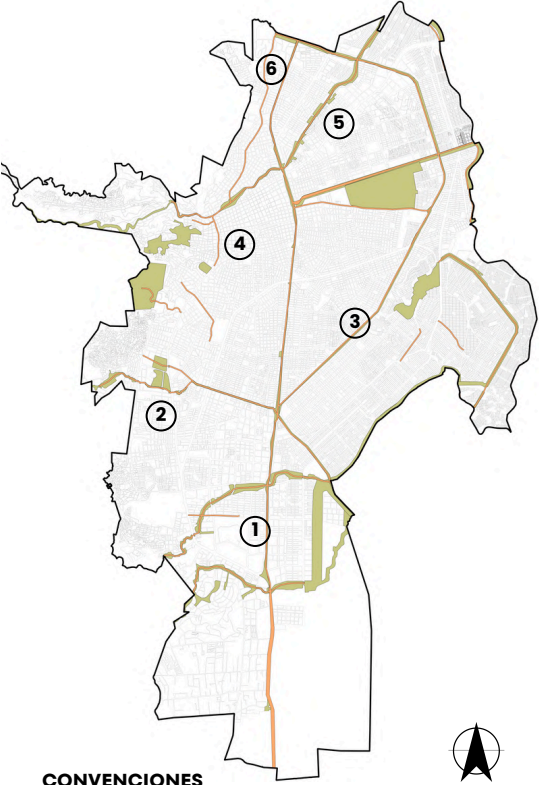
PRIORIDAD PEATON



RED ESPACIO PUBLICO CALI 2032

Proyectos Urbanos y Paisajísticos
- Plan de Ciudad

Mapa: Espacio publico de Cali
Elaboración Propia



CONVENCIONES

- Sistema ecológico principal
- Red Espacio Publico



MALLA VIAL PRINCIPAL

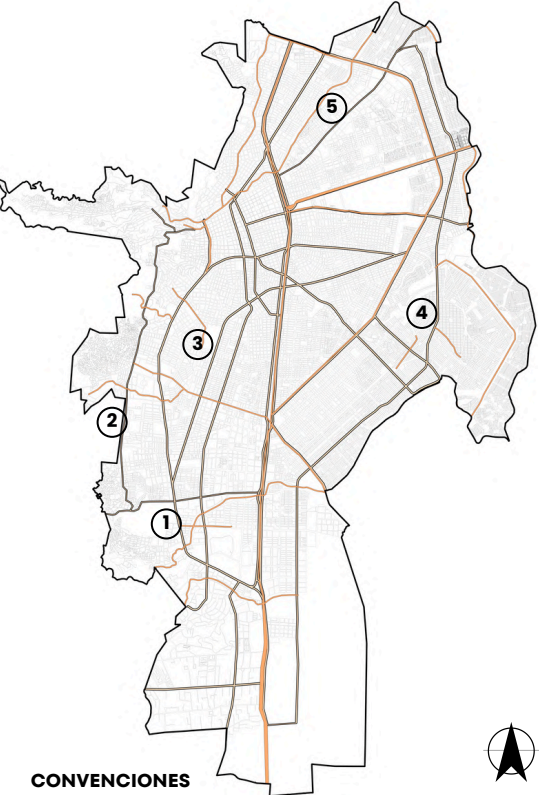
Para diseñar la nueva red de espacios públicos en Cali, realizamos un análisis de la infraestructura existente y de los proyectos en desarrollo. Identificamos 6 iniciativas clave que configurarán el futuro de la ciudad, incluyendo el corredor del Tren de Cercanías, el corredor del Río Cali, la nueva Avenida Sexta, el Parque de la Vida y las parque-estaciones de la Autopista Oriental.

Un aspecto fundamental en la planificación fue definir una malla vial principal, compuesta por las calles más relevantes para el desarrollo urbano y la movilidad de la ciudad. Entre ellas destacan la Calle Quinta, Calle Primera, la Autopista Sur, la Avenida Ciudad de Cali y la Carrera Primera. Estas vías estructuran la conectividad urbana y sirven como ejes fundamentales para la integración del espacio público.

Este análisis nos permitió establecer una base sólida para la red, asegurando una planificación coherente con el crecimiento urbano y las necesidades de movilidad sostenible en Cali.

- 1 CALLE 5
- 2 CALLE 1
- 3 AUTOPISTA SUR
- 4 AVENIDA CIUDAD DE CALI
- 5 CARRERA 1

Mapa: malla vial de Cali
Elaboración Propia



CONVENCIONES

- Malla Vial
- Red Espacio Publico



CALLES DE TRANSITO LENTO

Las calles de tránsito lento son vías diseñadas para reducir la velocidad de los vehículos y priorizar la seguridad y comodidad del peatón. A diferencia de las arterias principales, estas calles limitan la circulación vehicular, promoviendo un ambiente más seguro, accesible y dinámico para la movilidad no motorizada. Estas calles suelen estar adoquinadas o al mismo nivel que las aceras, eliminando desniveles y reforzando su carácter peatonal. Ejemplo internacional la Avenida Mediterrani en Benidorm, España, donde se han implementado estrategias de diseño que fomentan la convivencia entre peatones, ciclistas y vehículos a baja velocidad.

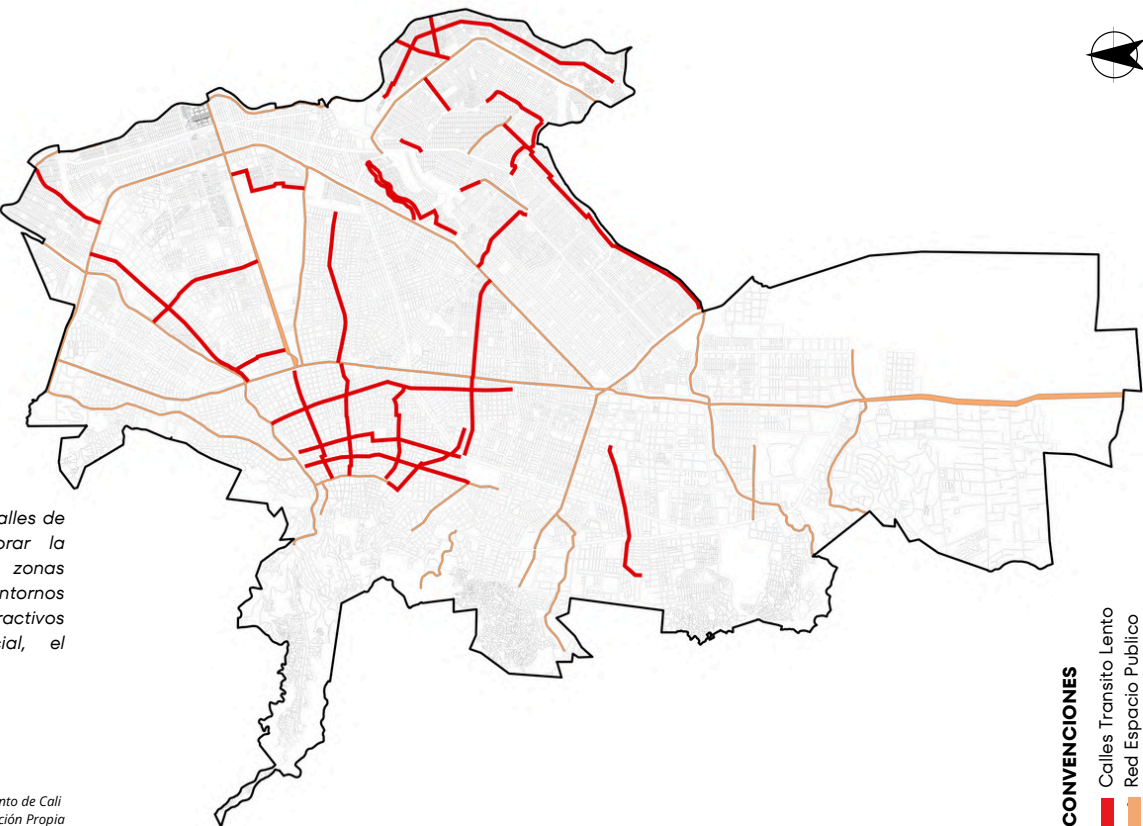


AVENIDA MEDITERRANEO
BENIDORM

Fotografía: Llanos, V. (2021). Intervención urbana en Benidorm, España [Fotografía].

En Cali, la planificación de calles de tránsito lento busca mejorar la conectividad en barrios y zonas comerciales, creando entornos urbanos más habitables y atractivos para la interacción social, el comercio y el esparcimiento.

Mapa: Calles de transito lento de Cali
Elaboración Propia



CONVENCIONES
■ Calles Transito Lento
■ Red Espacio Publico

ANTES



Fotografía: fotografía tomada por el autor, Cali, 4 de marzo de 2024.

AVENIDA 2H NORTE

DESPUES



Ilustración: Fotomontaje
Elaboración Propia

EJE COMERCIAL PEATONAL

Los ejes comerciales peatonales son calles diseñadas exclusivamente para el tránsito de peatones, con el objetivo de dinamizar la actividad comercial, fomentar la vida urbana y priorizar la movilidad no motorizada. Estas vías permiten un flujo constante de personas, impulsando el comercio local y mejorando la experiencia urbana.

Como en el Barrio Gótico en Barcelona, donde se ha logrado un equilibrio entre el comercio, el turismo y el esparcimiento.

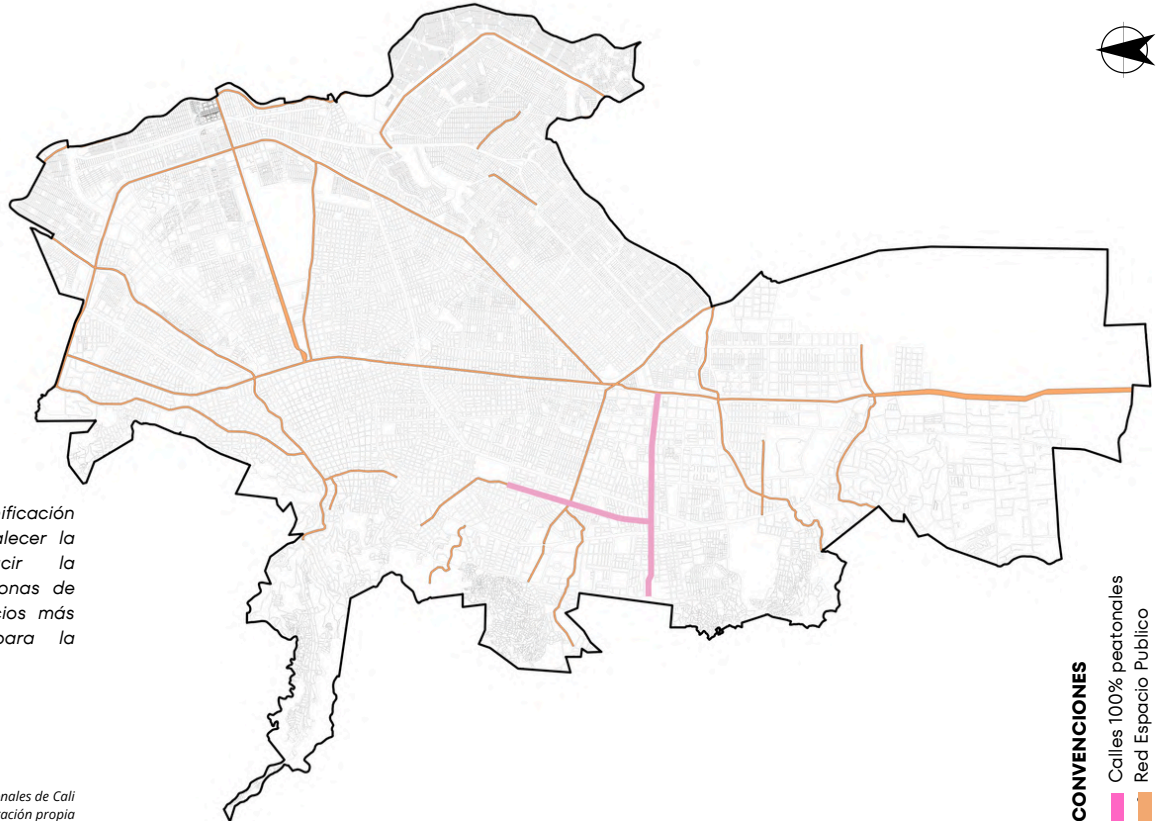


BARRIO GOTICO
BARCELONA

Fotografía: Ruiz Golobart, H. (s.f.). Carrer Ferran, Barcelona Gothic Quartier [Fotografía].

En el caso de Cali, la planificación de estos ejes busca fortalecer la economía local, reducir la congestión vehicular en zonas de alto flujo y generar espacios más seguros y atractivos para la ciudadanía.

Mapa: Calles totalmente peatonales de Cali
Elaboración propia



CONVENCIONES

- Calles 100% peatonales
- Red Espacio Público

ANTES



Fotografía: fotografía tomada por el autor, Cali, 4 de marzo de 2024.

CALLE 9

DESPUES



Ilustración: Fotomontaje
Elaboración Propia

PARQUES LINEALES DE AGUA

Los parques lineales de agua son espacios públicos diseñados a lo largo de cuerpos de agua como ríos, canales y quebradas, con el propósito de recuperar y revitalizar su entorno, integrándolos a la vida urbana. Estos corredores verdes no solo mejoran la conectividad peatonal, sino que también aportan beneficios ambientales, como la regulación térmica, la gestión de aguas pluviales y la conservación de la biodiversidad. Ejemplo el Arroyo de Cheonggyecheon en Seúl, Corea del Sur, donde la recuperación de los cauces permitió la creación de espacios recreativos, ecológicos y culturales, promoviendo la interacción ciudadana y la movilidad sostenible.

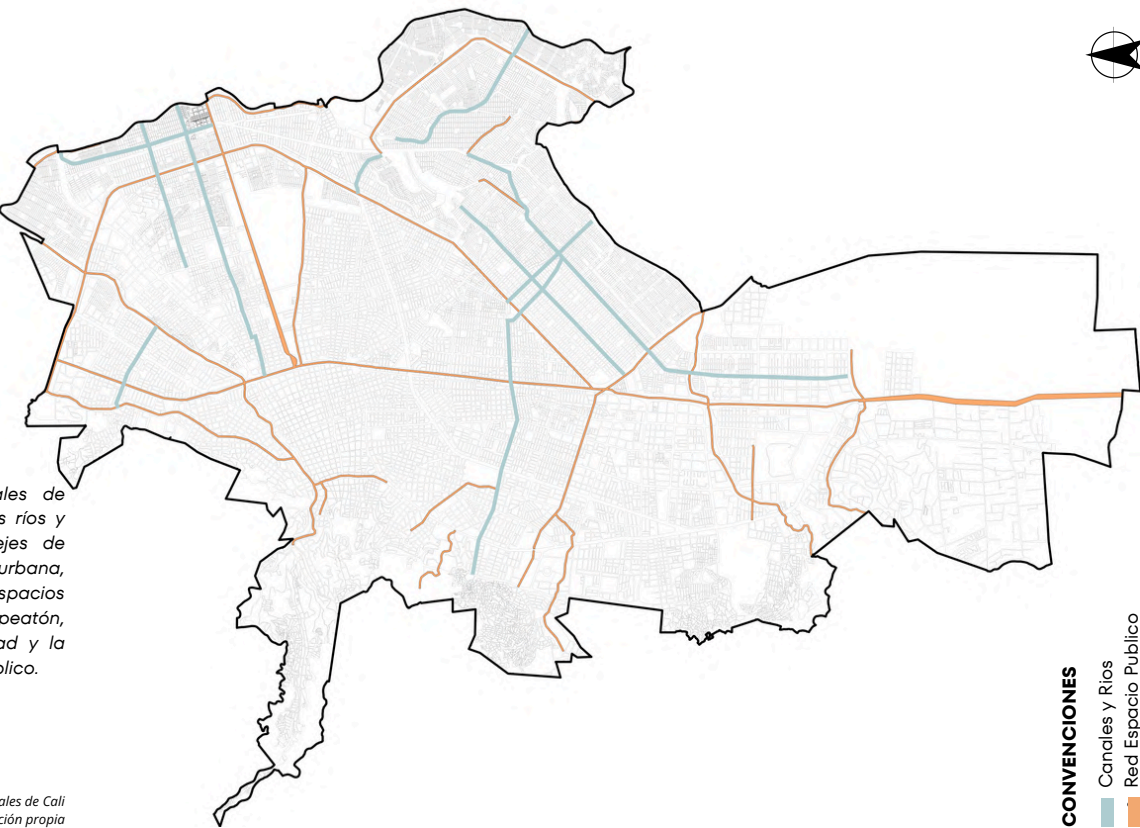


ARROYO DE
CHEONGGYEcheon
SUR COREA

Fotografía: Laidlaw, C. (s.f.). Doing downtown right: Cheonggyecheon, Seoul [Fotografía].

En Cali, los parques lineales de agua buscan aprovechar los ríos y canales existentes como ejes de integración urbana, transformándolos en espacios accesibles y seguros para el peatón, promoviendo la sostenibilidad y la revitalización del espacio público.

Mapa: Calles con ríos y canales de Cali
Elaboración propia



CONVENCIONES
Canales y Ríos
Red Espacio Público

ANTES

CANAL CARRERA 64



Fotografía: fotografía tomada por el autor, Cali, 4 de marzo de 2024.

DESPUES



Ilustración: Fotomontaje
Elaboración Propia

CORREDORES VERDES

Los corredores verdes son ejes urbanos que integran espacios naturales dentro de la ciudad, conectando parques, plazas y otras áreas verdes a través de calles con amplios separadores arborizados. Su objetivo es mejorar la calidad ambiental, proporcionar sombra y confort térmico, reducir la contaminación y fomentar la movilidad sostenible. Estos espacios permiten la circulación peatonal y ciclista en un entorno más amigable, promoviendo la biodiversidad y la interacción social. Ejemplo exitoso incluye la calle Shang Jing en Pekín, donde los corredores verdes han revitalizado el espacio público, creando entornos más habitables y sostenibles.

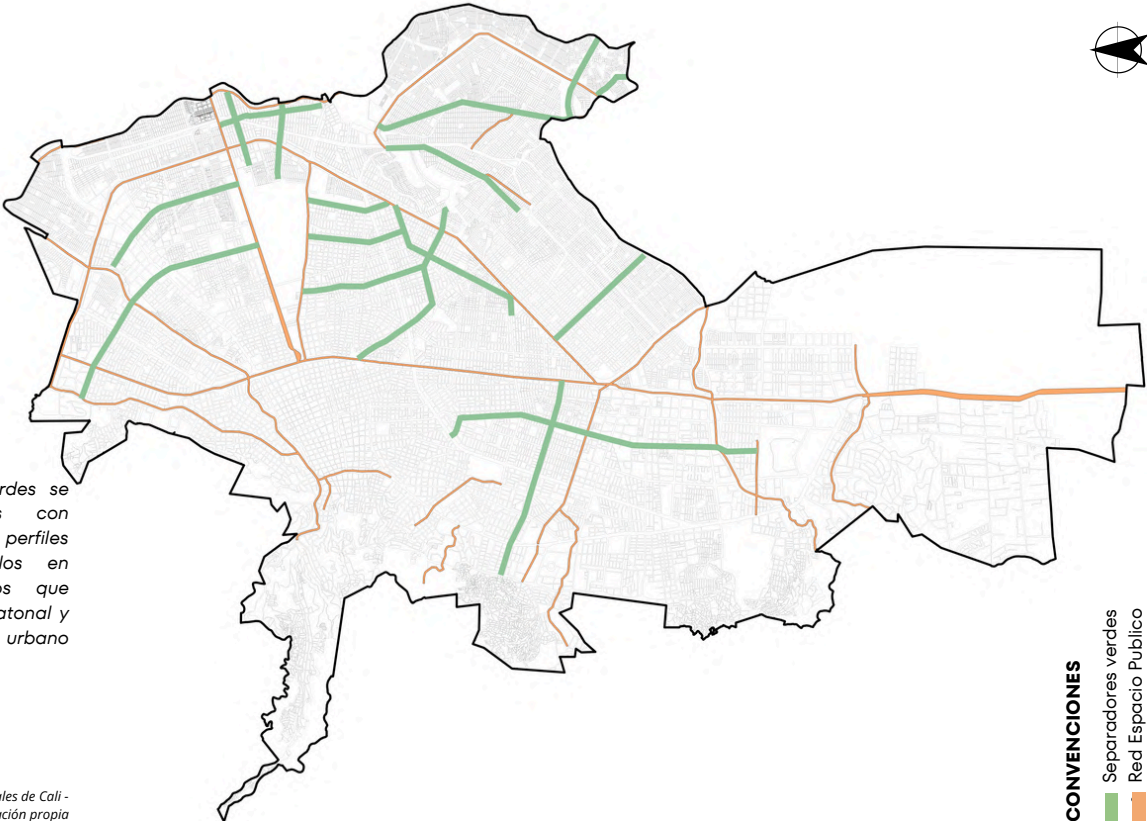


CALLE SHANGDI
PEKIN

Fotografía: 张锦影像工作室. (s.f.). Renovación paisajística de la calle Shangdi en forma de U en Pekín [Fotografía]

En Cali, los corredores verdes se implementan en calles con separadores amplios y perfiles generosos, transformándolos en espacios públicos activos que mejoran la conectividad peatonal y la integración del paisaje urbano con la naturaleza.

Mapa: Calles con grandes separadores viales de Cali - elaboración propia



CONVENCIONES

- Separadores verdes
- Red Espacio Público

ANTES

SEPARADOR CARERA 99



Fotografía: fotografía tomada por el autor, Cali, 4 de marzo de 2024.

DESPUES



Ilustración: Fotomontaje
Elaboración Propia

RED PROPUESTA

La red de espacios públicos propuesta en Cali es una estrategia integral que busca mejorar la conectividad, accesibilidad y calidad del entorno urbano. Su diseño responde a las problemáticas identificadas en el diagnóstico, abordando la fragmentación del espacio público, la desconexión peatonal y la falta de integración con el sistema ambiental.

Esta red se compone de diversos elementos estratégicos que articulan el territorio y potencian la movilidad sostenible:

- **Malla vial principal:** Estructura base conformada por arterias clave como la Calle Quinta, Calle Primera, la Autopista Sur, la Avenida Ciudad de Cali y la Carrera Primera, garantizando la conectividad urbana.
- **Calles de tránsito lento:** Vías secundarias con prioridad peatonal y velocidades reducidas, mejorando la seguridad y la experiencia urbana.
- **Ejes comerciales peatonales:** Calles 100% peatonales en zonas de alta actividad comercial, promoviendo la movilidad a pie y la activación económica.
- **Parques lineales de agua:** Corredores verdes a lo largo de ríos y canales urbanos, transformándolos en espacios públicos accesibles y sostenibles.
- **Corredores verdes:** Calles con amplios separadores arborizados que conectan parques y plazas, aportando beneficios ambientales y fomentando la movilidad sostenible.



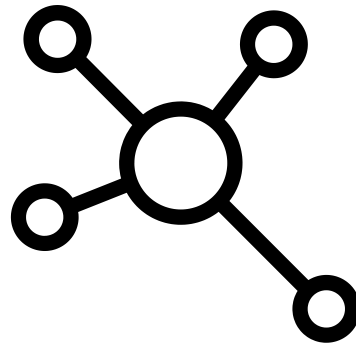
Mapa: Redes de espacio publico de Cali
Elaboración propia

CONCLUSION CAPITULO PLANIFICACION

La planificación de la red de espacios públicos en Cali permitió abordar de manera integral las principales problemáticas de desconexión urbana, fragmentación social y deficiencia en la infraestructura peatonal. A través del análisis de los trazados urbanos, identificamos cómo el tiempo ha transformado la ciudad en un rompecabezas desconectado, lo que nos llevó a desarrollar una red que restablece la continuidad y articulación entre sectores.

Para superar las barreras físicas y sociales, recurrimos a mapas socioeconómicos que evidenciaron las desigualdades en el acceso al espacio público, permitiéndonos diseñar estrategias que mejoran la equidad y accesibilidad en cada zona. Asimismo, la discontinuidad del espacio peatonal se solucionó mediante la intervención en andenes, asegurando recorridos seguros y continuos que priorizan la movilidad a pie.

El objetivo fundamental de esta propuesta ha sido integrar y planificar una infraestructura peatonal que conecte la ciudad, considerando sus centralidades urbanas y la diversidad de sus trazados. Con ello, garantizamos una red funcional que no solo mejora la movilidad, sino que también fortalece el tejido social y revitaliza el espacio público, consolidando una Cali más accesible, equitativa y sostenible.



VISIÓN FINAL

La visión de esta red es reconocer el potencial de las calles como articuladoras del espacio público, transformándolas en ejes que prioricen al peatón. Para ello, se aprovechan los perfiles viales existentes, reinterpretando las dinámicas de circulación urbana a partir de la pirámide de movilidad y sus redes, con el objetivo de construir una ciudad más accesible, conectada e inclusiva.

Mapa: Redes de espacio público de Cali
Elaboración propia



V
CANTIDAD

APLICACION

VI

PLANIFICACION

DISEÑO

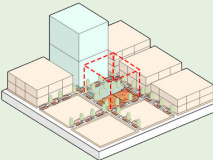
APLICACION

Este capítulo desarrolla la aplicación del catálogo de estrategias del Manual de Diseño Urbanístico de Calidad para las Ciudades en los diferentes trazados urbanos identificados en Cali.

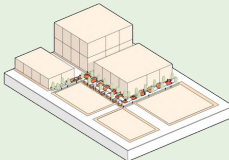
Para ello, se seleccionaron sectores conformados por conjuntos de barrios representativos, donde se realizó un análisis cuantitativo del área de espacio público efectivo, la infraestructura vial, el área privada, la cantidad de habitantes y la densidad poblacional.

A partir de estos datos, se propusieron intervenciones estratégicas en el espacio público, aplicando soluciones del catálogo de estrategias según las condiciones y necesidades de cada trazado. Finalmente, se cuantificó el impacto de estas intervenciones, midiendo el incremento del espacio público efectivo por habitante y demostrando la viabilidad de la propuesta para mejorar la calidad urbana y la movilidad peatonal en la ciudad.

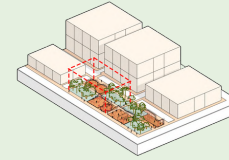
TRADICIONAL COLONIAL



E5
SUPERMANZANA



E2
TRANSITO LENTO



E3
EXPANSION E.P.

Este trazado presenta un déficit significativo de espacio público efectivo, con apenas 0.80 m² por habitante. Para revertir esta situación, se implementaron dos estrategias clave: supermanzanas y tránsito lento, aplicadas a lo largo de todo el polígono.

Mediante la reconfiguración del uso vial, se transformaron calles vehiculares, reduciendo su circulación en un 50% a 80% a favor del peatón. Esta intervención permitió aumentar la proporción de espacio público del 9% al 14%, logrando una transformación sustancial en la calidad urbana. Como resultado, el espacio público efectivo por habitante pasó de 0.8 m² a 16 m², consolidando un entorno más accesible, conectado y habitable.

PLANTA ACTUAL POLIGONO



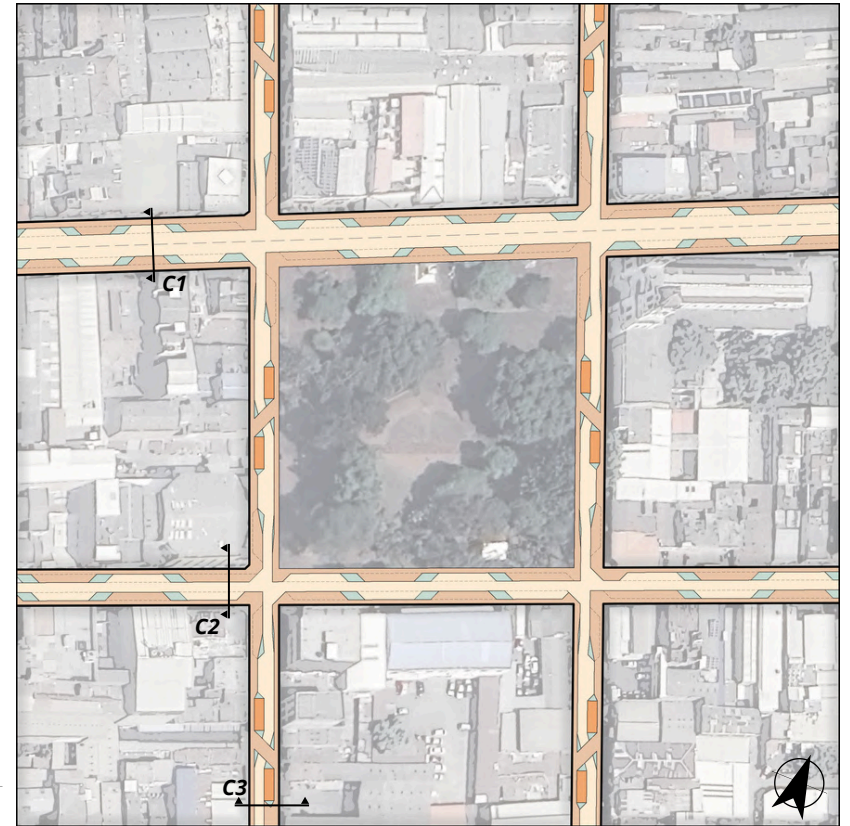
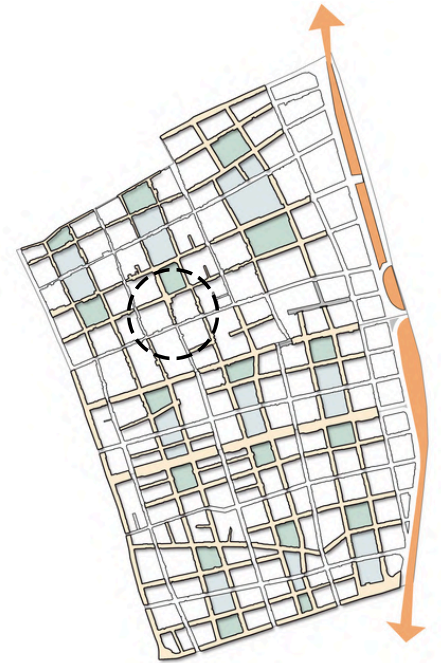
BARRIOS:
SAN NICOLAS - SUCRE - BARRIO OBRERO

E.P.E. X HABITANTE: 0,80 M2



PLANTA DE INTERVENCION POLIGONO

- TRANSITO LENTO
- FICHA
- ANDEN
- ZONA VERDE



TRADICIONAL COLONIAL

CARRERA 5 50% PEATONAL

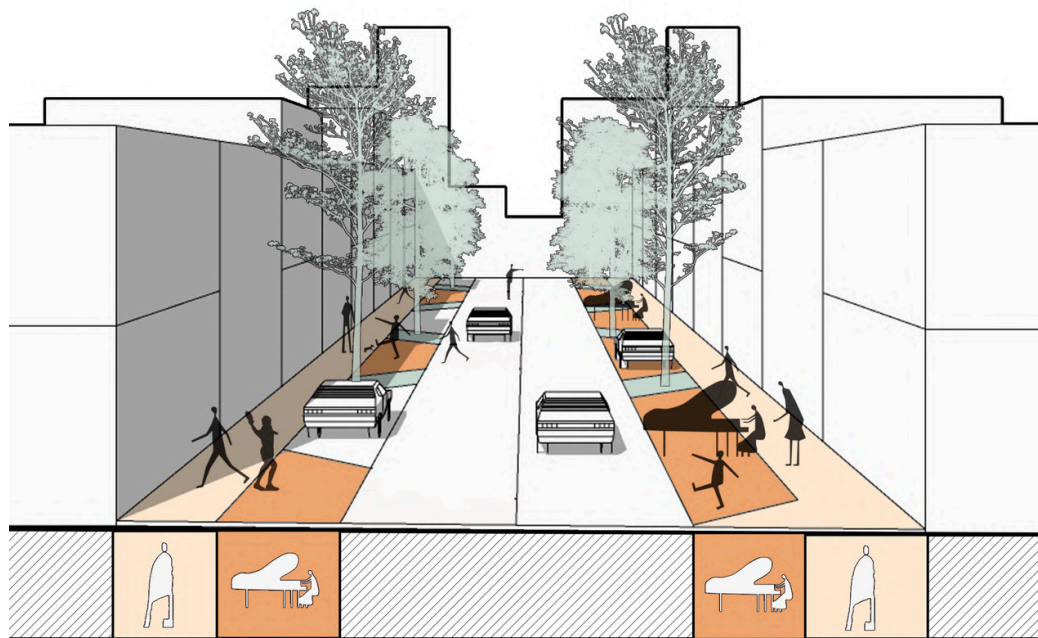


Ilustración: esquema de aplicación cortes perfil
vial
Elaboración propia

CALLE 19 - 20 65% PEATONAL

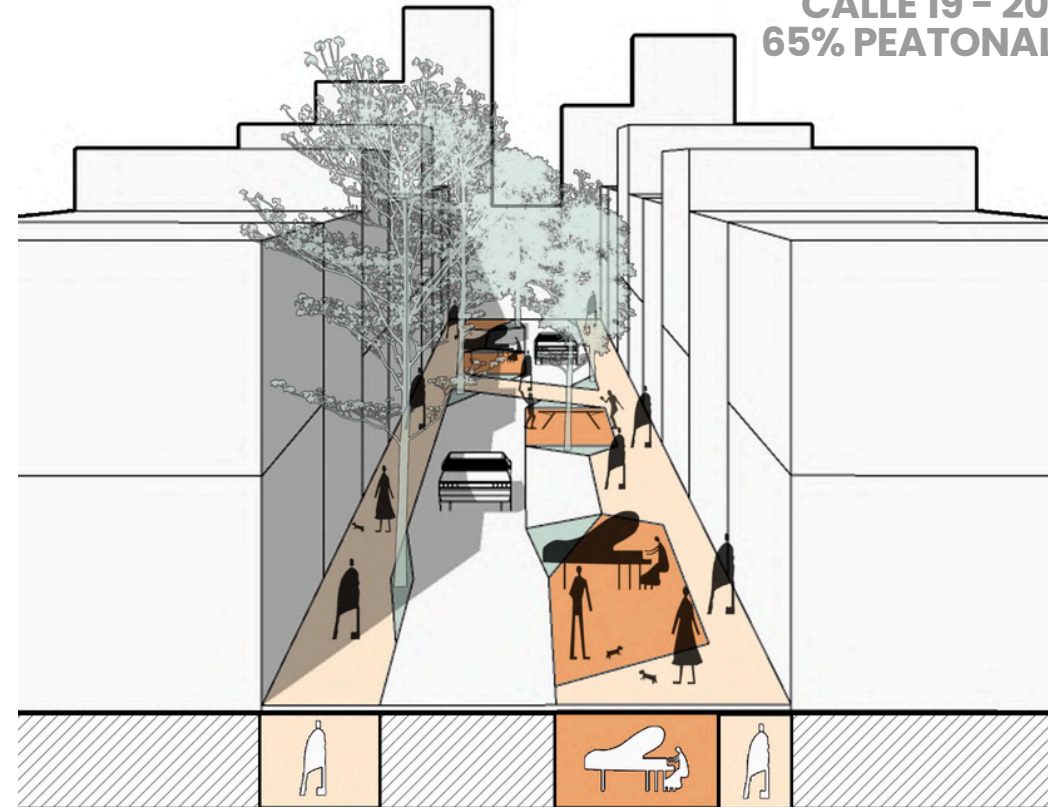


Ilustración: esquema de aplicación cortes perfil
vial
Elaboración propia

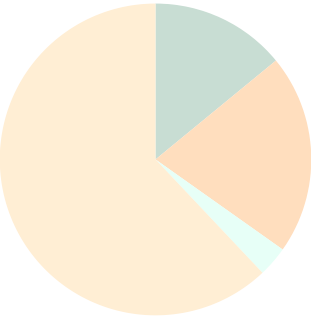
TRADICIONAL
COLONIAL

E.P.E. X HABITANTE: 0,80 M2

ANTES

E.P.E. X HABITANTE: 16 M2

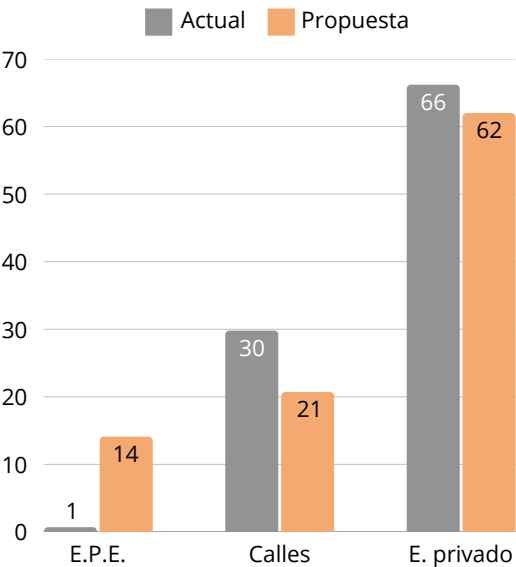
PROPUESTO



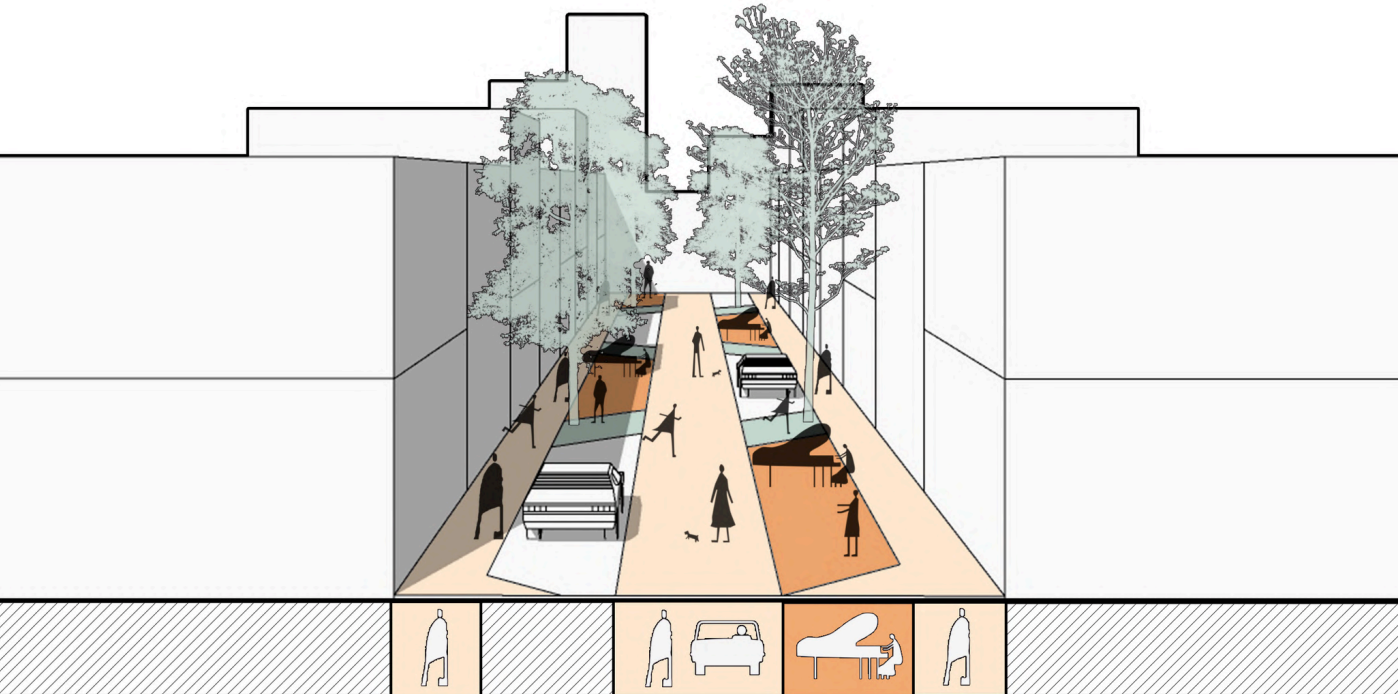
- E.P.E. 14.1%
- CALLES. 20.7%
- SEPARADORES. 3.2%
- E. PRIVADO. 62%
- CANALES. 0.0%

grafico: tabla de datos antes y después m2 espacio
publico efectivo elaboración propia

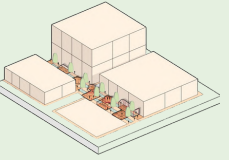
Ilustración: esquema de aplicación cortes perfil
vial elaboración propia



CALLE 6
80% PEATONAL

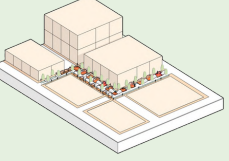


INDUSTRIAL



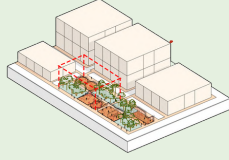
E1

TRANSITO PEATONAL



E2

TRANSITO LENTO

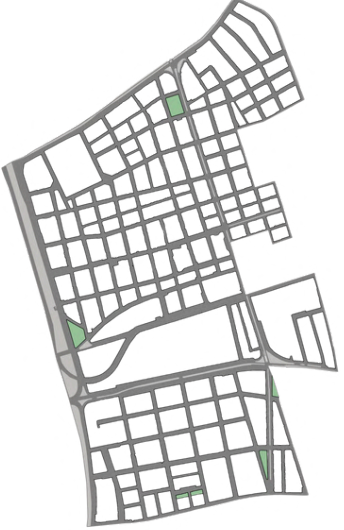


E3

EXPANSION E.P.

- En el trazado industrial, se prioriza la transformación de las calles que colindan con las culatas, convirtiéndolas en espacios peatonales, dado que no proporcionan acceso directo a las manzanas.
- Las demás vías, excluyendo las arterias secundarias y aquellas utilizadas por el MIO, se adaptan como vías de tránsito lento, incorporando bahías de parqueo para optimizar la operación de carga y descarga de las industrias.
- Los parques existentes en esta área se amplían mediante la integración de lotes adyacentes, aumentando el espacio público por habitante y revitalizando estos entornos para mejorar su funcionalidad y calidad urbana.

PLANTA ACTUAL POLIGONO



BARRIOS:
INDUSTRIAL-JORGE ISAACS-PORVENIR-SANTANDER.

E.P.E. X HABITANTE: 1,21 M2



PLANTA DE INTERVENCION POLIGONO



TRANSITO LENTO



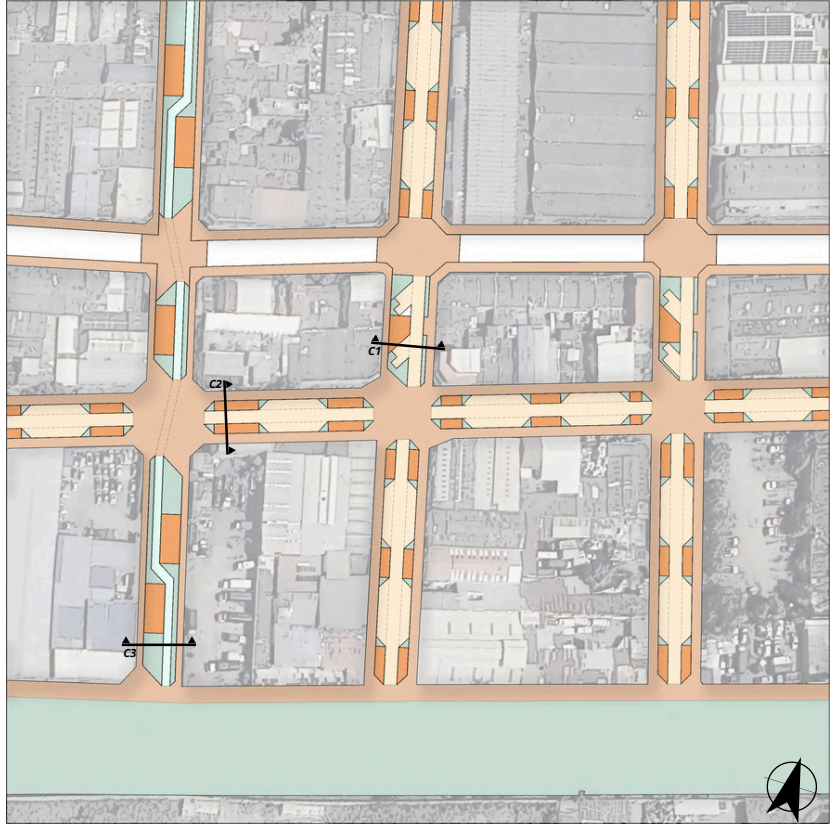
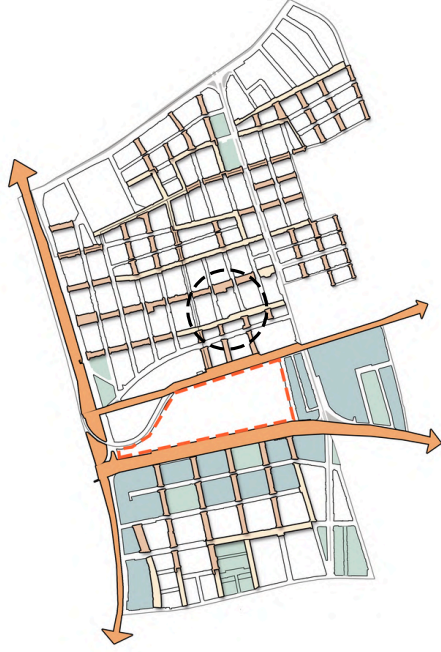
FICHA



ANDEN



ZONA VERDE



INDUSTRIAL

C1 CLL 31A-32 75% PEATONAL

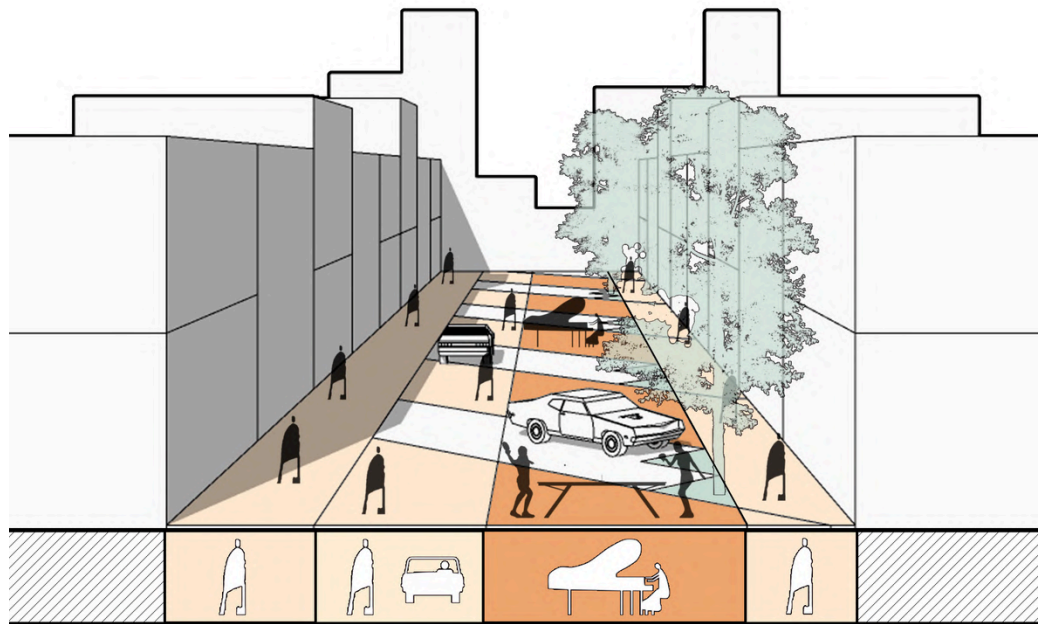


Ilustración: esquema de aplicación cortes perfil vial elaboración propia

C2 CRR 6A 70% PEATONAL

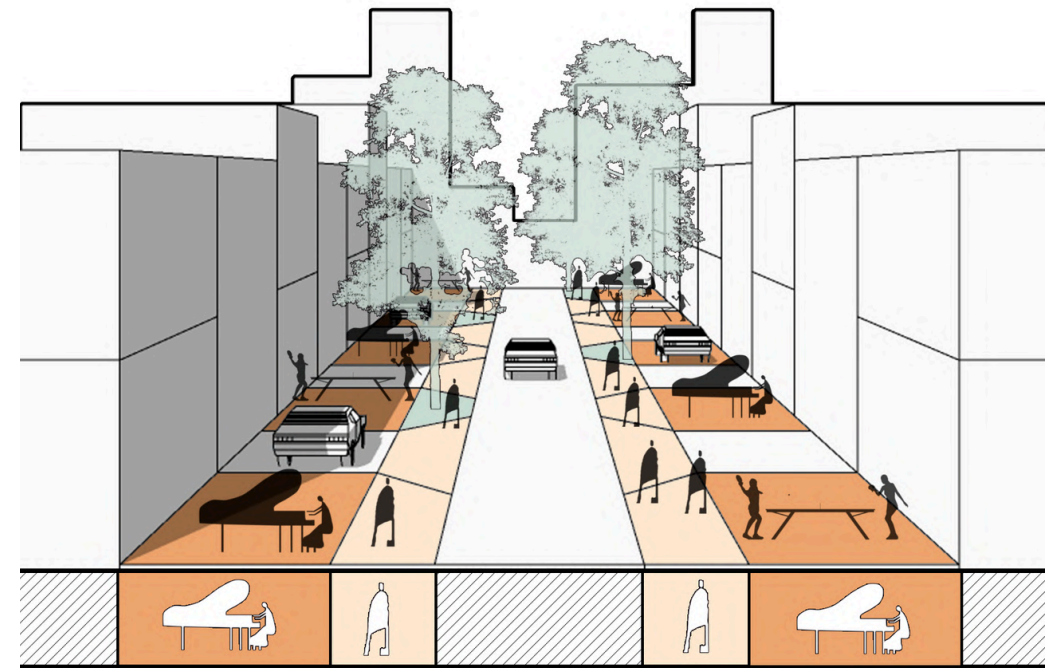


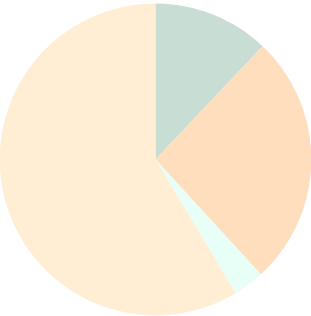
Ilustración: esquema de aplicación cortes perfil vial
Elaboración propia

INDUSTRIAL

C3 CLL 31
95% PEATONAL

E.P.E. X HABITANTE: 1,21 M2
ANTES

E.P.E. X HABITANTE: 17,7 M2
PROPUESTO



- E.P.E. 12.1%
- CALLES. 26.1%
- SEPARADORES. 3.2%
- E. PRIVADO. 58.6%
- CANALES. 0.0%

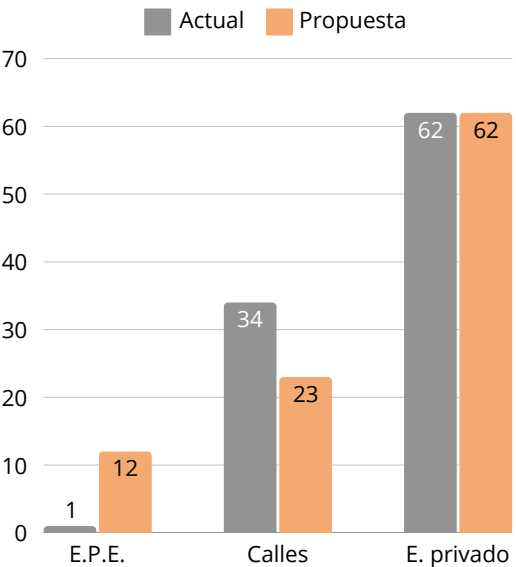
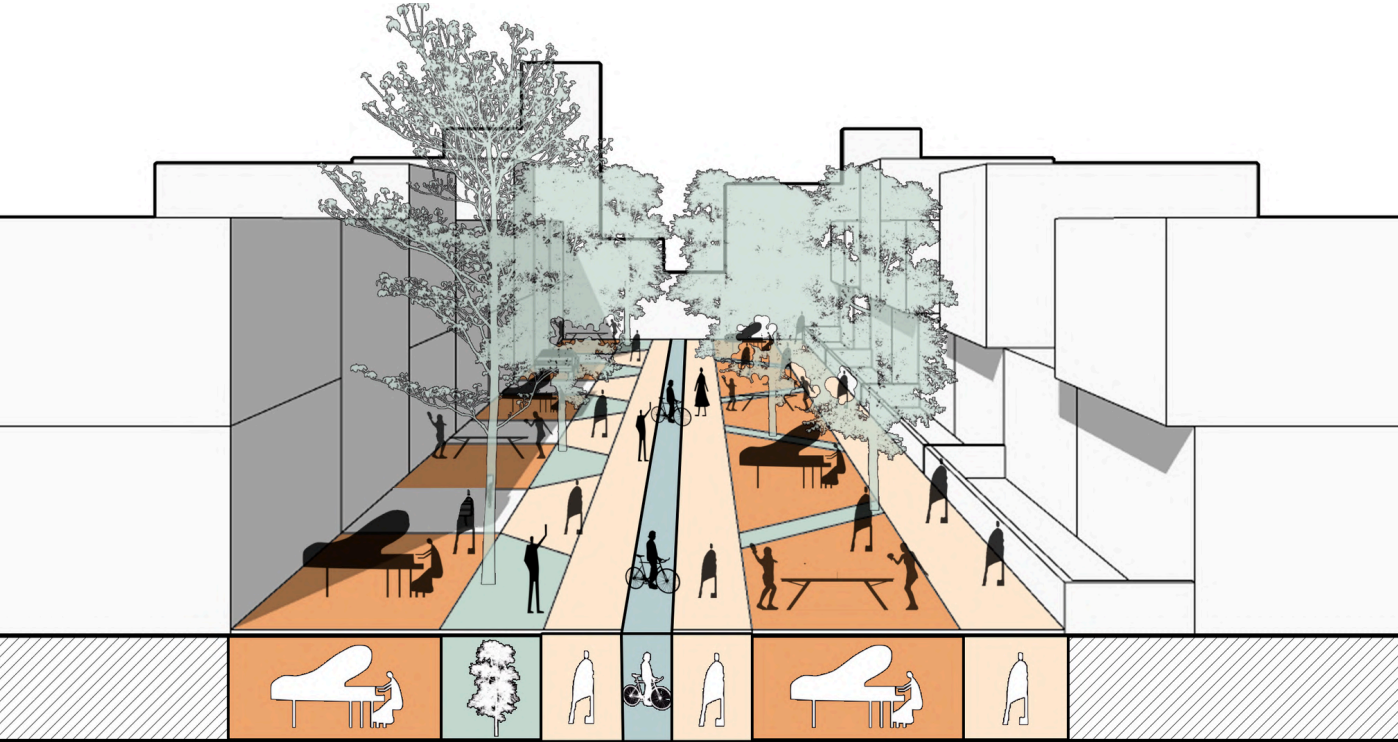
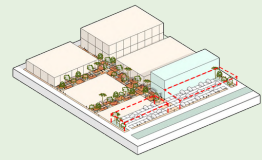


grafico: tabla de datos antes y después m2 espacio publico efectivo elaboración propia

Ilustración: esquema de aplicación cortes perfil vial elaboración propia

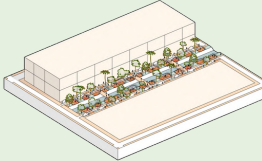


INDUSTRIAL RESIDENCIAL



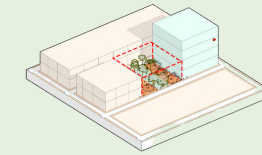
E4

MANZANA PEATONAL



E7

CORREDOR AZUL



E9

E.P. 1 EN 3

Debido a la gran cantidad de calles y la falta de un orden estructurado por la subdivisión de antiguas manzanas industriales, el flujo de movilidad es poco eficiente, resultando en un uso desproporcionado del área en relación con la demanda real de tránsito.

- se implementa la estrategia de manzanas peatonales, donde cada conjunto de mínimo cuatro manzanas transforma sus calles internas en espacios exclusivamente peatonales.
- Se aplica la estrategia "1 en 3", en la que una de las cuatro manzanas se destina un tercio a estacionamientos públicos, mientras que el otro tercio se densifica en altura para equilibrar la reducción del área edificable.
- Los canales de aguas lluvias existentes se convierten en corredores azules

PLANTA ACTUAL POLIGONO



BARRIOS:
BENJAMIN HERRERA - MUNICIPAL - FLORESTA -
ATANASIO GIRARDOT.

E.P.E. X HABITANTE: 0,78 M2



PLANTA DE INTERVENCION POLIGONO



TRANSITO LENTO



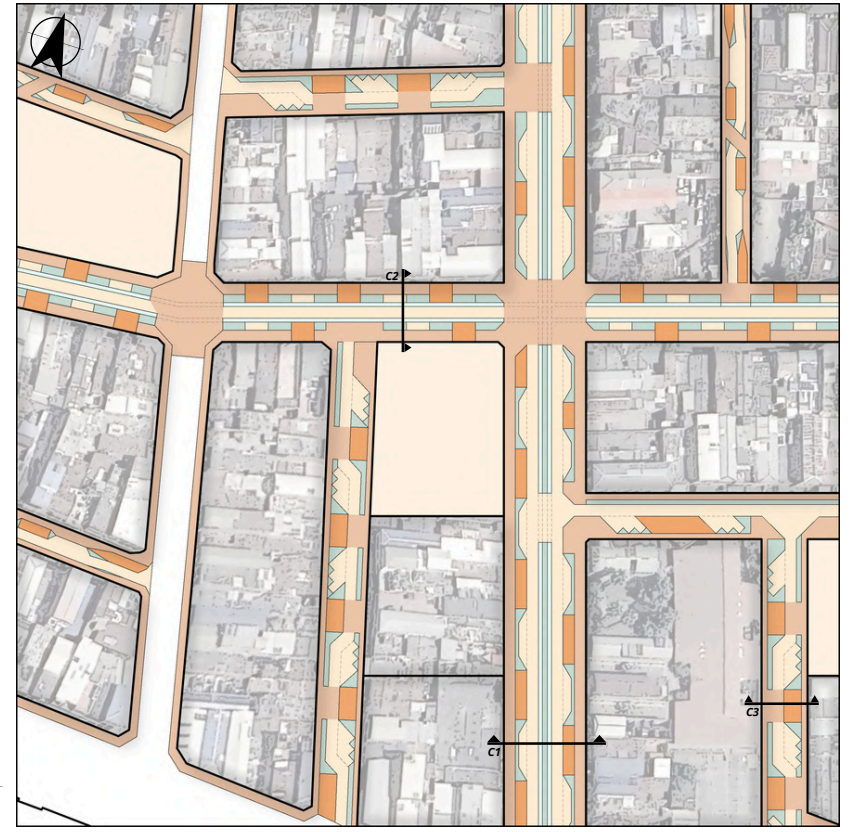
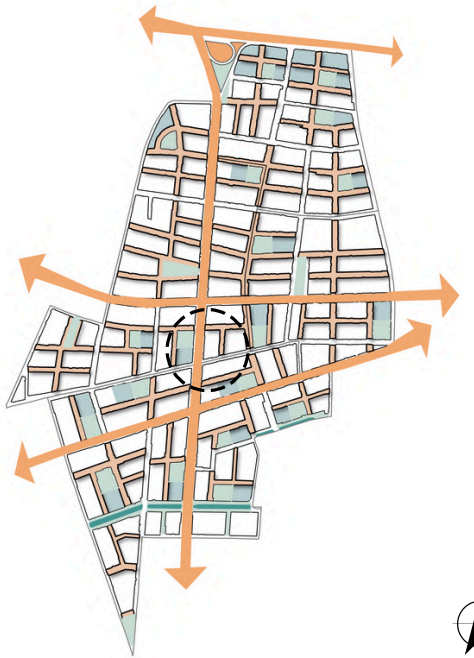
ANDEN



FICHA



ZONA VERDE



INDUSTRIAL RESIDENCIAL

C1 CLL 34
50% PEATONAL

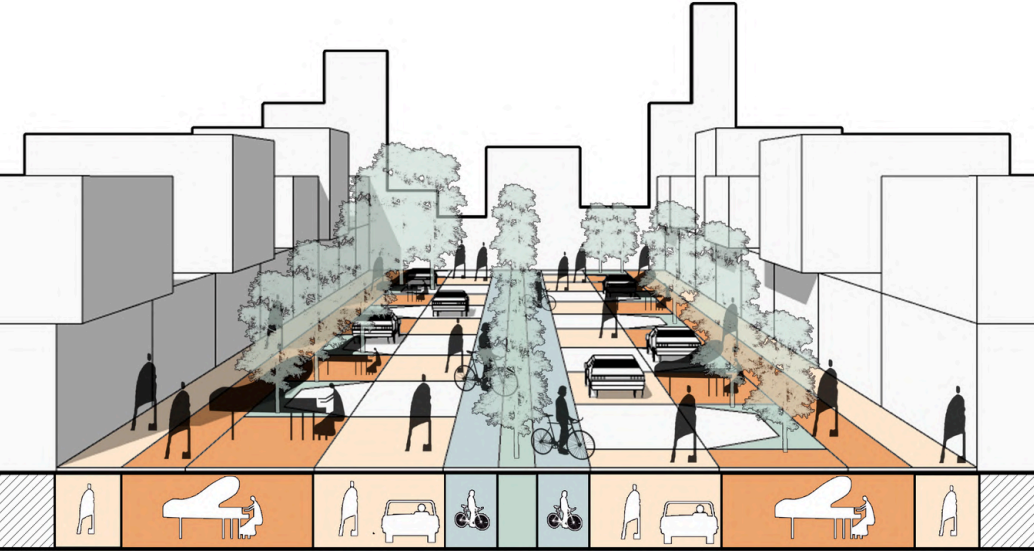


Ilustración: esquema de aplicación cortes perfil vial elaboración propia

C2 CRR 12
80% PEATONAL

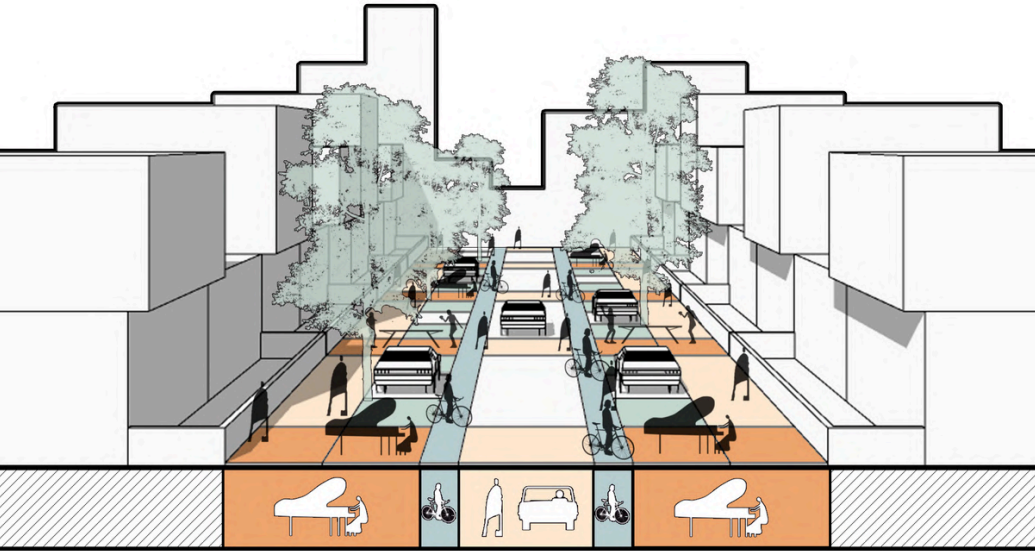


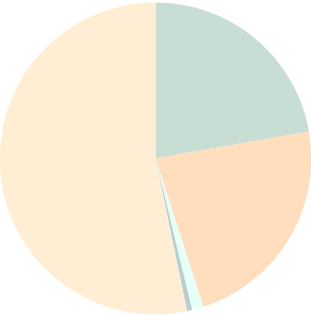
Ilustración: esquema de aplicación cortes perfil vial
Elaboración propia

INDUSTRIAL RESIDENCIAL

C3 CLL35-CRR13
70% PEATONAL

E.P.E. X HABITANTE: 0,78 M2
ANTES

E.P.E. X HABITANTE: 10,2 M2
PROPUESTO



- E.P.E. 22.2%
- Calles. 22.8%
- SEPARADORES. 1.2%
- E. PRIVADO. 53.2%
- CANALES. 0.5%

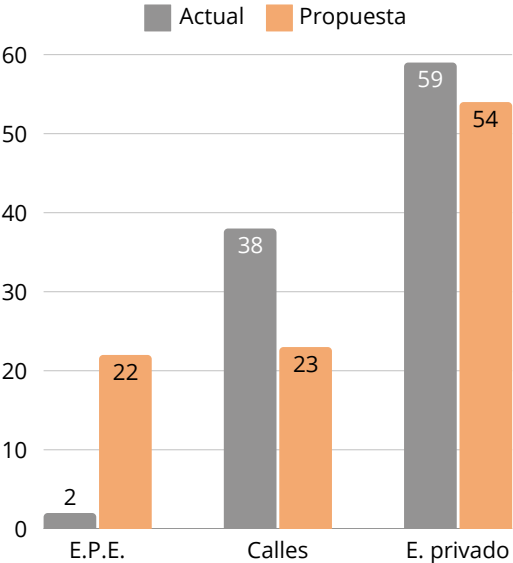
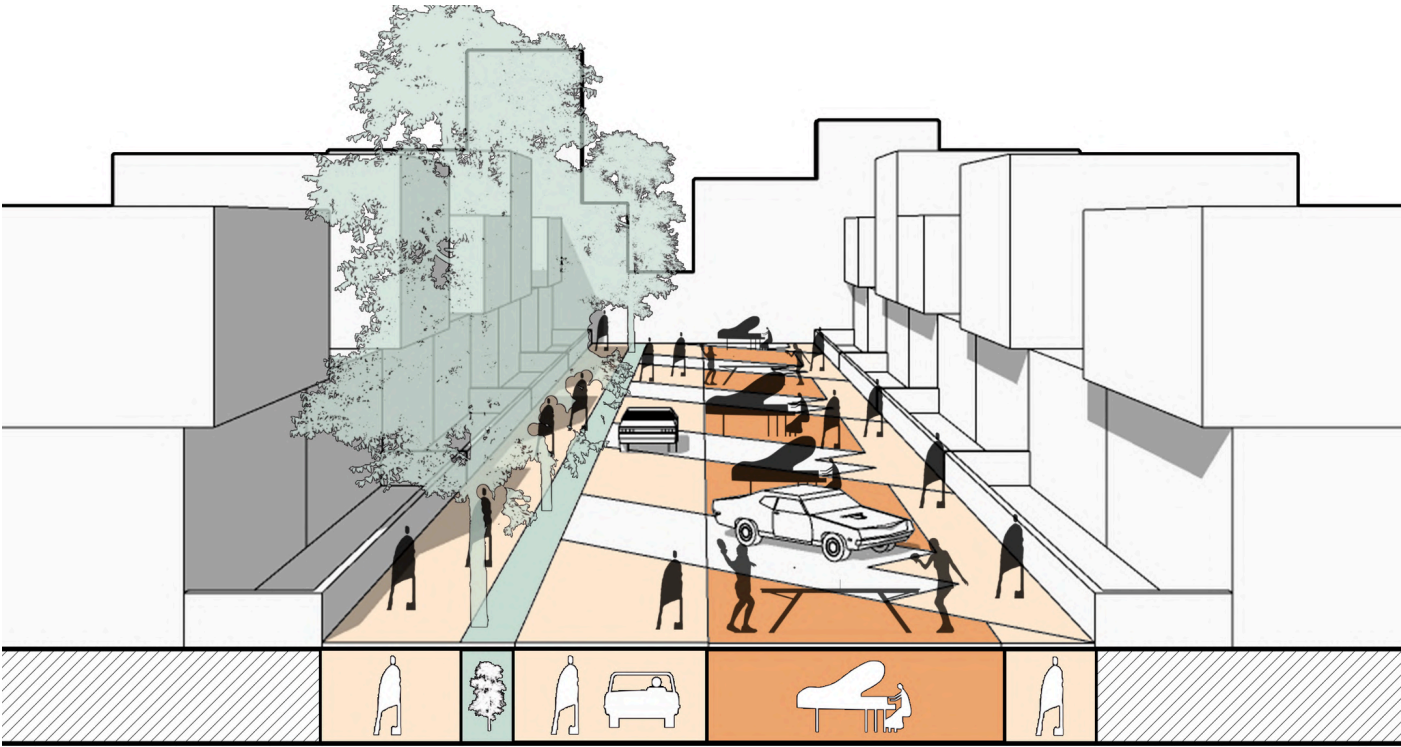
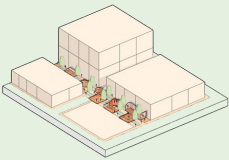


grafico: tabla de datos antes y después m2 espacio
publico efectivo elaboración propia

Ilustración: esquema de aplicación cortes perfil
vial elaboración propia

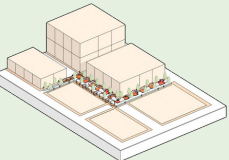


CONJUNTO PRIVADO



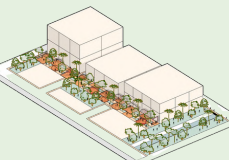
E1

TRANSITO PEATONAL



E2

TRANSITO LENTO



E6

CONEXION PEATONAL

La disposición de manzanas privadas genera una fragmentación del espacio público. Para contrarrestar esta situación, se implementa un sistema de calles peatonales, permitiendo una mejor conexión entre las áreas públicas y fomentando la accesibilidad urbana.

Beneficios de la Estrategia:

- Mayor integración urbana: Se enlazan espacios públicos aislados, creando un tejido urbano más cohesionado.
- Movilidad eficiente y segura: Se prioriza el tránsito peatonal y de baja velocidad, promoviendo un entorno amigable para los residentes.
- Calidad del espacio público: Se optimiza el uso de áreas verdes y zonas de recreación, mejorando la experiencia urbana.

PLANTA ACTUAL POLIGONO



BARRIOS:
LA HACIENDA – QUINTAS DE DON SIMON PRADOS
DEL LIMONAR – CIUADELA PASOANCHO

E.P.E. X HABITANTE: 6,95 M2



PLANTA DE INTERVENCION POLIGONO



TRANSITO LENTO



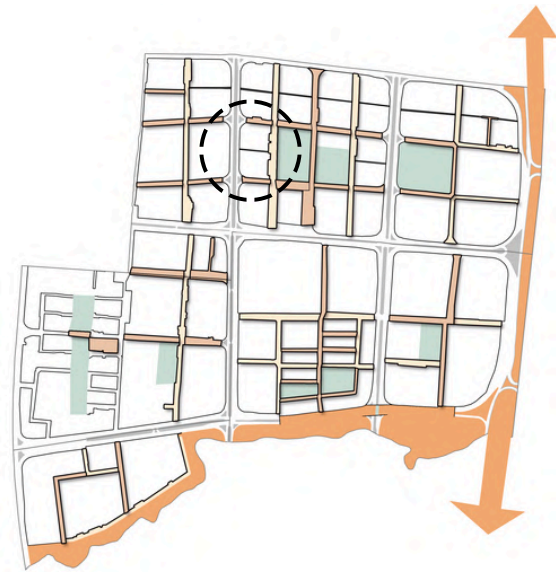
FICHA



ANDEN



ZONA VERDE



CONJUNTO
PRIVADO

C1 CLL 14A
65% PEATONAL

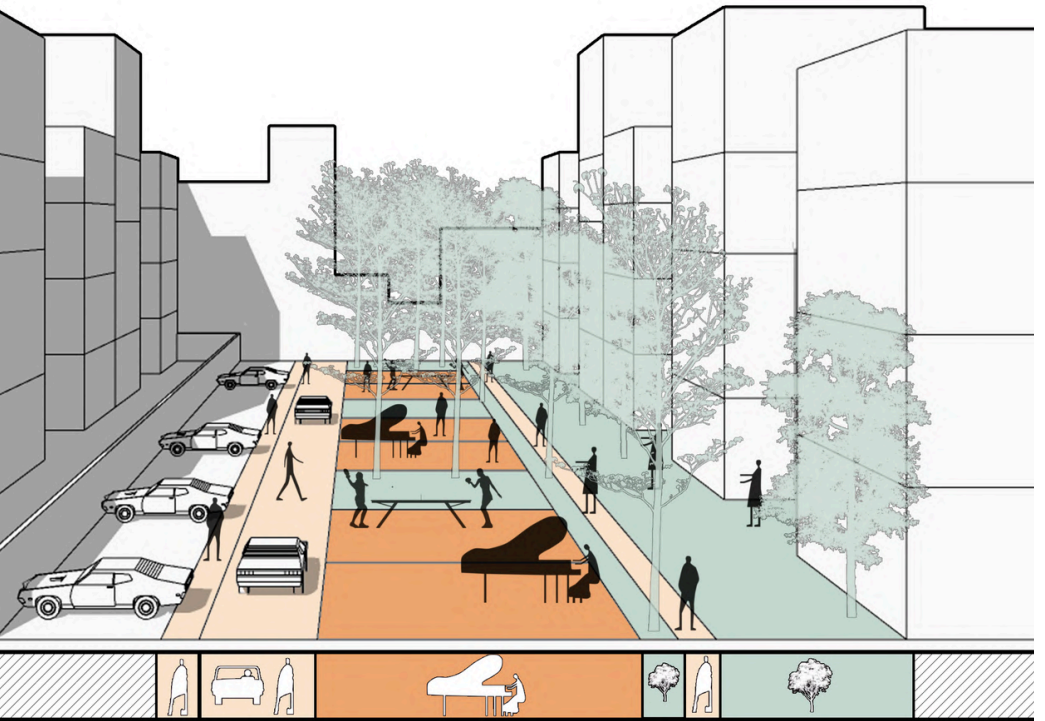


Ilustración: esquema de aplicación cortes perfil vial elaboración propia

C2 CRR 68-CRR 69
80% PEATONAL

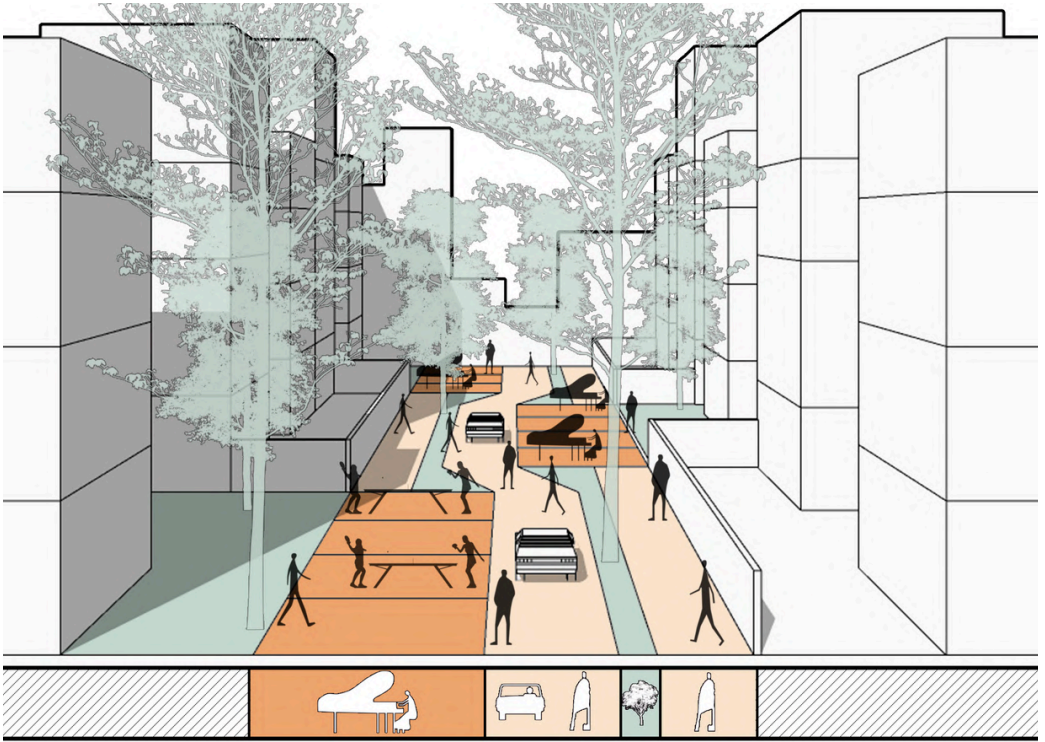
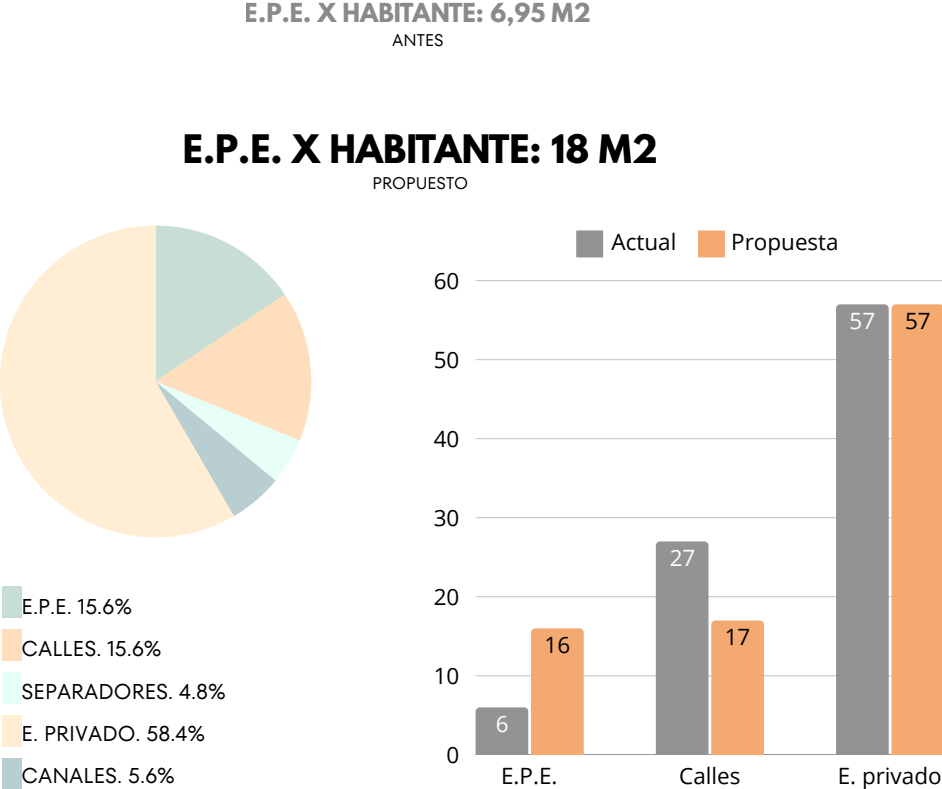


Ilustración: esquema de aplicación cortes perfil vial
Elaboración propia

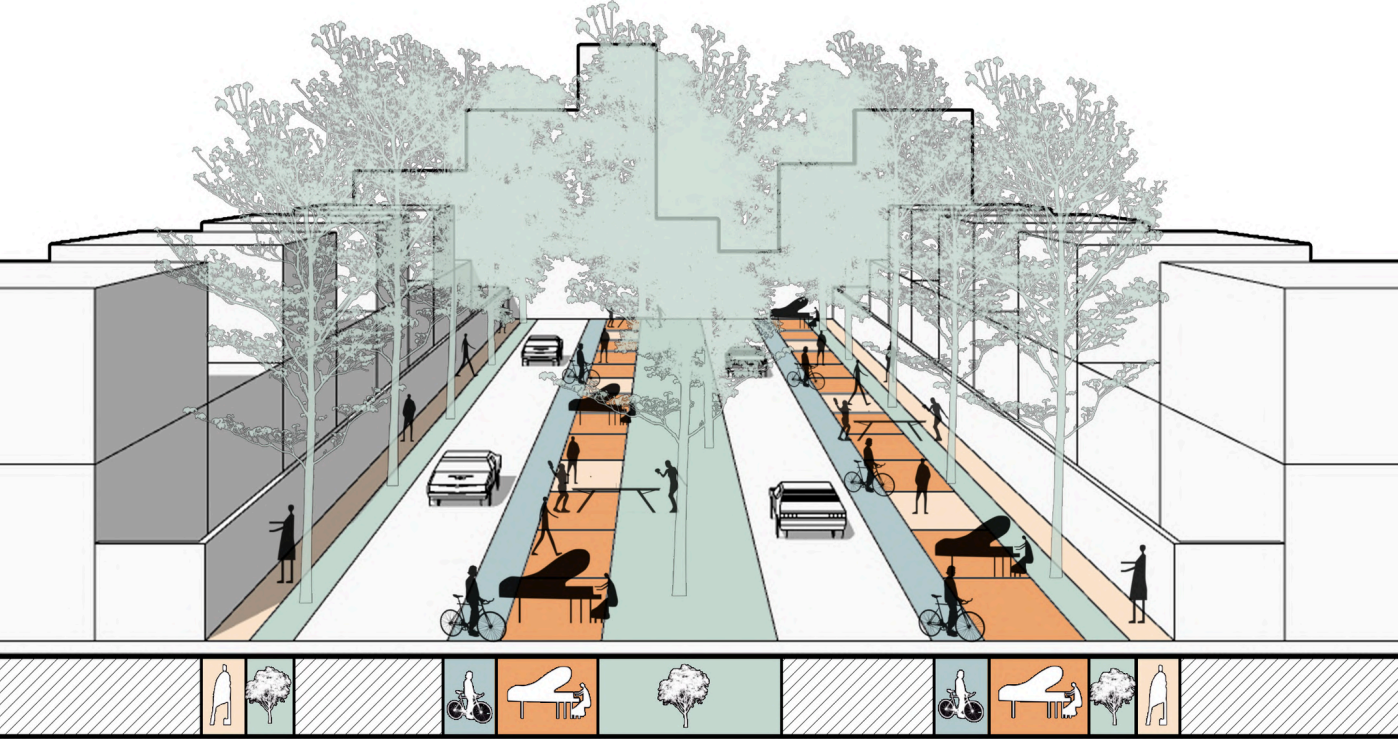
CONJUNTO PRIVADO

grafico: tabla de datos antes y después m2 espacio publico efectivo elaboración propia

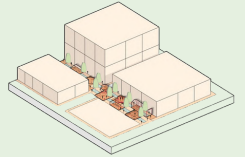
Ilustración: esquema de aplicación cortes perfil vial elaboración propia



C3 CLL 14 50% PEATONAL

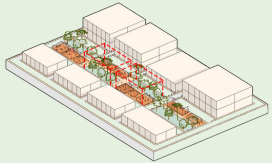


RESIDENCIAL PEATONAL



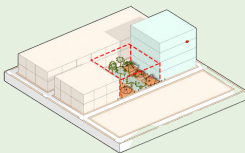
E1

TRANSITO PEATONAL



E8

CORREDOR VERDE



E9

E.P.1 EN 3

Este trazado presenta una altísima densidad, superando los 500 habitantes por hectárea, con un espacio público limitado a 2.3 m² por habitante. A pesar de contar con varios parques, estos se encuentran dispersos y desconectados.

- Se densifican manzanas, quitan algunas para poder generar corredores peatonales que conecten los parques, para esto se divide la manzana en 3, donde la tercera parte es el corredor, estas se dividen de forma longitudinal
- Corredores verdes: Se crearon conexiones entre los parques existentes, enlazándolos a través de calles intervenidas y reduciendo parte del espacio privado para ampliar la infraestructura peatonal. En concreto se utilizan los antejardines de las viviendas que dan hacia los callejones.

PLANTA ACTUAL POLIGONO



BARRIOS:
CIUDADELA FLORALIA

E.P.E. X HABITANTE: 2,33 M2



PLANTA DE INTERVENCION POLIGONO



TRANSITO LENTO



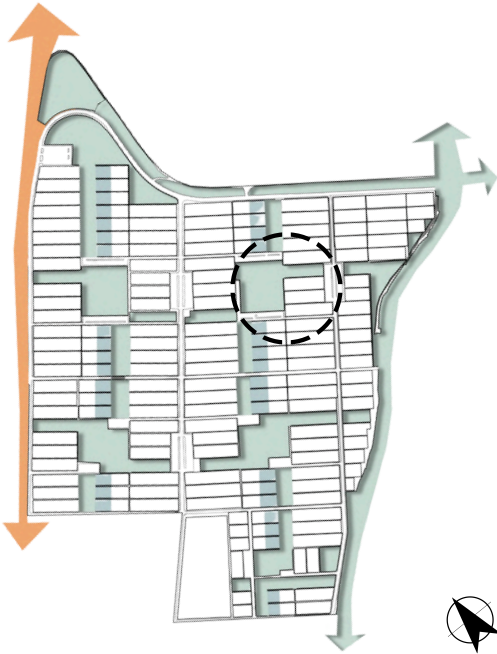
ANDEN



FICHA



ZONA VERDE



RESIDENCIAL PEATONAL

C1 CLL 78 Y 80
100% PEATONAL

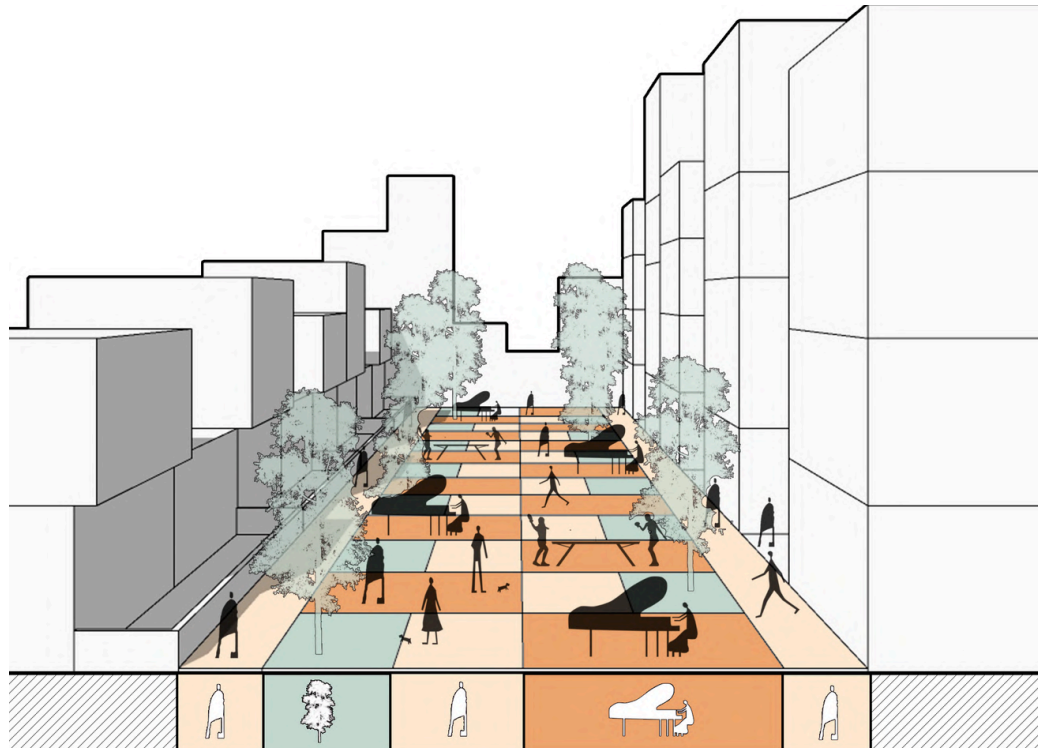


Ilustración: esquema de aplicación cortes perfil
vial elaboración propia

C2 CLL 77 Y 82
65% PEATONAL

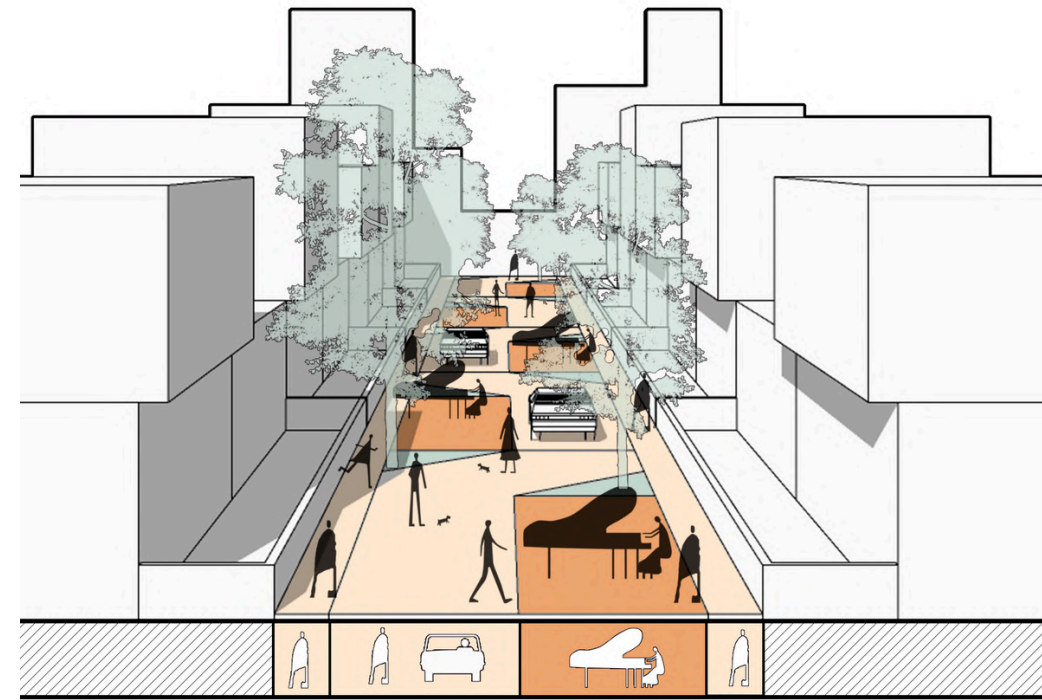


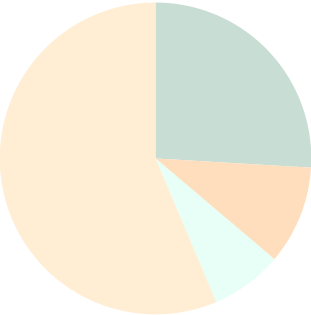
Ilustración: esquema de aplicación cortes perfil
Elaboración propia

RESIDENCIAL
PEATONAL

C3 DIAG. 7 N Y CRR 2B N
80% PEATONAL

E.P.E. X HABITANTE: 2,33 M2
ANTES

E.P.E. X HABITANTE: 5 M2
PROPUESTO



- E.P.E. 25.9%
- Calles. 10.2%
- Pasajes. 7.5%
- E. PRIVADO. 56.4%
- CANALES. 0.0%

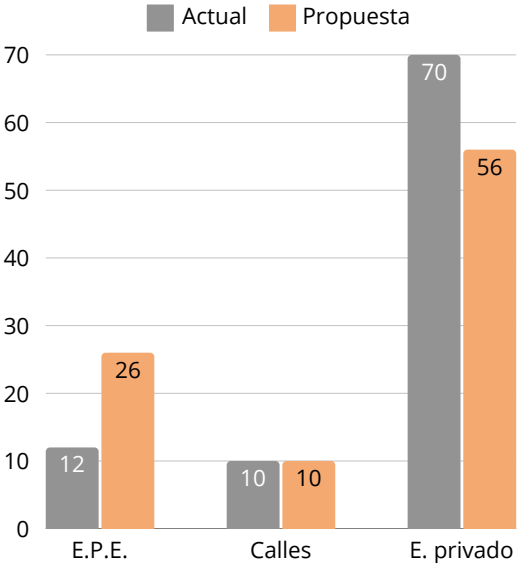
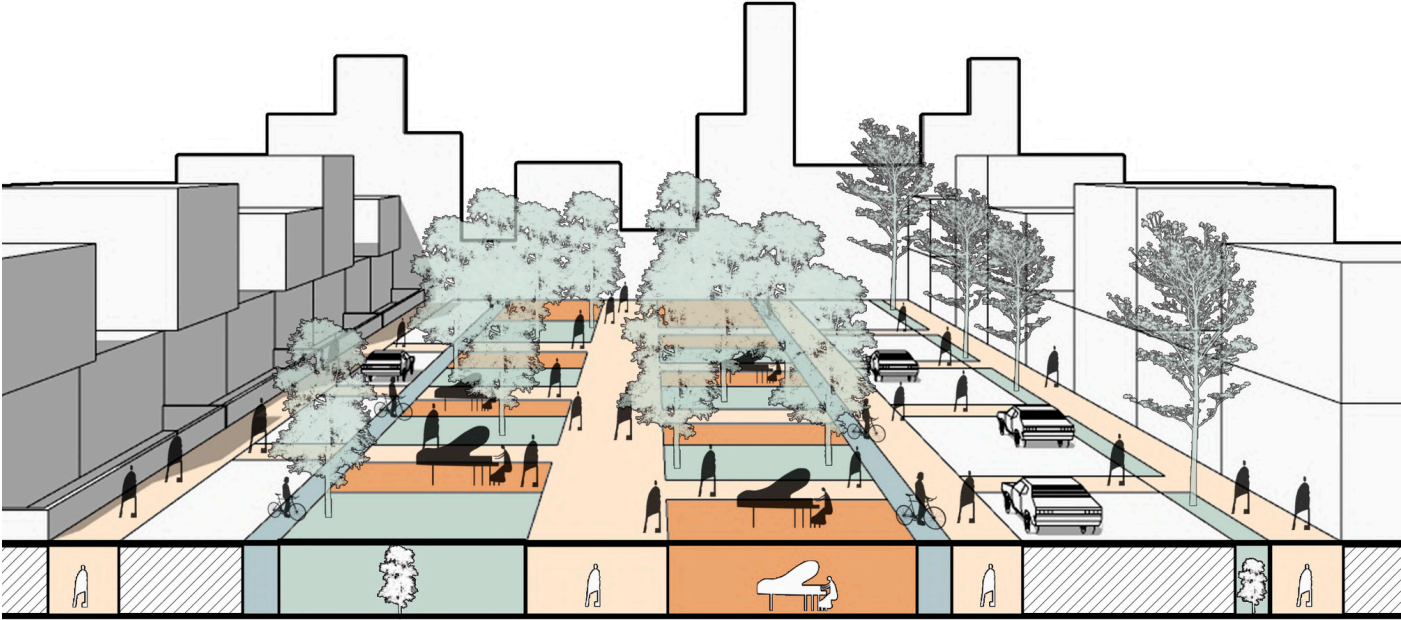
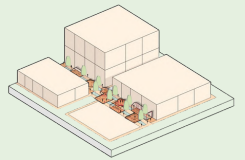


grafico: tabla de datos antes y después m2 espacio
publico efectivo elaboración propia

Ilustración: esquema de aplicación cortes perfil
vial elaboración propia

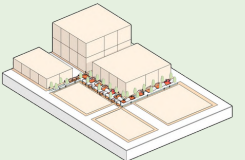


RESIDENCIAL VEHICULAR



E1

TRANSITO PEATONAL



E2

TRANSITO LENTO



E8

CORREDOR VERDE

Este barrio presenta un alto grado de urbanización, con perfiles viales muy grandes y pocas zonas verdes conectadas entre si lo que limita la cohesión del entorno.

- Tránsito peatonal: Reducción del espacio vehicular para priorizar la movilidad a pie.
- Corredores verdes: Interconexión de espacios residuales y adaptación de calles a solo peatonales para generar un entorno más amable, funcional y conectado.

Con estas estrategias, logramos incrementar el espacio público efectivo por habitante, pasando de 3.2 m² a aproximadamente 14.7 m², utilizando entre el 60% y el 90% de las calles para propósitos peatonales.

PLANTA ACTUAL POLIGONO



BARRIOS:
VIPASA - URBANIZACIÓN LA MERCED

E.P.E. X HABITANTE: 3,29 M2



PLANTA DE INTERVENCION POLIGONO



TRANSITO LENTO



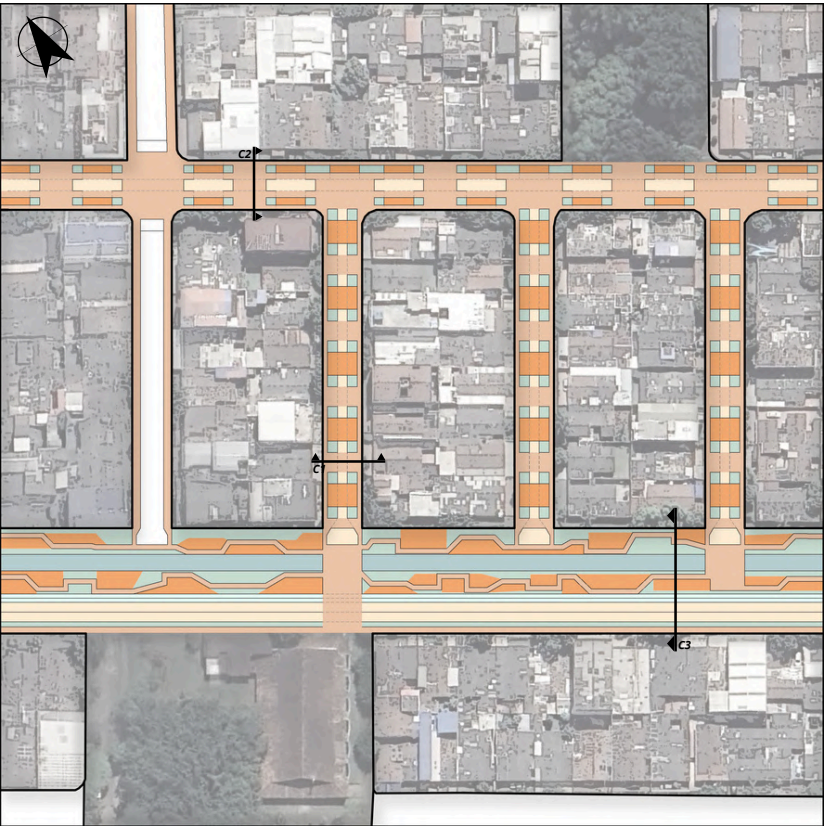
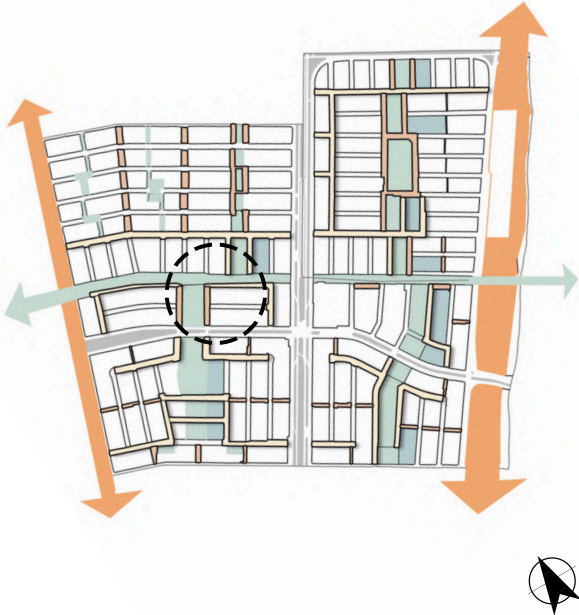
ANDEN



FICHA



ZONA VERDE



RESIDENCIAL VEHICULAR

C1 AVENIDA 3D 80% PEATONAL

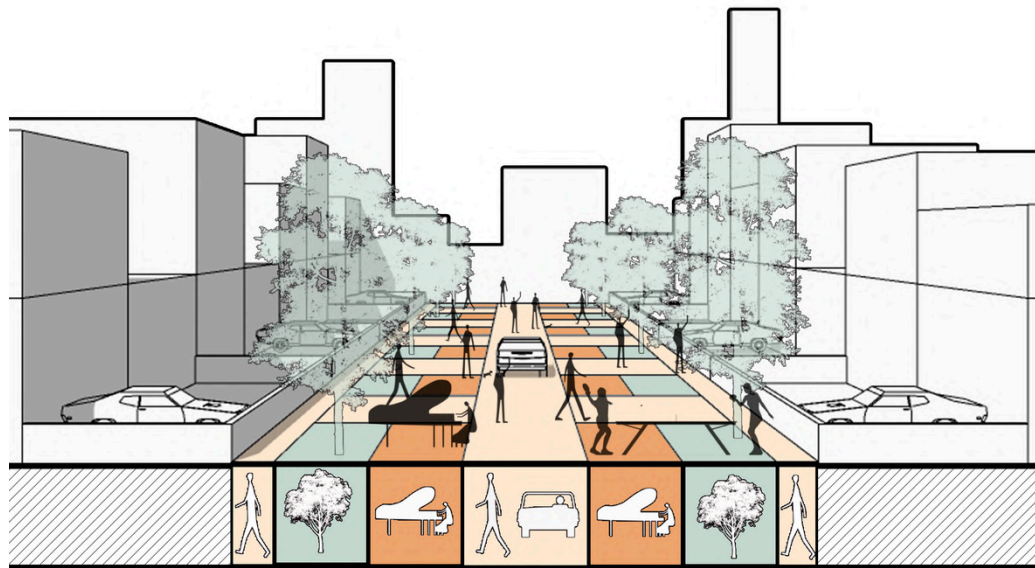


Ilustración: esquema de aplicación cortes perfil
vial elaboración propia

C2 CLL 47 N 70% PEATONAL

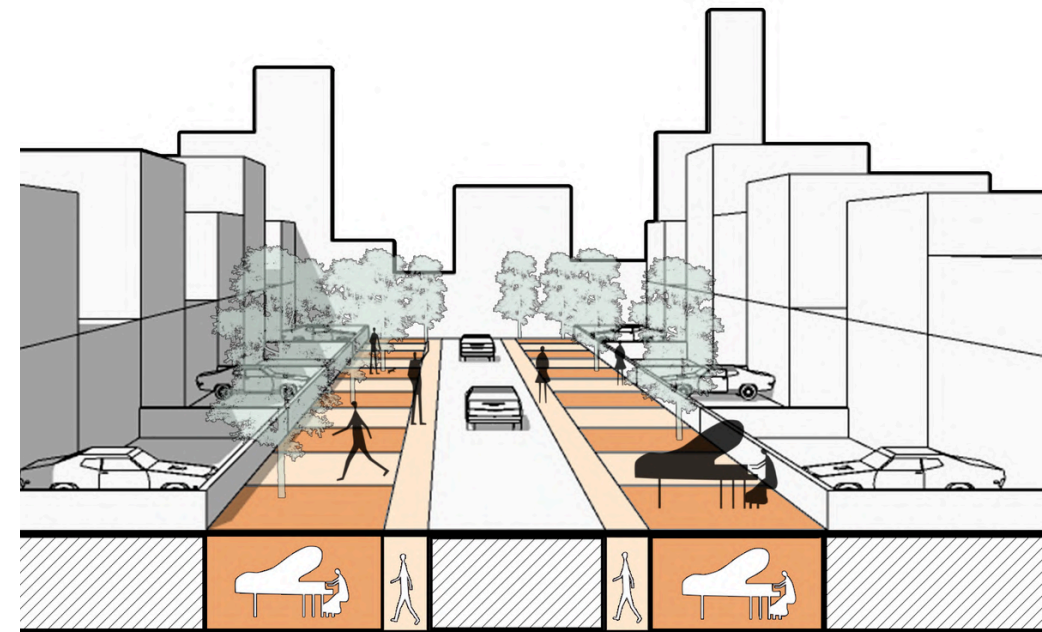


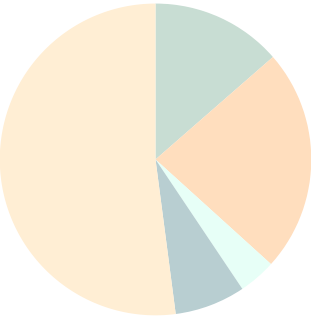
Ilustración: esquema de aplicación cortes perfil
Elaboración propia

RESIDENCIAL
VEHICULAR

C3 CLL 45
90% PEATONAL

E.P.E. X HABITANTE: 3,29 M2
ANTES

E.P.E. X HABITANTE: 14,7 M2
PROPUESTO



- E.P.E. 13.6%
- CALLES. 23.1%
- SEPARADORES. 3.1%
- E. PRIVADO. 52.1%
- CANALES. 7.3%

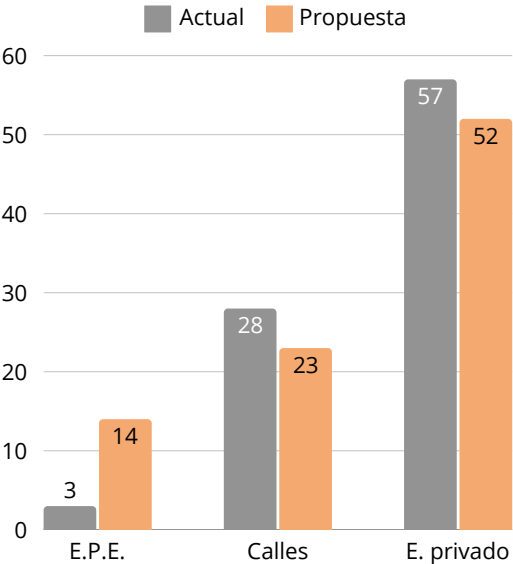
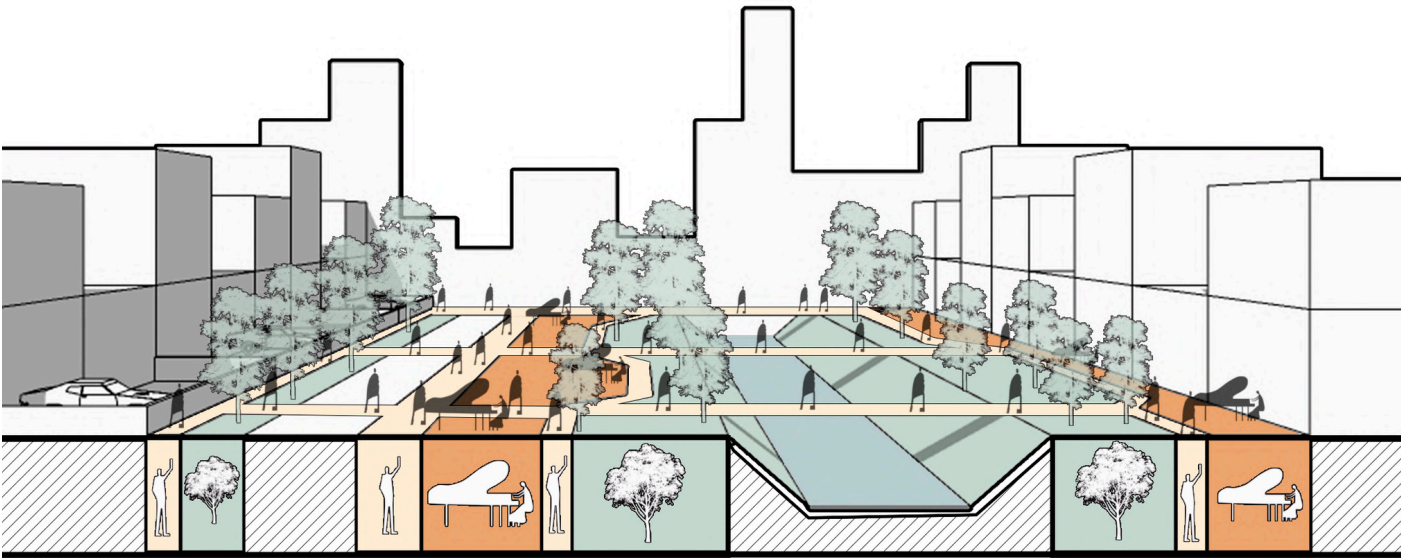
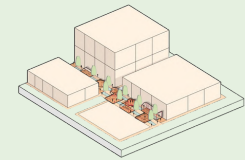


grafico: tabla de datos antes y después m2 espacio
publico efectivo elaboración propia

Ilustración: esquema de aplicación cortes perfil
vial elaboración propia

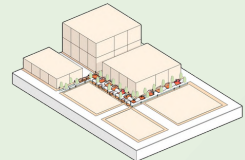


RADIAL RECTANGULAR



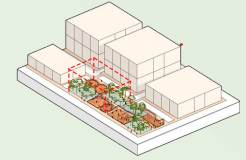
E1

TRANSITO PEATONAL



E2

TRANSITO LENTO



E3

EXPANSION E.P.

- Conexión peatonal entre parques: Se crean calles de tránsito exclusivamente peatonal que conectan los parques de manera transversal y longitudinal, asegurando que cada calle peatonal llegue al centro de cada parque y genere una red continua para los peatones.
- Calles de tránsito lento: Las calles que bordean los parques en ambos sentidos se transforman en vías de tránsito lento, reduciendo la presencia y velocidad de los vehículos sin comprometer la conectividad vehicular.
- Integración del espacio público: Se optimiza la relación entre los parques y las vías, mejorando la cohesión entre los espacios públicos y la forma en que los peatones los transitan, garantizando una mayor accesibilidad y funcionalidad urbana.

PLANTA ACTUAL POLIGONO



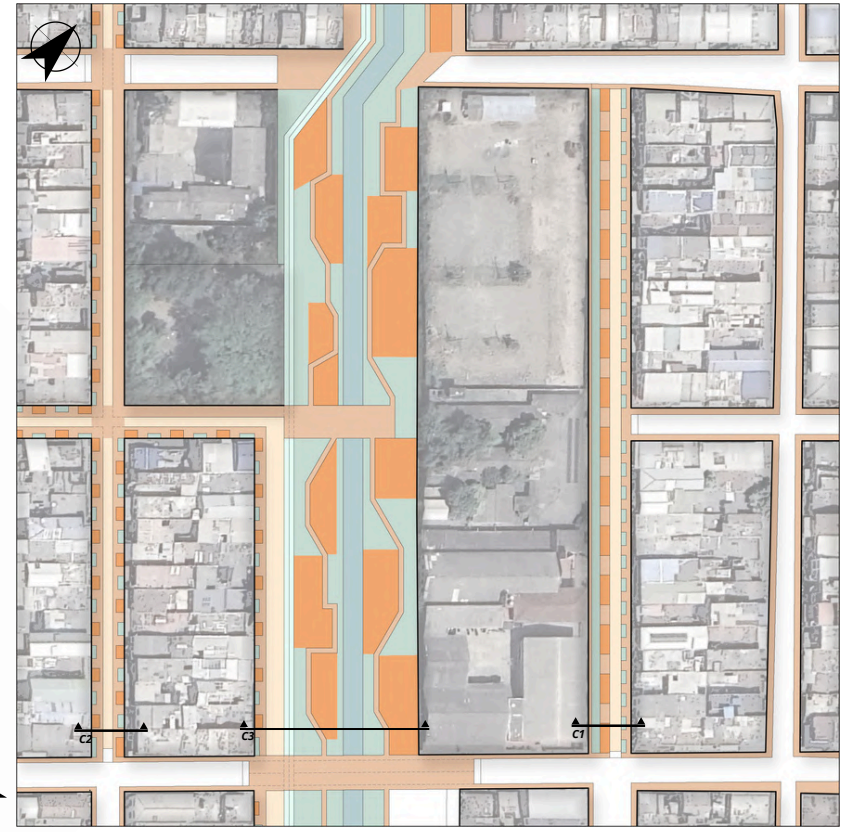
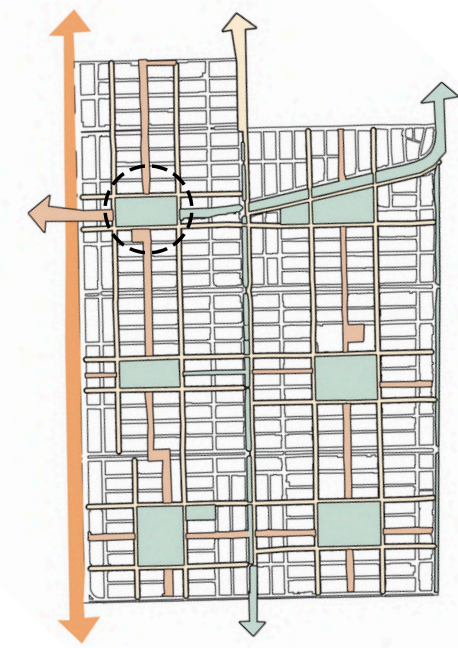
BARRIOS:
REPUBLICA DE ISREL - UNION DE VIVIENDA
POPULAR - ANTONIO NARINO

E.P.E. X HABITANTE: 1,01 M2



PLANTA DE INTERVENCION POLIGONO

- TRANSITO LENTO
- FICHA
- ANDEN
- ZONA VERDE



RADIAL RECTANGULAR

C1 CRR 39D Y CLL 39 65% PEATONAL



C2 CRR 40A 65% PEATONAL



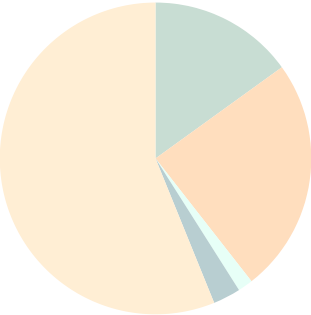
RADIAL RECTANGULAR

grafico: tabla de datos antes y después m2 espacio
publico efectivo elaboración propia

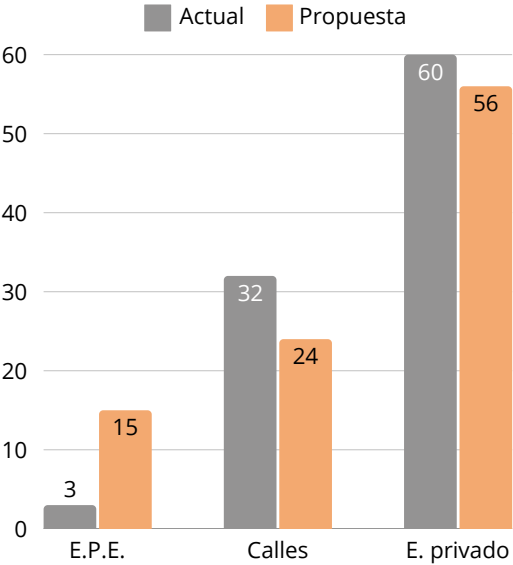
Ilustración: esquema de aplicación cortes perfil
vial elaboración propia

E.P.E. X HABITANTE: 1,01 M2
ANTES

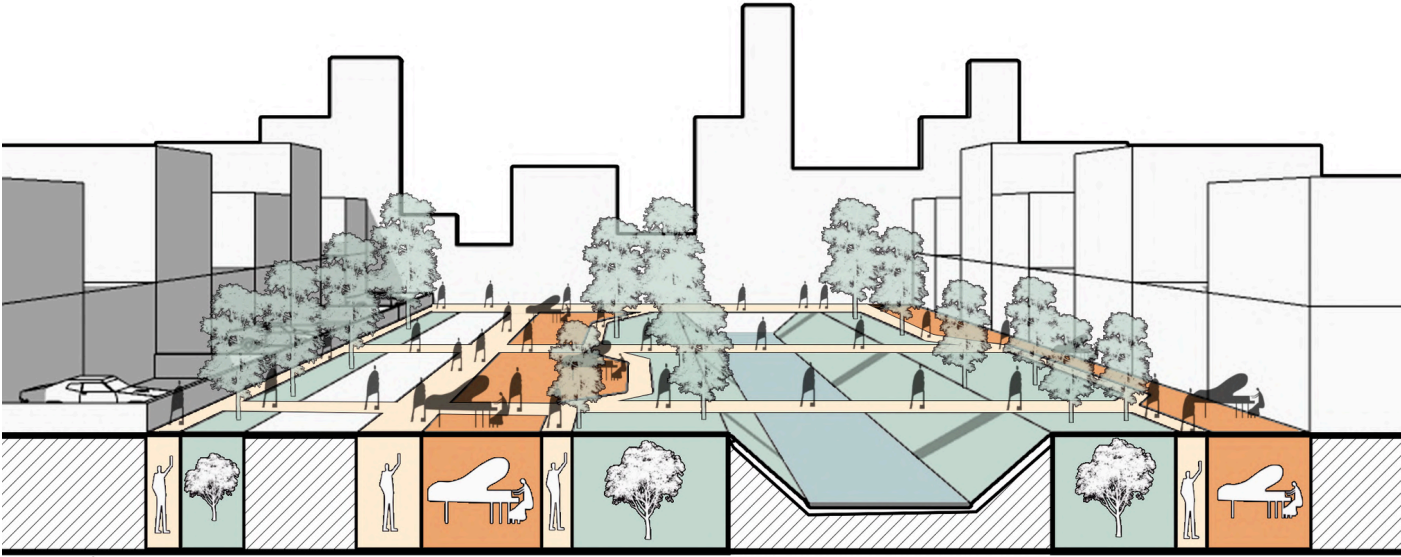
E.P.E. X HABITANTE: 5,3 M2
PROPUESTO



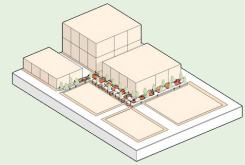
- E.P.E. 15.1%
- CALLES. 24.4%
- SEPARADORES. 1.6%
- E. PRIVADO. 56.1%
- CANALES. 2.9%



C3 CRR 40
95% PEATONAL

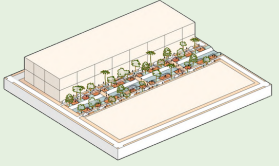


MANZANA HIBRIDA



E2

TRANSITO LENTO



E7

CORREDOR AZUL



E8

CORREDOR VERDE

El trazado híbrido presenta 4 m² de espacio público por habitante, pero con una distribución fragmentada, donde zonas verdes dispersas y calles sin uso efectivo generan desconexión y baja calidad urbana.

- Corredores verdes: Se conectaron las áreas verdes existentes, integrándolas en una red continua que mejora la accesibilidad y el entorno urbano.
- Calles de tránsito lento: Se intervinieron calles poco utilizadas, muchas de ellas enfrentadas a culatas de unidades residenciales, logrando que entre el 77% y el 92% de estas vías sean prioritariamente peatonales.

Gracias a estas acciones, el espacio público efectivo aumentó a 7.6 m² por habitante, mejorando la movilidad, la seguridad y el aprovechamiento de los espacios urbanos.

PLANTA ACTUAL POLIGONO



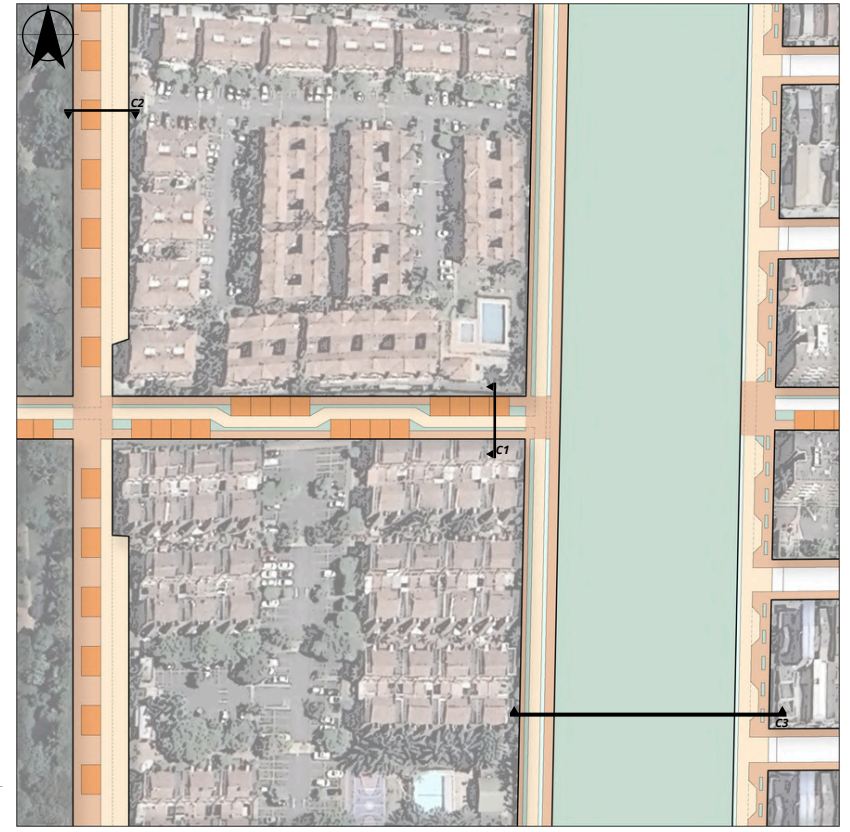
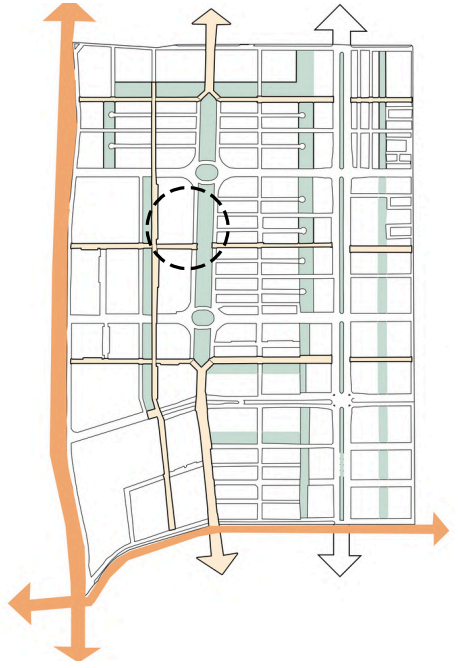
BARRIOS:
VALLE DE LILI

E.P.E. X HABITANTE: 3.81 M2



PLANTA DE INTERVENCION POLIGONO

- TRANSITO LENTO
- FICHA
- ANDEN
- ZONA VERDE



MANZANA HIBRIDA

C1 CRR 96
70% PEATONAL

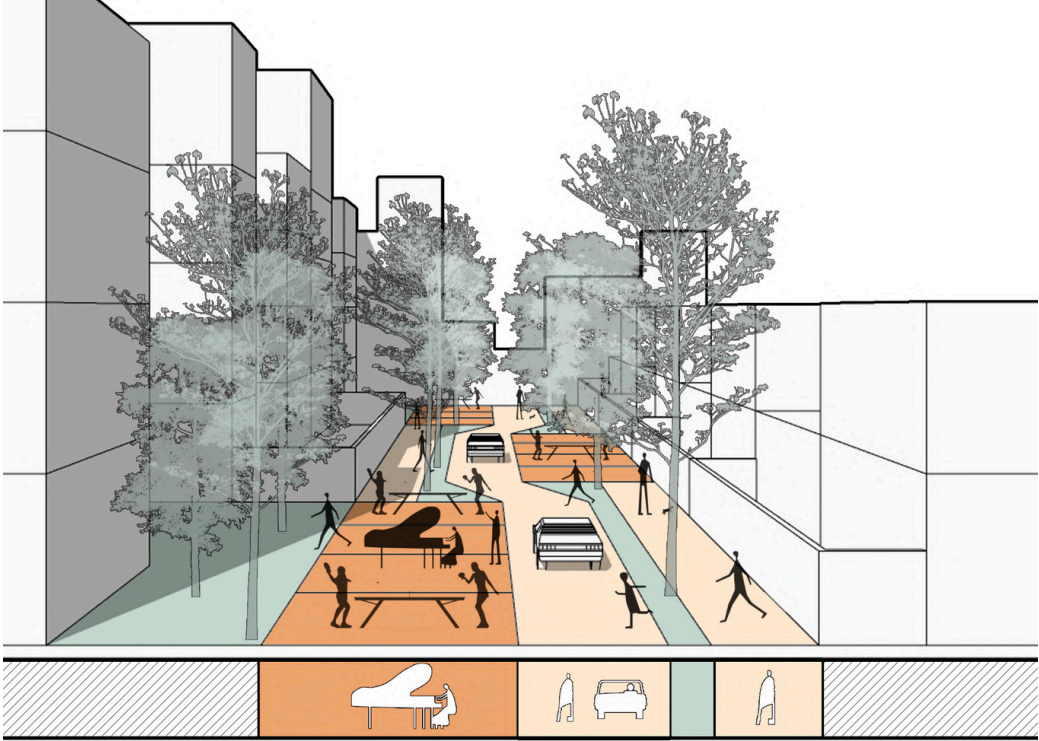


Ilustración: esquema de aplicación cortes perfil
vial elaboración propia

C2 CLL 34
67% PEATONAL

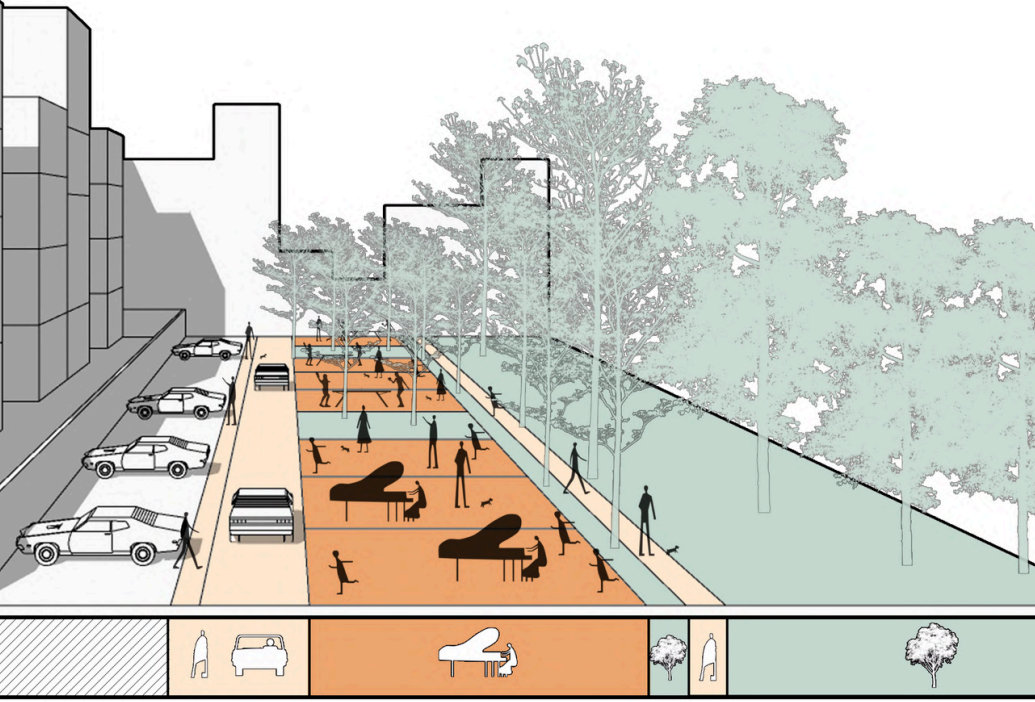


Ilustración: esquema de aplicación cortes perfil
Elaboración propia

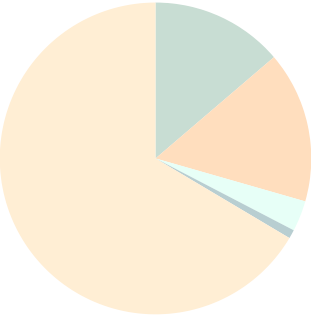
MANZANA HIBRIDA

grafico: tabla de datos antes y después m2 espacio publico efectivo elaboración propia

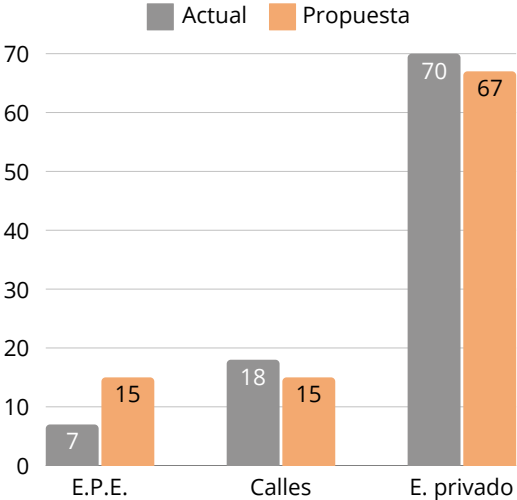
Ilustración: esquema de aplicación cortes perfil vial elaboración propia

E.P.E. X HABITANTE: 3,81 M2
ANTES

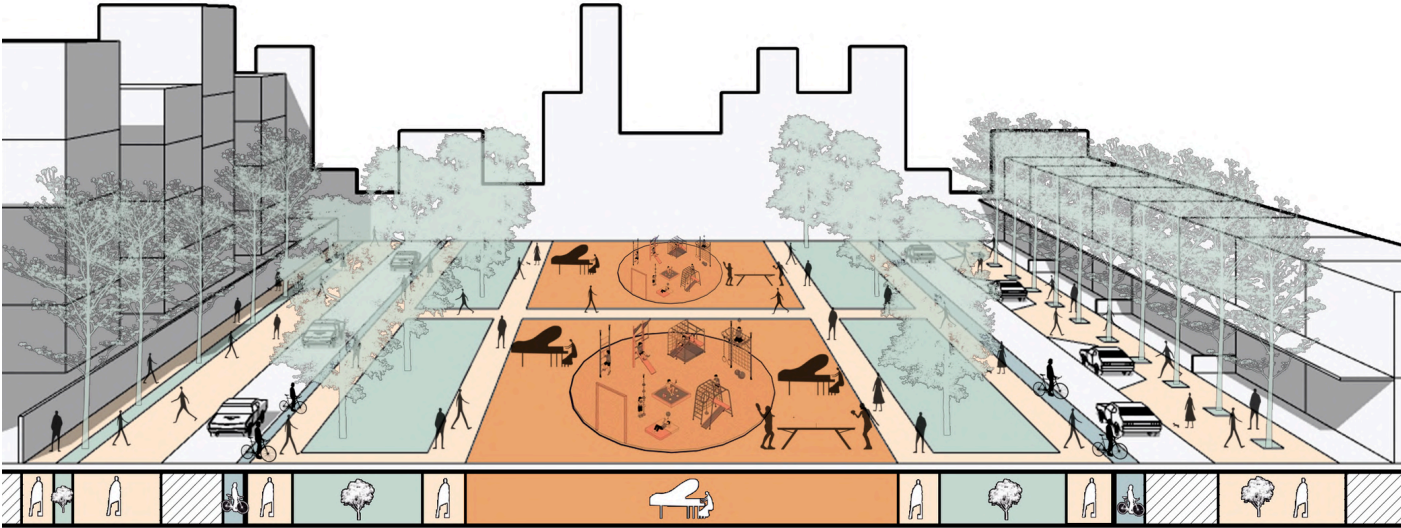
E.P.E. X HABITANTE: 7,6 M2
PROPUESTO



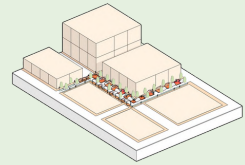
- E.P.E. 13.7%
- Calles. 15.7%
- SEPARADORES. 3.2%
- E. PRIVADO. 66.5%
- CANALES. 0.9%



C3 CLL 42 92% PEATONAL

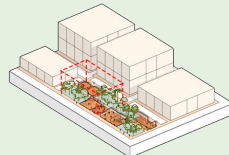


LADERA Y ASENTAMIENTO



E2

TRANSITO LENTO



E3

EXPANSION E.P.



E8

CORREDOR VERDE

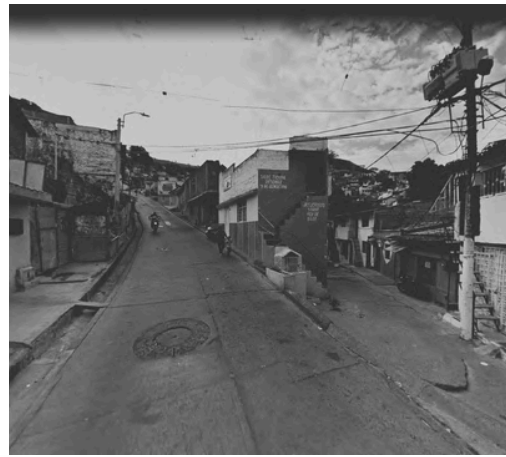
El sector presenta altísima densidad (350 hab/ha) y una crítica carencia de espacio público, con apenas 0.13 m² por habitante. Para revertir esta situación, se implementaron estrategias clave:
Expansión del espacio público: Se recuperaron calles internas y áreas subutilizadas, redistribuyendo el suelo urbano para ganar espacios accesibles y funcionales.
Corredores verdes: Se incorporaron ejes ecológicos para mejorar la calidad ambiental y conectar los diferentes sectores del asentamiento.
Peatonalización y redistribución del suelo: Algunas calles fueron peatonalizadas al 100%, mientras que en otras se redujo el espacio privado, logrando un mayor equilibrio en la distribución del espacio público.

PLANTA ACTUAL POLIGONO



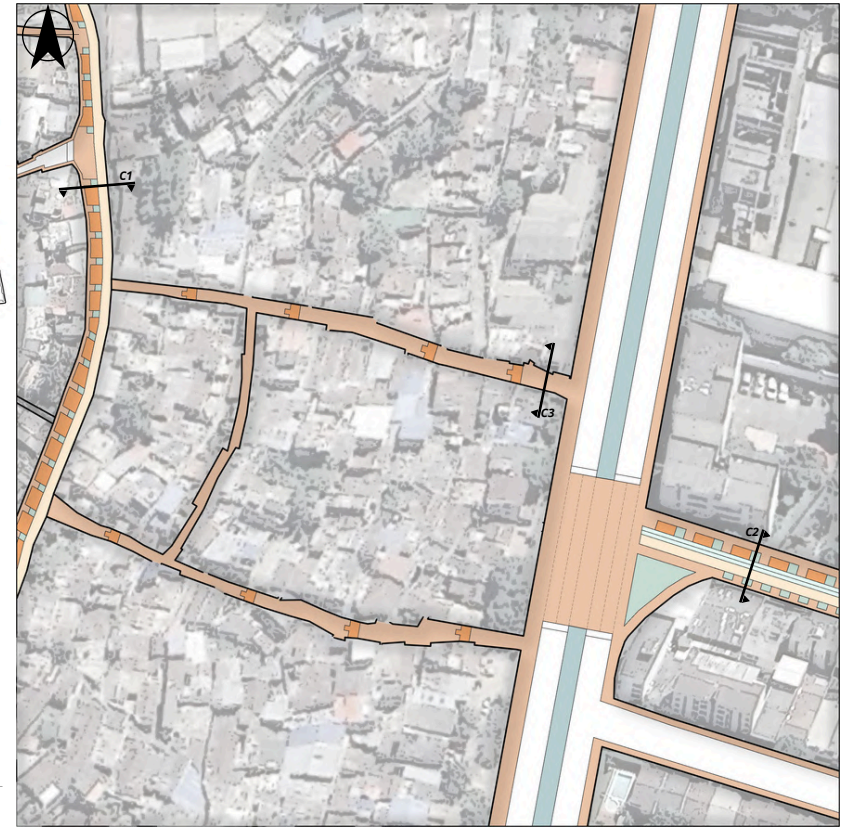
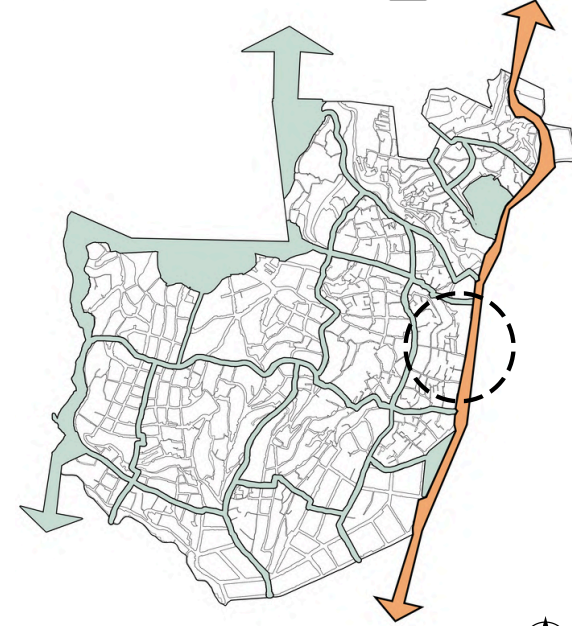
BARRIOS:
SILOE - BELÉN - TIERRA BLANCA - EL CORTIJO -
LLERAS CAMARGO

E.P.E. X HABITANTE: 0,13 M2



PLANTA DE INTERVENCION POLIGONO

- TRANSITO LENTO
- FICHA
- ANDEN
- ZONA VERDE



LADERA Y ASENTAMIENTO

C1 CLL 3 OESTE
58% PEATONAL



Ilustración: esquema de aplicación cortes perfil
vial elaboración propia

C2 CRR 44
65% PEATONAL

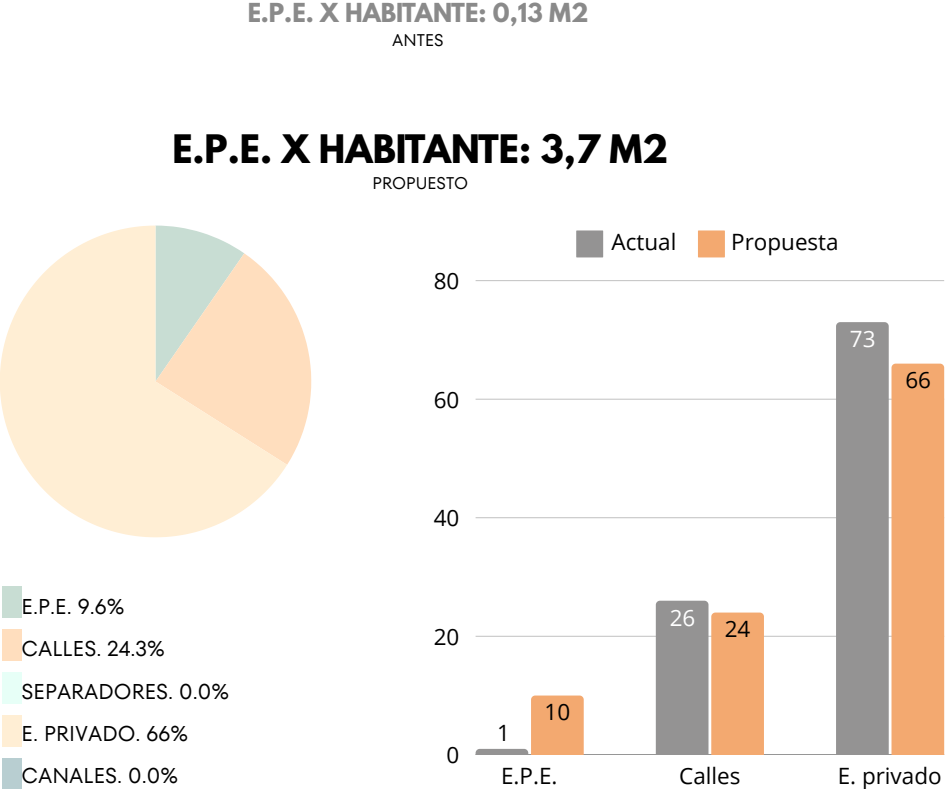


Ilustración: esquema de aplicación cortes perfil
Elaboración propia

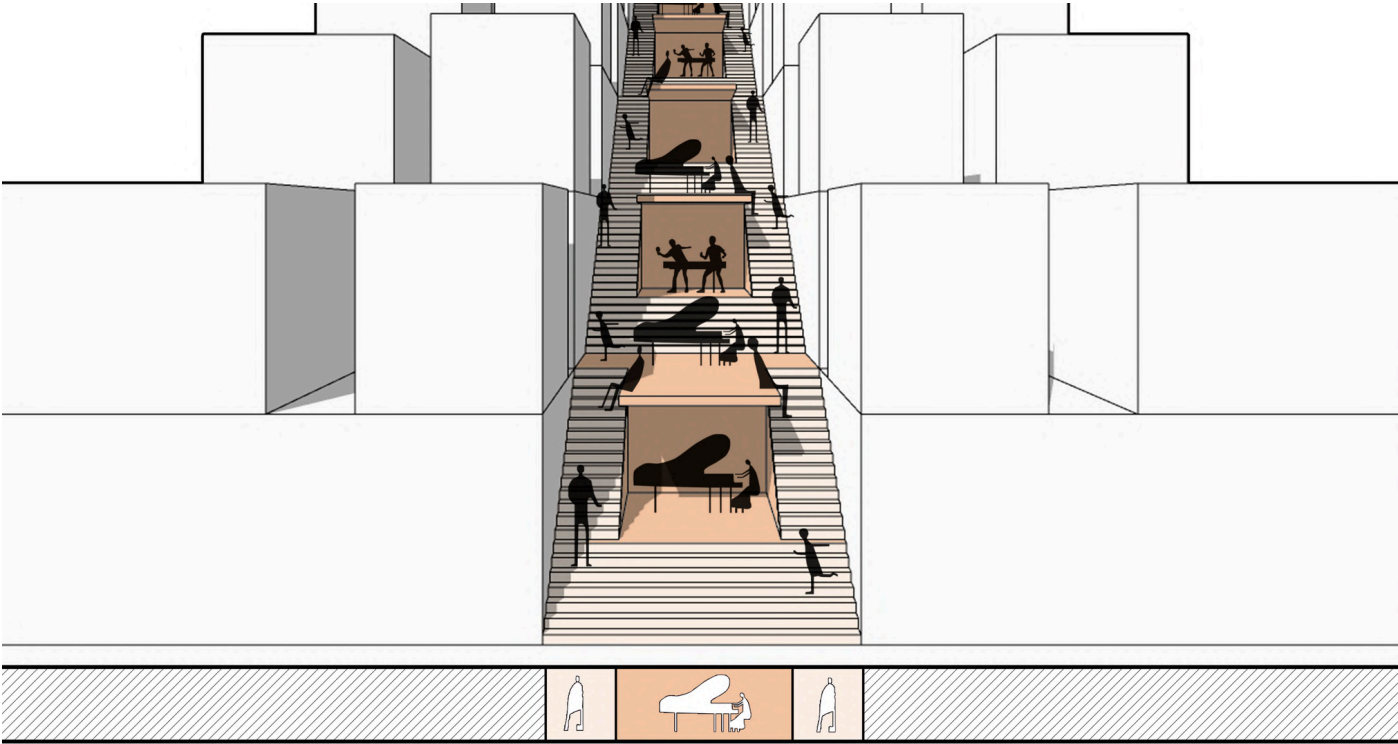
LADERA Y ASENTAMIENTO

grafico: tabla de datos antes y después m2 espacio
publico efectivo elaboración propia

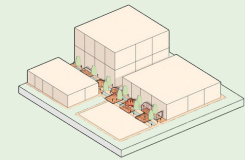
Ilustración: esquema de aplicación cortes perfil
vial elaboración propia



C3 CRR 45 Y 43 100% PEATONAL

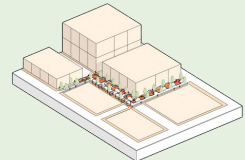


PARCELACION SUBURBANA



E1

TRANSITO PEATONAL



E2

TRANSITO LENTO



E8

CORREDOR VERDE

En la parcelación suburbana de Ciudad Jardín, el espacio público efectivo ya supera ampliamente el estándar óptimo de 15 m² por habitante. Sin embargo, su calidad y accesibilidad son deficientes, con andenes angostos, falta de continuidad peatonal y espacios poco funcionales. Dado que la densidad poblacional es baja, la estrategia no se enfocó en aumentar significativamente la cantidad de espacio público, sino en mejorar su calidad y aprovechamiento. Para ello, se aplicaron dos intervenciones clave:

- Se reconfiguraron calles para permitir el desarrollo de actividades urbanas diversificadas, aumentando la interacción y el dinamismo del barrio.
- Corredor verde: Se aprovecharon los parques residuales, producto del diseño original del sector, para integrarlos en una red peatonal continua y funcional.

PLANTA ACTUAL POLIGONO



BARRIOS:
CIUDAD JARDIN

E.P.E. X HABITANTE: 66,95 M2



PLANTA DE INTERVENCION POLIGONO



TRANSITO LENTO



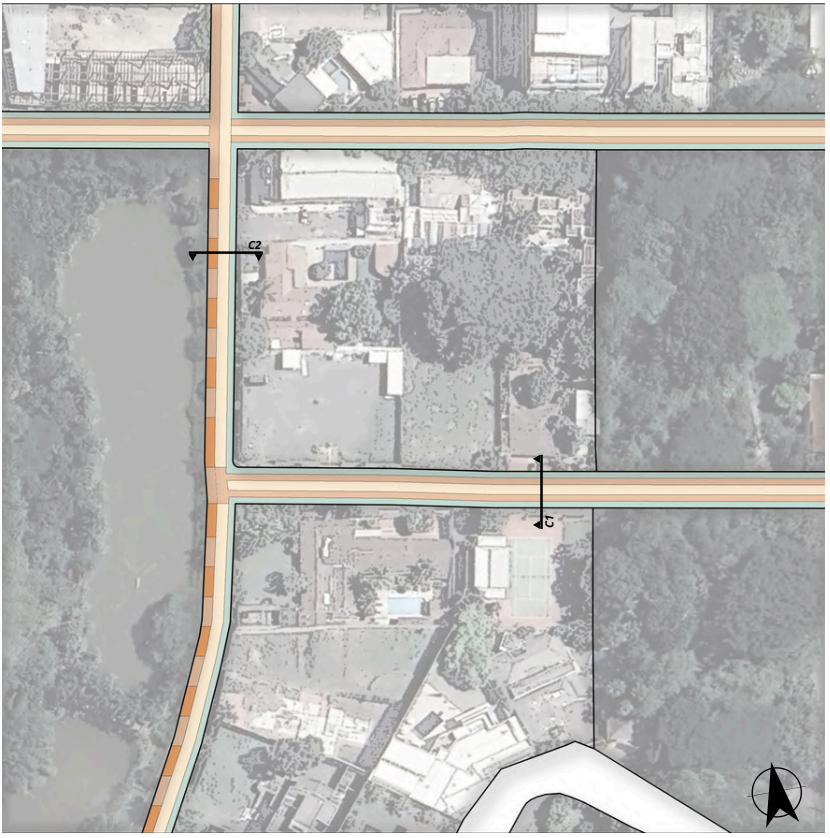
FICHA



ANDEN



ZONA VERDE



PARCELACION
SUBURBANA

C1 CRR 106: 80% PEATONAL

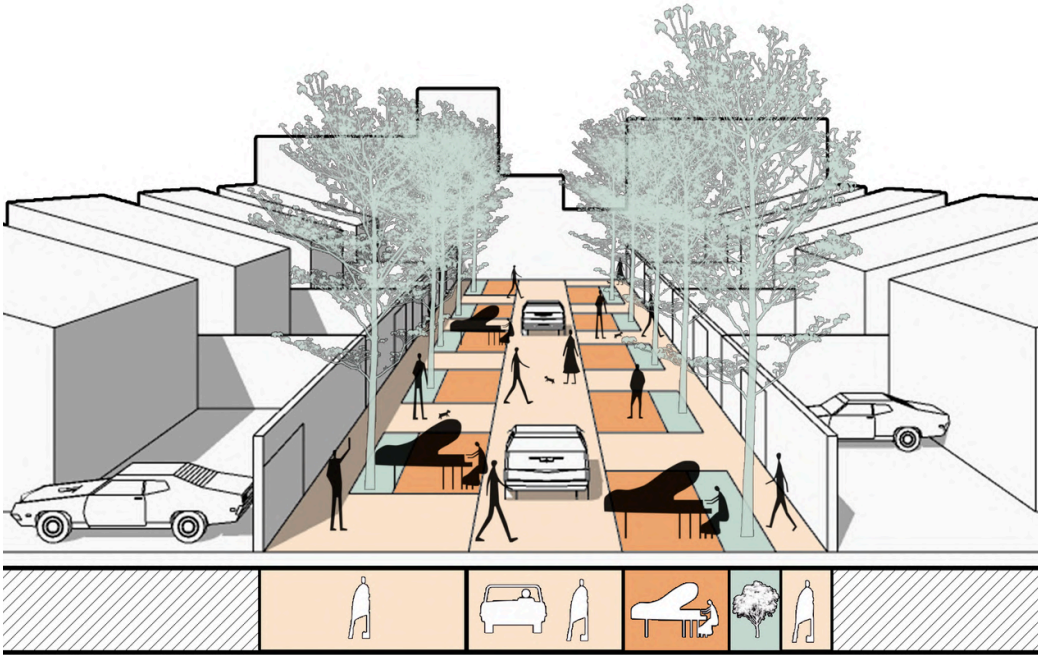


Ilustración: esquema de aplicación cortes perfil
vial elaboración propia

C2 CLL 14
84% PEATONAL

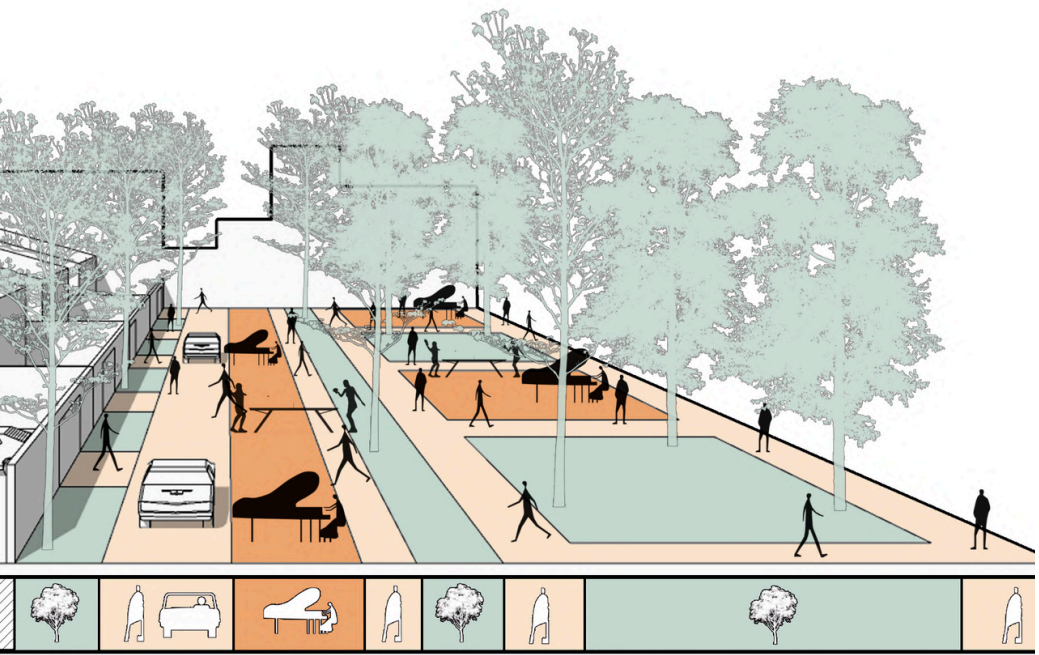


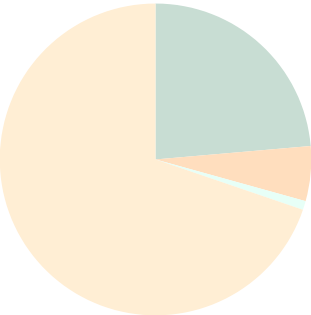
Ilustración: esquema de aplicación cortes perfil
Elaboración propia

PARCELACION
SUBURBANA

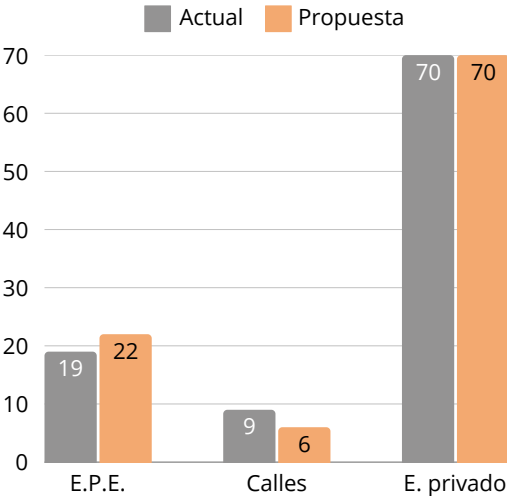
grafico: tabla de datos antes y después m2 espacio
publico efectivo elaboración propia

E.P.E. X HABITANTE: 66,95 M2
ANTES

E.P.E. X HABITANTE: 83 M2
PROPUESTO



- E.P.E. 23.6%
- CALLES. 5.7%
- SEPARADORES. 0.9%
- E. PRIVADO. 69.8%
- CANALES. 0.0%

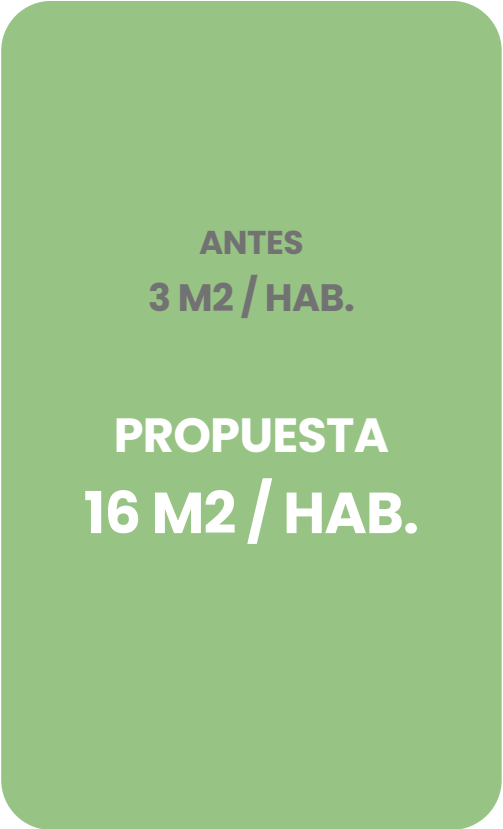


CONCLUSION CAPITULO APLICACION

La aplicación de las estrategias del Manual de Diseño Urbanístico de Calidad para las Ciudades en los diferentes trazados urbanos permitió evidenciar el impacto positivo de la intervención en el espacio público. A través del análisis cuantitativo de áreas, densidad y vialidad, se implementaron soluciones adaptadas a cada contexto, logrando una mejora significativa en la cantidad y calidad del espacio público efectivo.

En términos de cantidad, los mayores cambios se observaron en el trazado industrial-residencial, donde el espacio público pasó del 2% al 22%, demostrando cómo la reorganización del suelo urbano puede equilibrar la relación entre áreas privadas y públicas. Por otro lado, el trazado residencial vehicular presentó la mayor ganancia, alcanzando un 26% de espacio público efectivo, gracias a la intervención en perfiles viales más amplios.

Después de tener los m² de espacio público efectivo por habitante en cada trazado, se tomó el porcentaje que corresponde cada trazado a la totalidad de Cali para obtener el m² promedio en toda la ciudad, obteniendo 16m² por habitante. Estos resultados confirman la efectividad de la metodología aplicada, validando la importancia de planificar y reestructurar el espacio público con estrategias específicas para cada contexto urbano.



PORCENTAJE DE E.P.E ACTUAL Y PROPUESTO

Comparativa de E.P.E. actual vs
propuesto en los trazados
urbanos

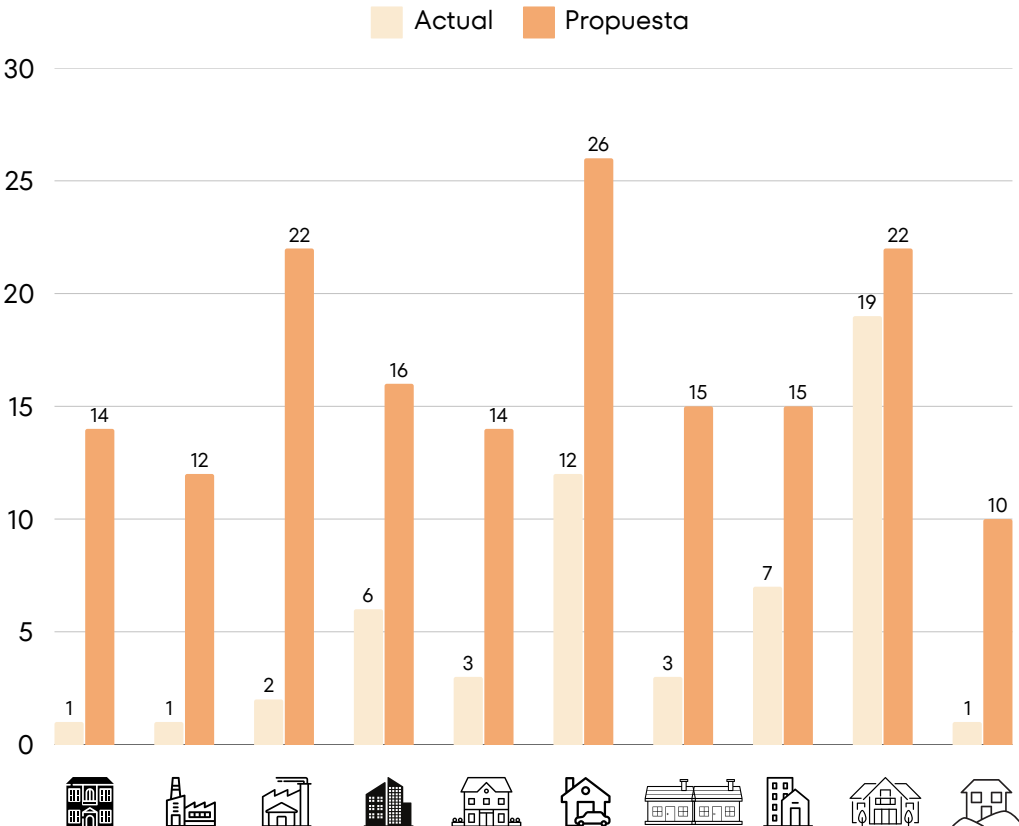


grafico: tabla de datos antes y después m2 espacio
publico efectivo elaboración propia

VII
CALIDAD

PLANIFICACION

APLICACION

Si bien el diseño urbano responde principalmente a la calidad del espacio público, para desarrollar un proyecto integral que conecte a escala peatonal, seleccionamos un área de intervención en Cali donde aplicamos soluciones concretas a las tres problemáticas principales identificadas: fragmentación urbana, déficit cuantitativo y deficiencia cualitativa del espacio público.

En este capítulo, se desarrolla un proyecto integral que materializa las estrategias planteadas en el manual, garantizando una transformación efectiva del entorno urbano. A través del diseño arquitectónico, se generan espacios accesibles, conectados y funcionales, priorizando la experiencia del peatón y mejorando la interacción entre el espacio público y la ciudad.

DISEÑO

METODOLOGIA

TEJER CIUDAD

0 ANALISIS DEL LUGAR

1

fragmentación

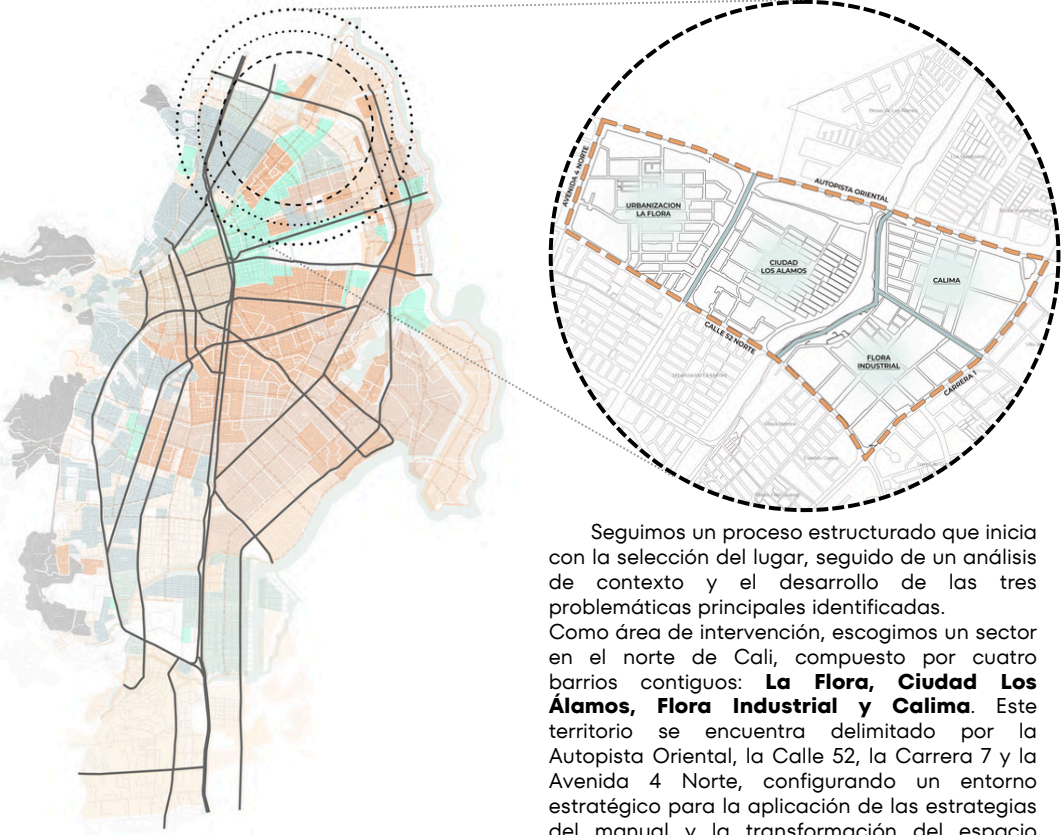
2

cantidad

3

calidad

AREA DE INTERVENCION



mapa: Plano de Cali área de intervención
Elaboración propia

CAMINANDO CALI



*Ilustración: Perspectiva de implantación
Elaboración propia*

0 ANALISIS DEL LUGAR

La entrada norte de Cali, un punto estratégico en la conexión regional con el resto del país. Está delimitada por la Avenida 4 Norte y el futuro corredor del Tren de Cercanías, que fortalecerá la conexión con Yumbo. Además, el Corredor Verde del Río Cali, que desemboca en el Río Cauca, y la Carrera Primera, que proviene desde Palmira, desempeñan un papel clave en la integración ambiental y la movilidad metropolitana.

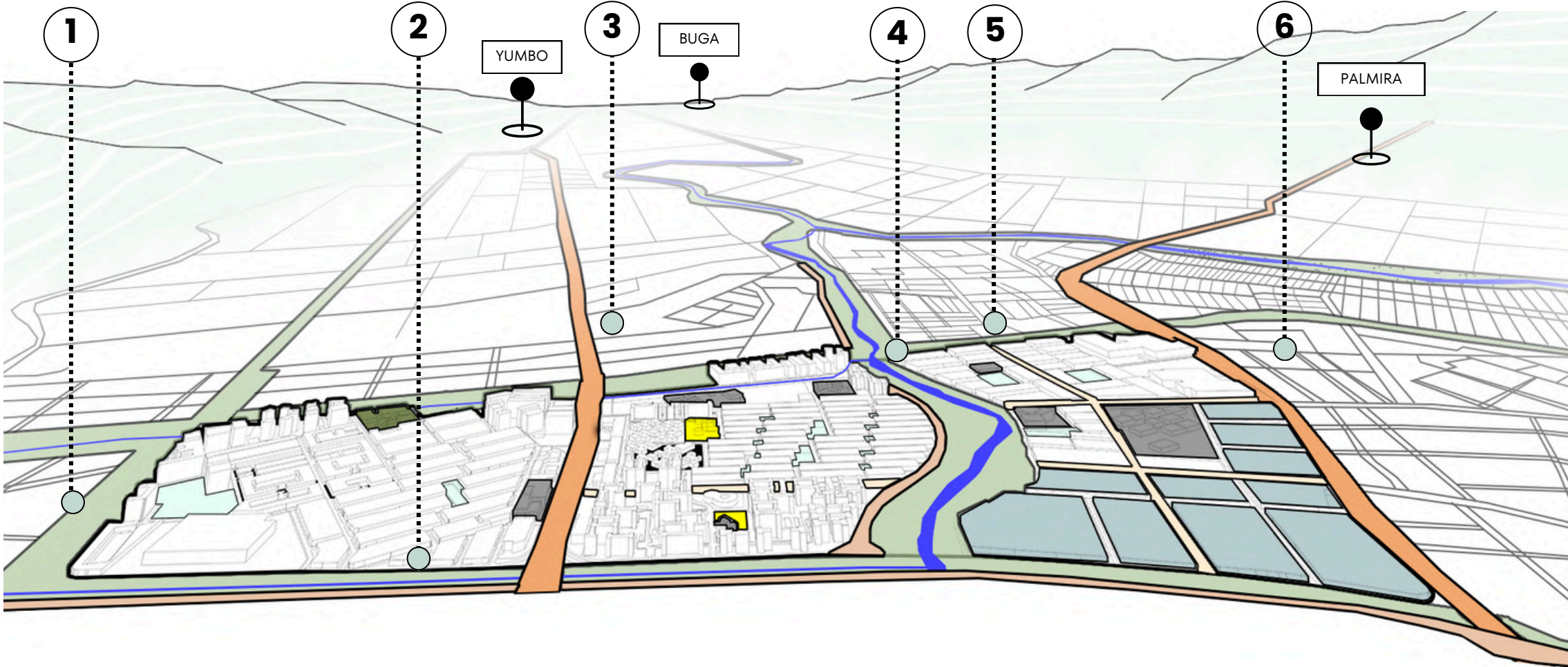
- ① AVENIDA 4TA NORTE / TREN DE CERCANIAS
- ② CANAL CALLE 52 NORTE
- ③ AUTOPISTA CALI-YUMBO
- ④ CORREDOR RIO CALI
- ⑤ CORREDOR AUTOPISTA ORIENTAL
- ⑥ CARRERA 1

La imagen presentada muestra el polígono de intervención, resaltando la importancia del Río Cali dentro del sistema ambiental y la red de espacios públicos, evidenciando su impacto en la conectividad y calidad urbana del sector.

NORMATIVA

- SISTEMA ECOLOGICO PRINCIPAL
- ESPACIO PUBLICO EFECTIVO
- VIA PRINCIPAL
- VIA SECUNDARIA
- VIA COLECTORA
- SISTEMA HIDRICO (RIO CALI, CAUCA, CANAL MENGTA, CANAL CLL 52)
- RENOVACION URBANA 3
- E. DE SEGURIDAD
- E. DE EDUCACION
- E. DE RECREACION

Ilustración: Análisis polígono de intervención
Elaboración propia



EQUIPAMIENTOS

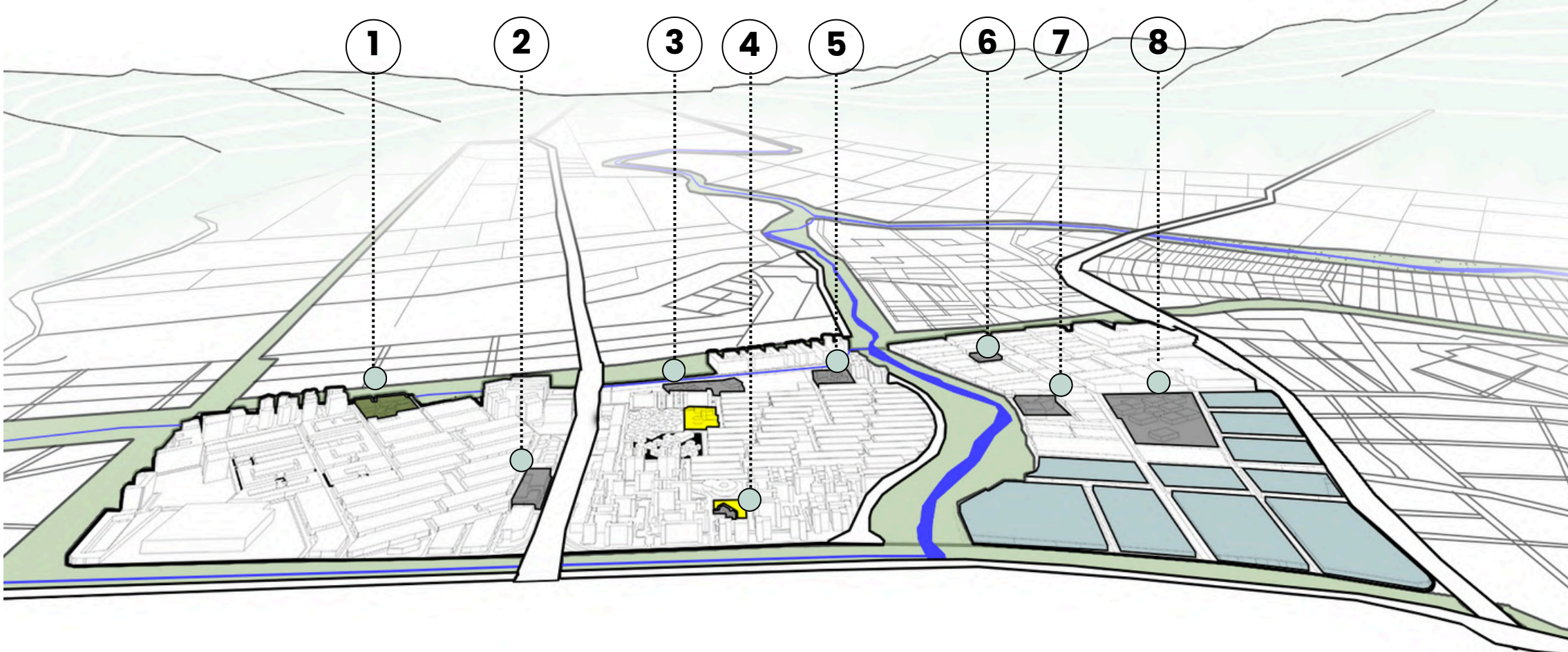
Dentro del polígono de intervención identificamos diversos equipamientos urbanos que pueden ser clave para la creación de una nueva red interna de espacios públicos. Entre ellos, destacan polideportivos como el Polideportivo Los Álamos y espacios recreativos como el Parque de las Bancas Rojas, ambos representativos dentro del área de estudio.

- 1 BOMBEROS
- 2 SENA
- 3 COLEGIO TECNICO Y PISTA DE PATINAJE
- 4 UNIDAD RECREATIVA
- 5 COLEGIO
- 6 BIBLIOTECA
- 7 COLEGIO
- 8 INEM

NORMATIVA

- SISTEMA ECOLOGICO PRINCIPAL
- SISTEMA HIDRICO (RIO CALI, CAUCA, CANAL MENGA, CANAL CLL 52)
- RENOVACION URBANA 3
- E. DE SEGURIDAD
- E. DE EDUCACION
- E. DE RECREACION

Ilustración: Análisis polígono de intervención
Elaboración propia



EQUIPAMIENTOS



Fotografía 1: Institución Técnico de Comercio Santa Cecilia (2019). Colegio Fátima, Cali. [Fotografía].

Fotografía 2: Ramírez, F. (2021). Álamos, Cali. [Fotografía].

Fotografía 3 : Manquillo, P. (2016). Colegio Fátima, Cali. [Fotografía].



ESPACIO PUBLICO

El polígono de intervención cuenta con diversos espacios públicos distribuidos entre parques, polideportivos y corredores verdes. Sin embargo, su configuración actual presenta desafíos significativos en términos de accesibilidad, conectividad y continuidad peatonal.

- ① PARQUE 4TA NORTE
- ② PARROQUIA LA FLORA
- ③ PARQUES DE LAS BANCAS ROJAS
- ④ POLIDEPORTIVO CALIMA
- ⑤ PARQUE FLORA INDUSTRIAL
- ⑥ PARQUE CALIMA

NORMATIVA

-  SISTEMA ECOLOGICO PRINCIPAL
-  SISTEMA HIDRICO (RIO CALI, CAUCA, CANAL MENGA, CANAL CLL 52)
-  ESPACIO PUBLICO EFECTIVO

Ilustración: Análisis polígono de intervención
Elaboración propia



ESPACIOS PUBLICOS

Sin embargo, a pesar de la presencia de estos espacios, se evidencia un problema de fragmentación urbana, ya que muchos de ellos son cerrados o inseguros por su mal estado y falta de mantenimiento, lo que limita su integración con el entorno y reduce su impacto en la conectividad peatonal.

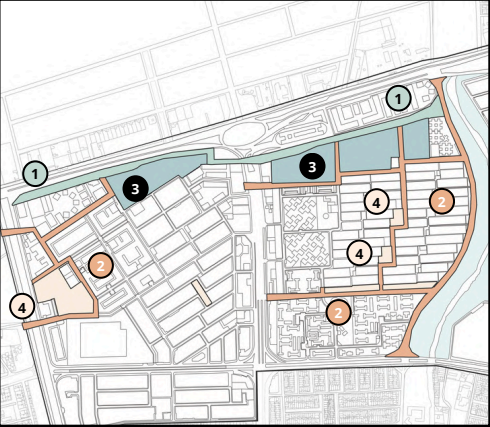
Fotografía 1,2 y 3: fotografía tomada por el autor, Cali, 4 de marzo de 2024.



NORMATIVA

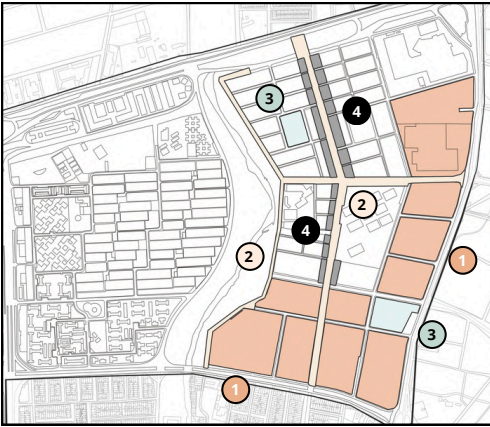
Dentro del polígono de intervención, es fundamental considerar los proyectos contemplados en la UPU 1 y UPU 2, así como iniciativas clave para la recuperación y reconfiguración del territorio. Uno de estos proyectos es el Quebrada Menga, que busca la recuperación de áreas forestales subutilizadas, actualmente sin una función clara dentro del tejido urbano. La propuesta pretende transformar estos espacios verdes en espacios públicos efectivos, integrándolos a la red de espacios urbanos y mejorando su accesibilidad y uso comunitario. Por otro lado, el Proyecto Integral Bodegas tiene como objetivo densificar las manzanas industriales, promoviendo usos comerciales y empresariales, lo que permitirá una mayor ocupación y dinamización del sector, favoreciendo su integración con el resto de la ciudad.

PROYECTO QUEBRADA MENGA



1. Recuperación áreas forestales
2. Adecuación andenes
3. Adecuación y nuevos Equipamientos
4. Articulación Paisajística de parques y Z.V

PROYECTO INTEGRAL BODEGA



1. Norma complementaria uso comercial 50% y densificación de viviendas
2. Adecuación perfil vial
3. Adecuación y nuevos Equipamientos
4. Uso Comercial 100% primera planta

EL POLIGONO EN NUMEROS

El polígono de intervención presenta un marcado déficit de espacio público efectivo, con solo 3.88 m² por habitante, muy por debajo de las recomendaciones urbanísticas para una ciudad equilibrada y habitable. En un área que alberga aproximadamente 29,000 personas, la densidad poblacional alcanza los 123 habitantes por hectárea, lo que resalta la necesidad de mejorar la oferta y accesibilidad a espacios de uso colectivo.

Actualmente, el polígono cuenta con 112,000 m² de espacio público efectivo, lo que representa apenas el 4% del uso del suelo total, en contraste con la gran extensión dedicada a calles, que suma 543,000 m² (23%), y a los predios privados, que dominan el 66% del territorio. A pesar de la presencia de 108,000 m² de zonas verdes y el cordón ecológico del río Cali, estas áreas conforman solo el 6% del suelo, y muchas de ellas no están integradas de manera eficiente a la dinámica urbana cotidiana.

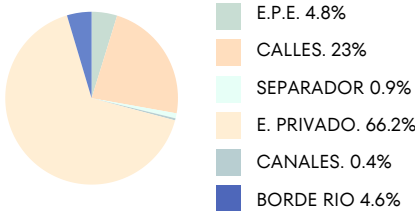
Este diagnóstico revela un modelo urbano donde la movilidad motorizada ha primado sobre la calidad del espacio público, generando una fragmentación en la conectividad peatonal y limitando la interacción de la comunidad con su entorno. La propuesta de intervención busca revertir esta tendencia, transformando las calles y espacios infrutilizados en una red de áreas peatonales funcionales, accesibles y sostenibles.

Área Total del Uso del Suelo

- **ÁREA TOTAL:** 2,357,279M2
- **CALLES:** 542,920M2
- **SEPARADORES Y CANALES:** 22,077 Y 9,231M2
- **BORDE RIO CALI:** 108,726M2
- **E.P.E:** 112,643M2
- **HABITANTES:** 29,011
- **DENSIDAD:** 122.93HAB/HA
- **E.P.E POR HABITABTE:** 3.88M2/HAB

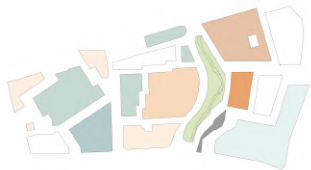
E.P.E POR HABITANTE: 3.88M2/Hab

Proporción del Uso del Suelo



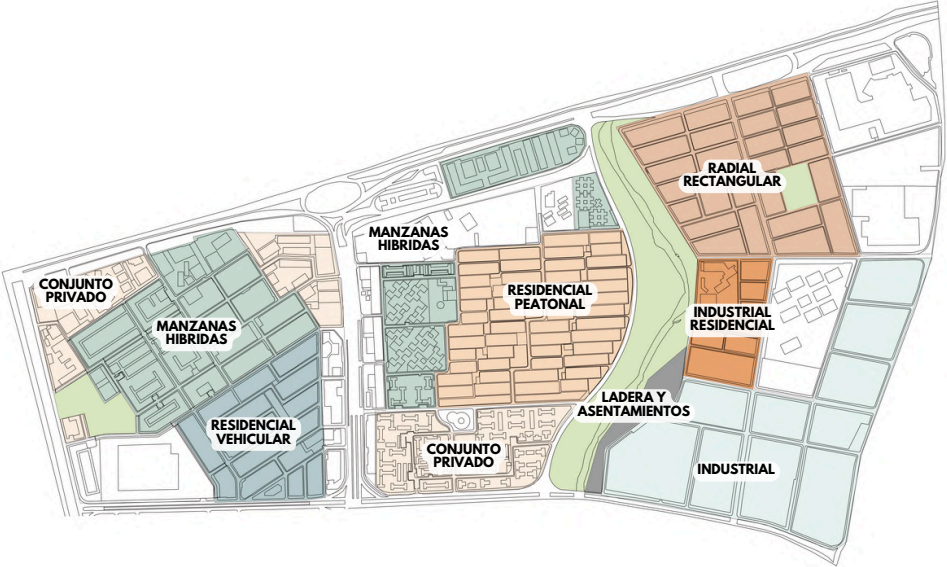
mapa 1 y 2: Proyectos integrales UPU 1 y 2
Elaboración propia

FRAGMENTACION



Barrios:

- Calima
- Flora Industrial
- Ciudad los Álamos
- Urbanización la Flora.



La elección de este polígono de intervención responde a su diversidad urbana, ya que en su territorio se encuentran 7 de los 10 trazados urbanos identificados en el estudio. Como se observa en la imagen, este sector integra conjuntos privados, manzanas híbridas, residenciales vehiculares, asentamientos en ladera e industriales, entre otros. Esta variedad de trazados dentro de un mismo polígono permite analizar y aplicar estrategias de intervención adaptadas a distintos contextos urbanos, convirtiéndolo en un caso representativo para la transformación del espacio público a nivel metropolitano.

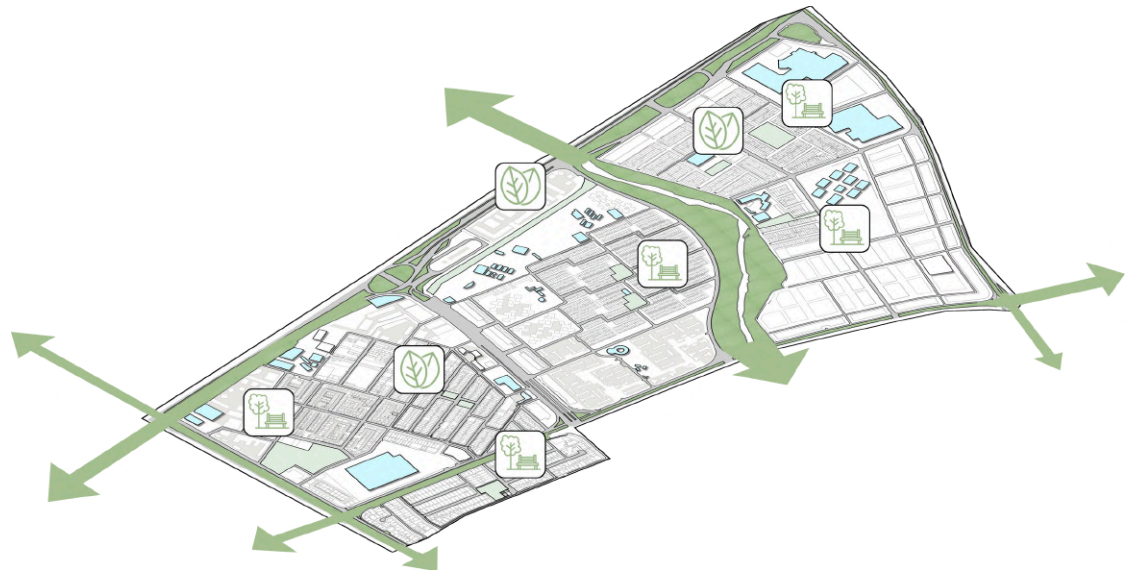
*Esquema: Plano polígono intervención con cada trazado urbano
Elaboración propia*

1 PRE-EXISTENCIAS

CONVENCIONES

-  CORREDORES VERDES Y AMBIENTALES
-  PARQUE
-  ZONA VERDE
-  EQUIPAMENTOS

Para el diseño de la nueva red interna, partimos del análisis de las preexistencias ambientales y urbanas dentro del polígono de intervención. Se identificaron elementos clave como el corredor ambiental de la Autopista Oriental, el Río Cali y el futuro Tren de Cercanías, además de los parques y zonas verdes existentes.



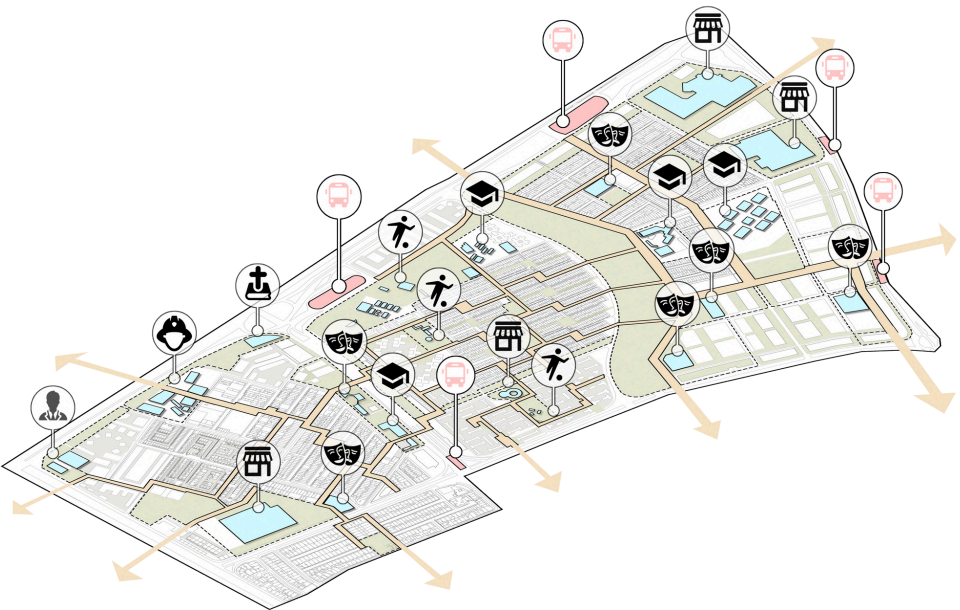
*mapa: Polígono preexistencias red de espacio público de la ciudad
Elaboración propia*

RED INTERNA

CONVENCIONES

- RED PEATONAL
- TRONCALES
- EMPRESARIAL
- EDUCATIVO
- COMERCIAL
- BOMBEROS
- RELIGIOSO
- CULTURAL
- DEPORTIVO

La red interna, compuesta por calles peatonales y vías de tránsito lento, tiene como objetivo conectar los parques, equipamientos y sectores estratégicos del polígono, incluyendo espacios culturales, deportivos, religiosos y comerciales. Esta red fue diseñada para aprovechar el potencial de las calles como generadoras de espacios públicos, reinterpretando las circulaciones urbanas con base en la pirámide de movilidad y priorizando al peatón. Además, se planificó de manera que no afecte la movilidad de los barrios, evitando intervenciones en vías arteriales complementarias o aquellas por donde transitan los alimentadores del MIO. Para mantener una adecuada conectividad vehicular, se dejó al menos una calle exclusivamente vehicular en cada uno de los cuatro lados de cada barrio, permitiendo una salida eficiente del tráfico sin comprometer la nueva estructura peatonal



mapa: Red interna de espacio público peatonal
Elaboración propia

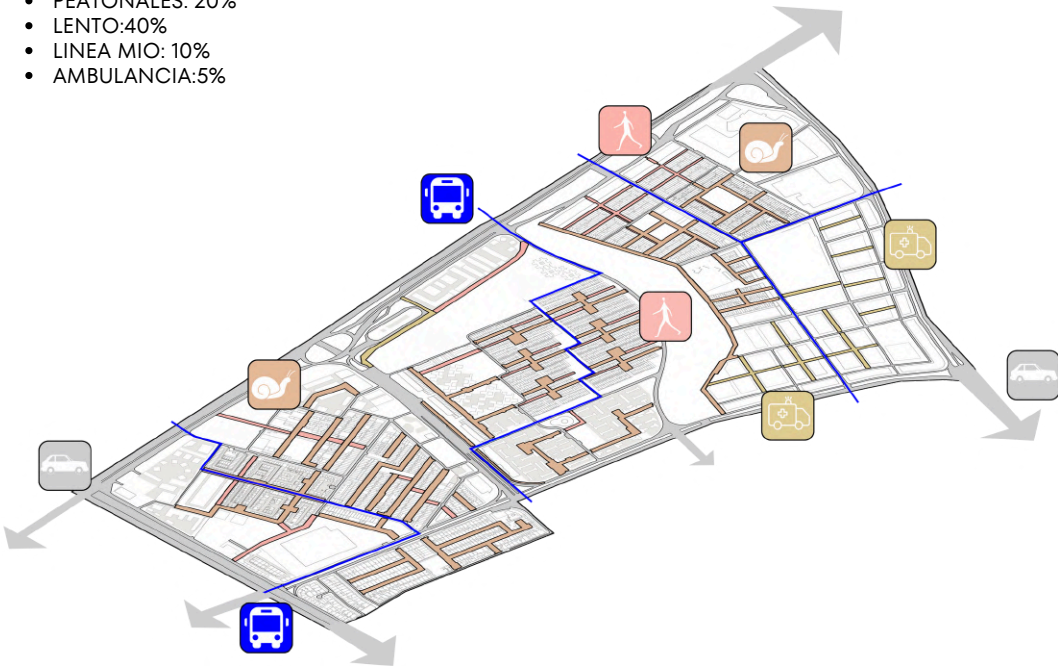
MOVILIDAD

CONVENCIONES

- SOLO AMBULANCIA
- PEATONAL
- VIA
- LINEA MIO
- LENTO

Para su estructuración, realizamos una clasificación vial, determinando qué calles mantienen circulación vehicular, cuáles son prioritarias por su relación con el MIO, y cuáles pueden transformarse en peatonales, de tránsito lento o para ambulancias, DEL 100% DE AREA DE CALLES

- VIA: 25%
- PEATONALES: 20%
- LENTO: 40%
- LINEA MIO: 10%
- AMBULANCIA: 5%



mapa: Nueva red de movilidad en el polígono de intervención
Elaboración propia

CALLES TIPO

Las calles tipo de esta red están diseñadas bajo una lógica de integración y continuidad espacial. Se implementa un adoquinado uniforme en toda la superficie, eliminando la distinción tradicional entre andén y calzada, lo que otorga mayor protagonismo al peatón y refuerza la percepción de un espacio compartido. La inclusión de una banda de movilidad en color rojo a lo largo del trazado actúa como un elemento unificador y de referencia visual dentro del sistema, proporcionando orden y coherencia en el recorrido.

Además, la inserción estratégica de bolardos delimita zonas de tránsito sin afectar la fluidez del peatón, mientras que la reducción de carriles vehiculares permite la generación de fichas de mobiliario urbano que se convierten en espacio público efectivo. Estos elementos, más allá de su función estética y funcional, consolidan la apropiación del espacio por parte de la comunidad, promoviendo interacciones sociales y reforzando la identidad urbana del sector.

Esta transformación no solo impacta la movilidad, sino que establece un modelo replicable para la consolidación de una ciudad pensada desde la escala humana, donde el peatón es el eje articulador de la vida urbana.

Ilustración: esquema de calle tipo red propuesta de polígono de intervención - elaboración propia



CANTIDAD

Los sectores donde fueron aplicadas las estrategias del manual dentro del polígono

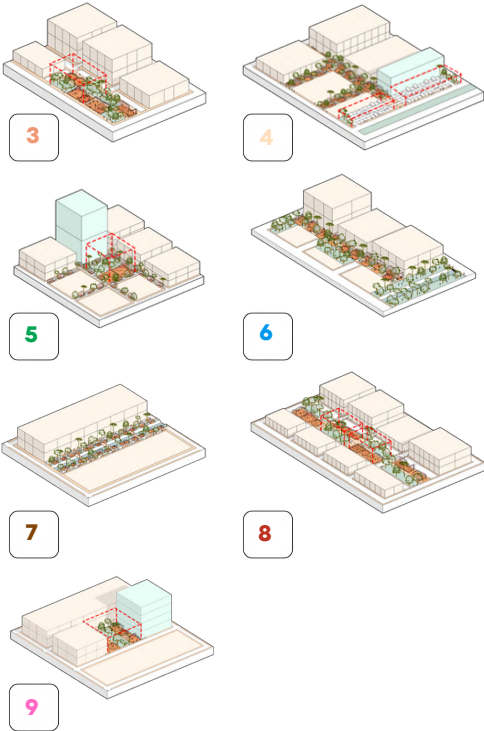


Ilustración: Estrategias implementadas
Elaboración propia

3. EXPANSION: Se ampliaron la mayoría de los parques, incorporando las calles contiguas y zonas verdes cercanas para conformar grandes áreas de espacio público continuo.

4. MANZANA PEATONAL: En las zonas destinadas a la densificación, se implementaron manzanas peatonales para aumentar el espacio público efectivo y reducir el uso del vehículo privado, priorizando corredores verdes

5. SUPERMANZANA: En el barrio Calima, se aplicó el concepto de supermanzana debido a su configuración de dos polígonos de manzanas organizados en torno a un parque central

6. CONEXION PEATONAL: Se conectaron las áreas comunes de las unidades residenciales mediante calles de tránsito lento, abriéndolas al espacio público del barrio

7. CORREDOR AZUL: Todo el tramo del río Cali se convirtió en un espacio público efectivo, incorporando mobiliario urbano, senderos peatonales y puentes

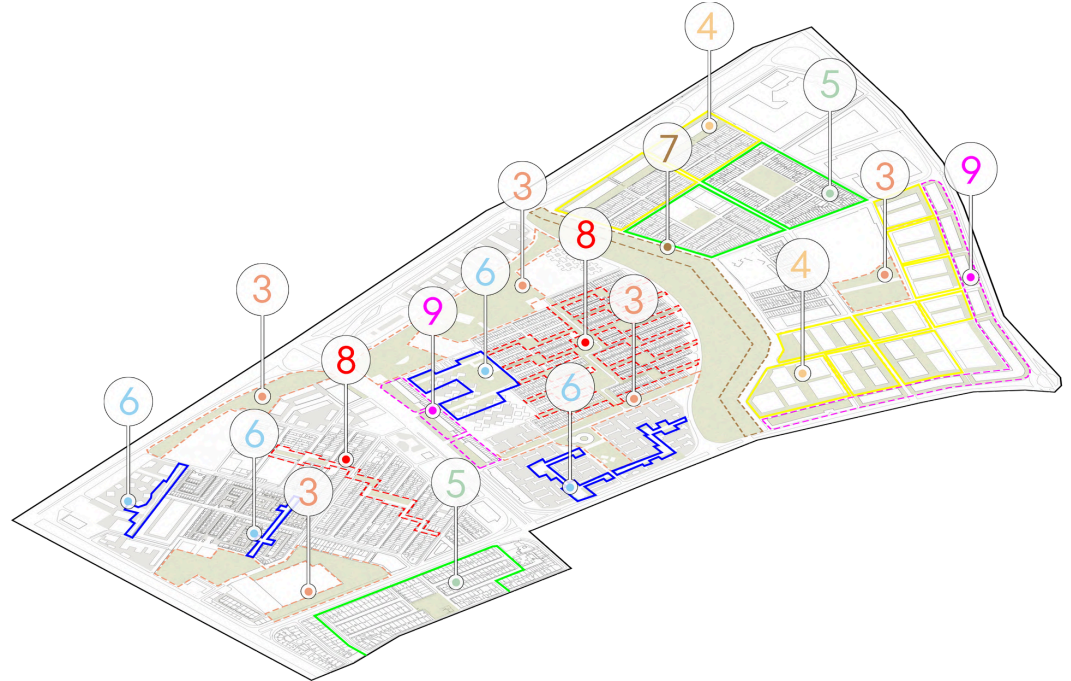
8. CORREDOR VERDE: En zonas con múltiples áreas verdes dispersas entre las manzanas, se establecieron calles peatonales que las conectan, formando corredores verdes

9. 3 EN 1: Las manzanas ubicadas junto a las vías principales se subdividieron en tres partes. Un frente de espacio público, un bloque central con comercio y vivienda en altura, una zona posterior destinada a las viviendas unifamiliares existentes

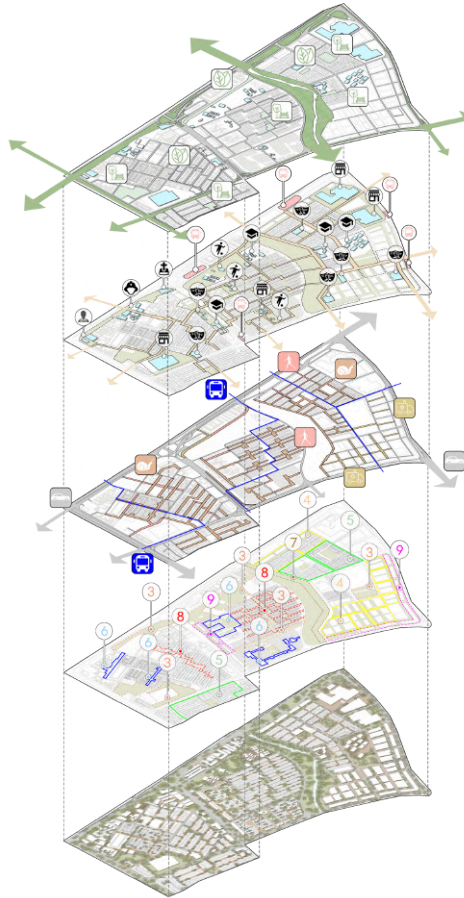
ESTRATEGIAS

CONVENCIONES

- 3 EXPANSION P.
- 4 MANZANA P.
- 5 SUPERMANZANA
- 6 CONEXION P.
- 7 CORREDOR AZUL
- 8 CORREDOR VERDE
- 9 3 EN 1
- ESPACIO PUBLICO PROPUESTO



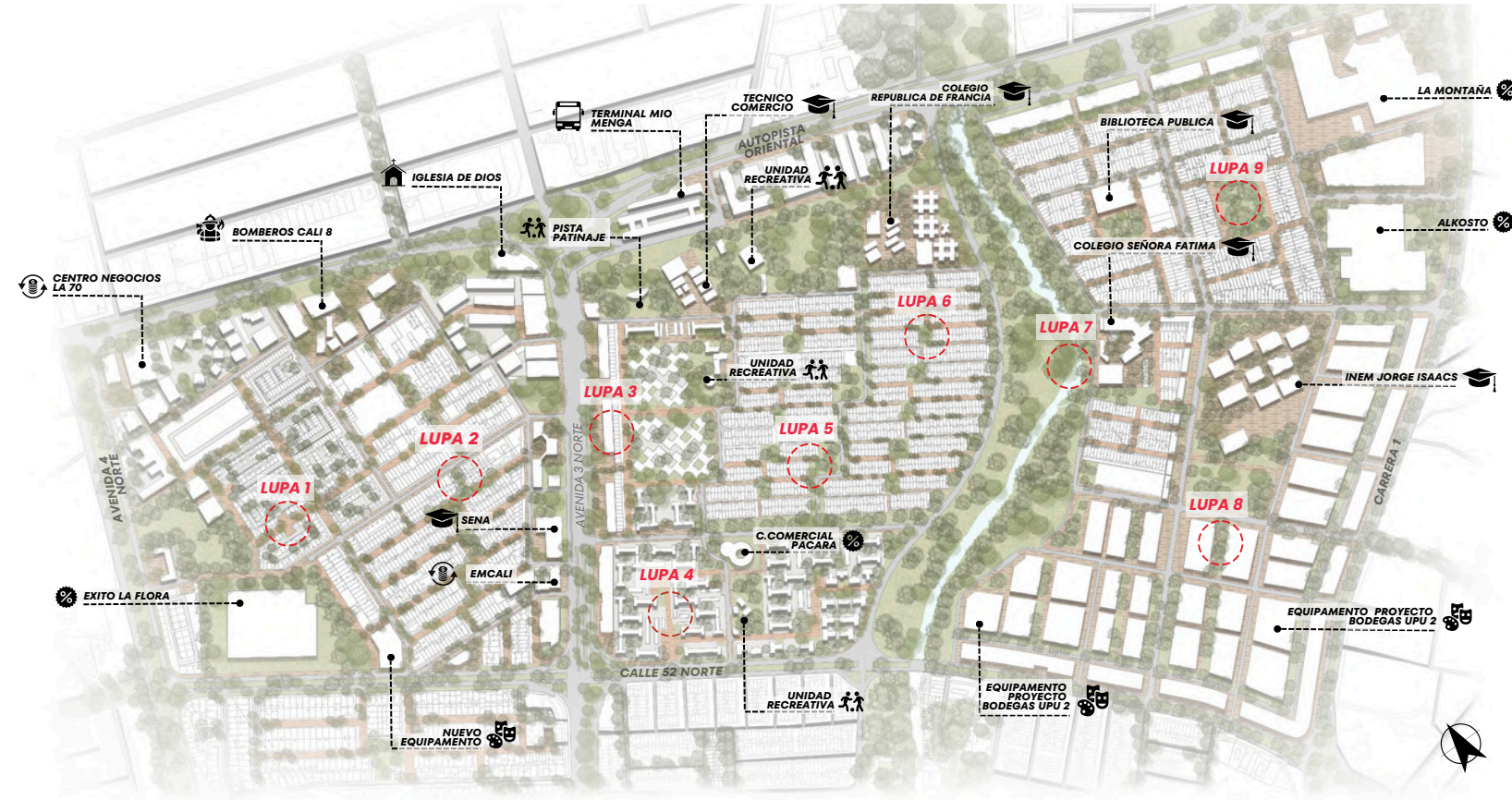
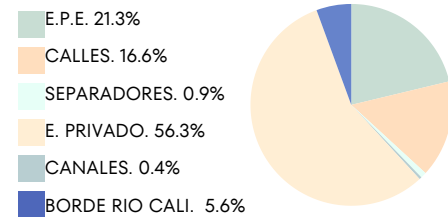
mapa: Áreas estratégicas donde se emplearon las estrategias del manual
Elaboración propia



Mapa: Planta de implantación del proyecto donde se señalan equipamientos y las nueve lupas de diseño
Elaboración propia

- **ÁREA TOTAL:** 2,357,279M2
- **E.P.E:** 500,975M2
- **HABITANTES:** 43,868
- **DENSIDAD:** 186.1HAB/HA

Proporción del Uso del Suelo



CALIDAD

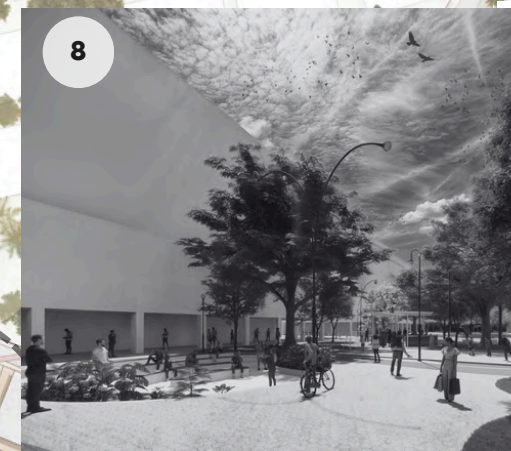
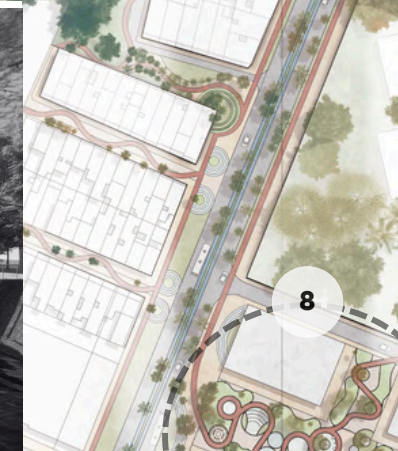
El diseño urbano alcanza su verdadera esencia cuando se experimenta a escala humana. En esta etapa, nos adentramos en una dimensión más íntima del espacio público, donde cada detalle define la forma en que el peatón siente, percibe e interactúa con la ciudad.

Cada lupa de intervención representa la aplicación precisa de una estrategia del Manual de Diseño Urbanístico de Calidad para las Ciudades, respondiendo a las necesidades específicas del entorno. A través de las fichas dinámicas, configuramos espacios que no solo cumplen una función estructural, sino que también evocan sensaciones y experiencias. La textura del suelo, la sombra de un árbol, la vibración de una plaza en movimiento, el murmullo del agua en un parque lineal; cada elemento contribuye a una narrativa sensorial que da vida al espacio.

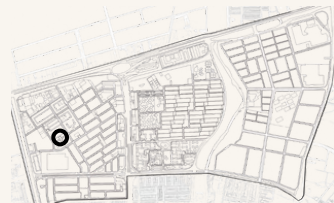
Esta sección explora cómo el diseño a escala peatonal transforma la ciudad en un paisaje habitable, donde las interacciones diarias se convierten en momentos significativos. Aquí, la calidad del espacio no se mide solo en metros cuadrados, sino en la capacidad de un lugar para acoger, conectar e inspirar.

Mapa: Planta de cubiertas del proyecto donde se señalan las nueve lupas de diseño
Elaboración propia





LUPA 1

CONEXION
PEATONAL

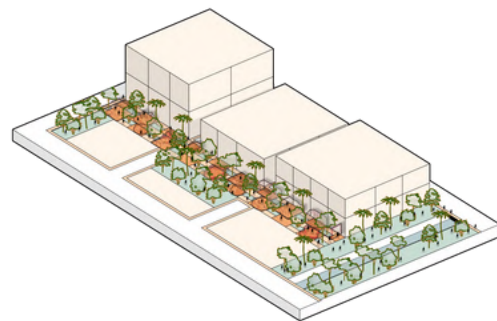
Planimetría: Planta pública
Elaboración propia

En esta intervención, aplicamos la estrategia de conexión peatonal en una calle de bajo tráfico vehicular, donde actualmente los automóviles solo ingresan para acceder a las unidades residenciales. Identificamos retranqueos utilizados como parqueaderos y propusimos una redistribución del espacio para priorizar al peatón mediante la creación de nuevas conexiones peatonales.

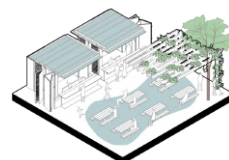
La propuesta reduce el tráfico vehicular a un solo carril, optimizando el uso del suelo urbano. Además, se incorporan fichas culturales y comerciales, transformando el sector en un entorno dinámico y accesible que fortalece la interacción entre las unidades residenciales y el espacio público.

E6

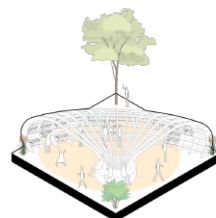
ESTRATEGIA
CONEXION PEATONAL



FICHAS
COMERCIAL - EDUCATIVO - CULTURAL



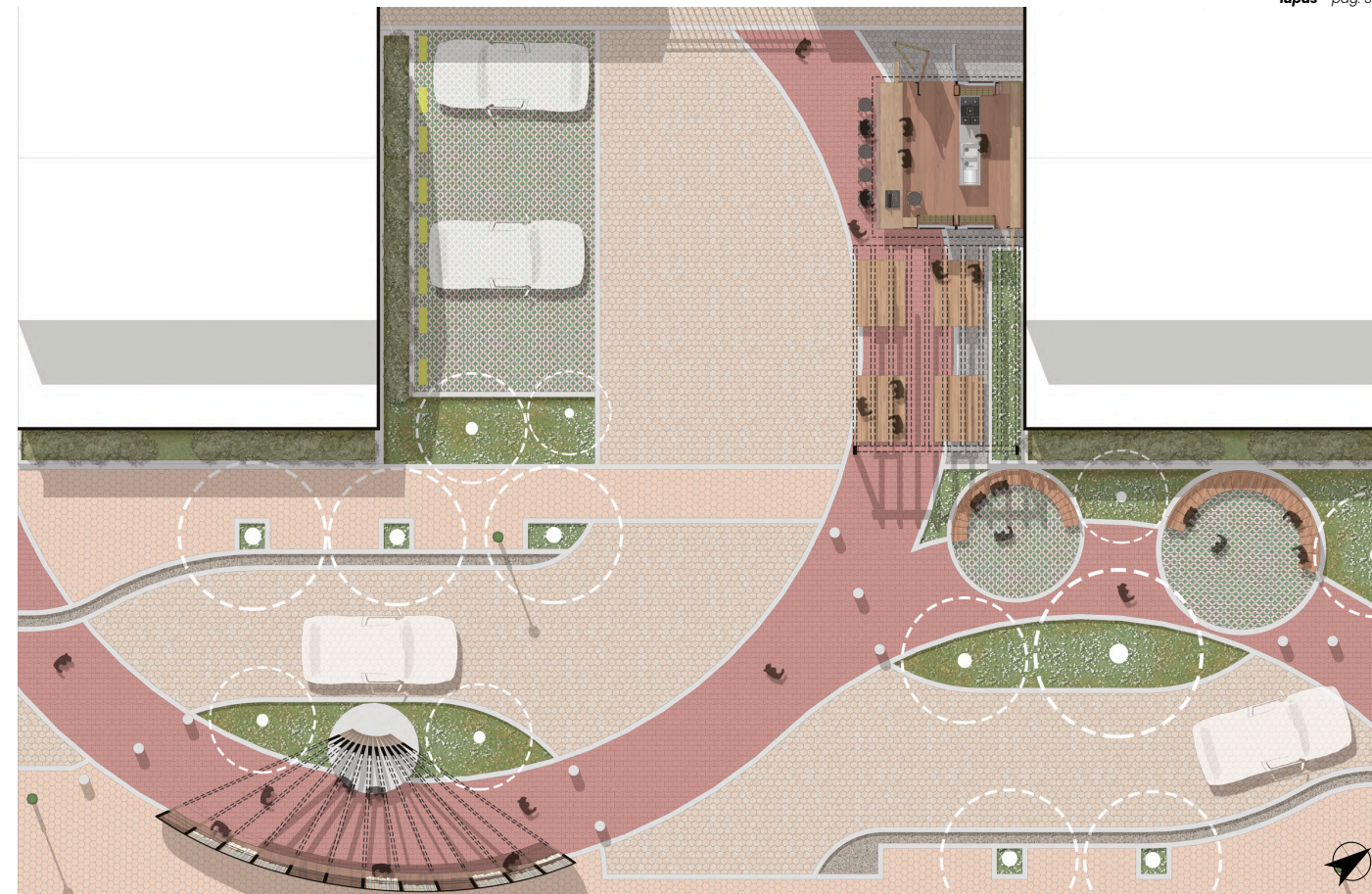
modulo comercial



biblioparque



descanso

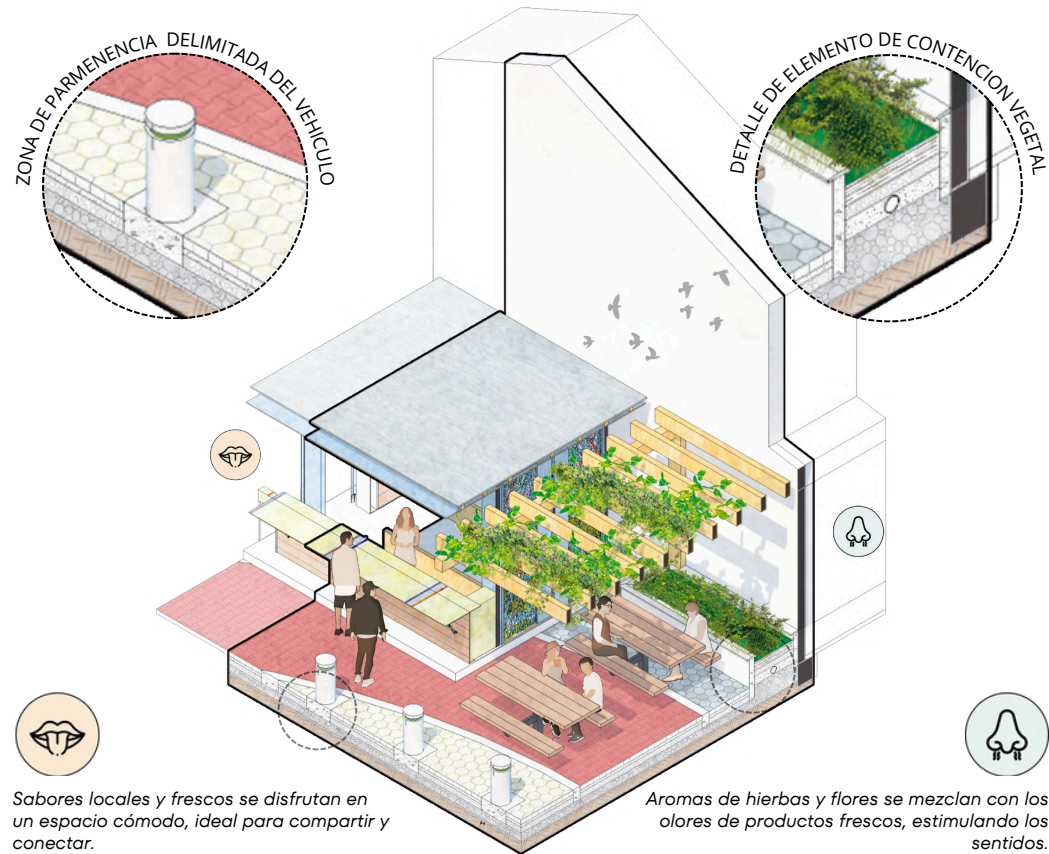


LUPA 1

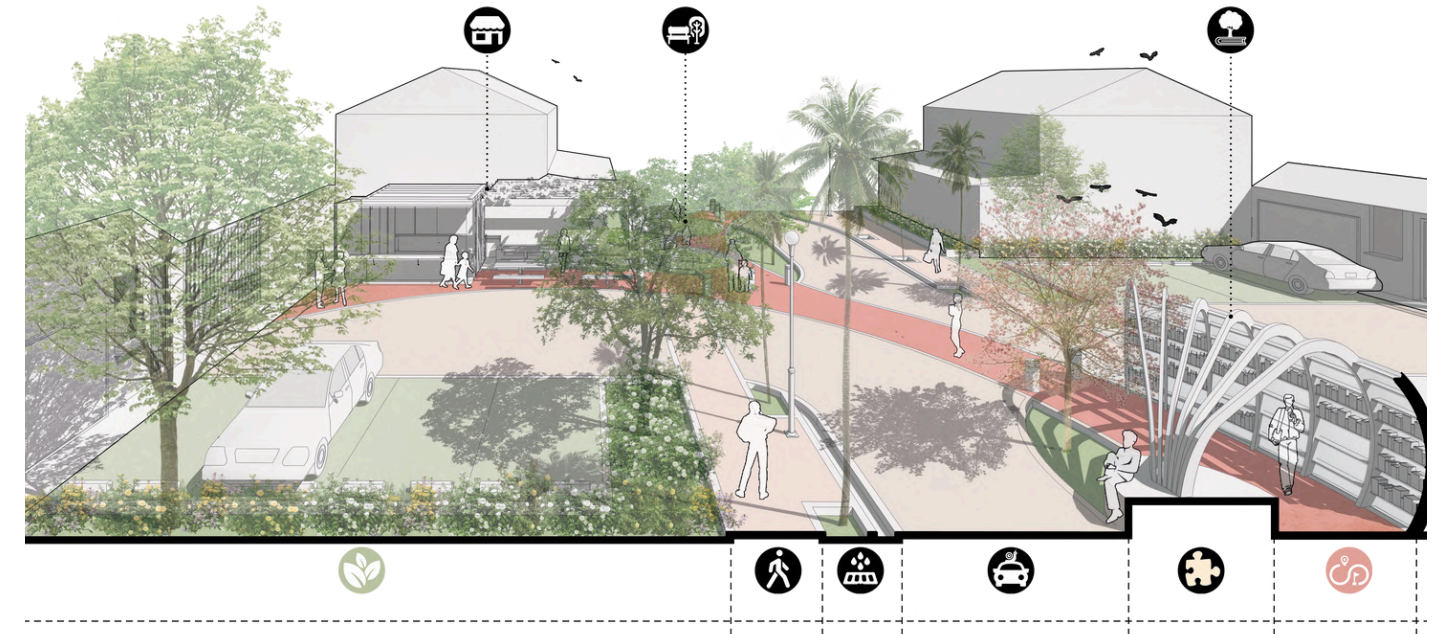


CONEXION PEATONAL

Planimetría: Axonometría de una ficha a detalle
Elaboración propia
Planimetría: Perfil de la Lupa
Elaboración propia



PERSPECTIVA RENDER



ANTES

CALLE 59 NORTE

DESPUES



LUPA 2



EXPANSION DE ESPACIO PUBLICO

Planimetría: Planta pública
Elaboración propia

Se interviene una calle poco transitada junto a un parque y las culatas de viviendas, convirtiéndola en una extensión del espacio público. La estrategia de expansión busca revitalizar zonas verdes y parques en estado de deterioro, dándoles una segunda vida y, a su vez, aumentar el área de espacio público en el sector.

La propuesta integra dos fichas clave:

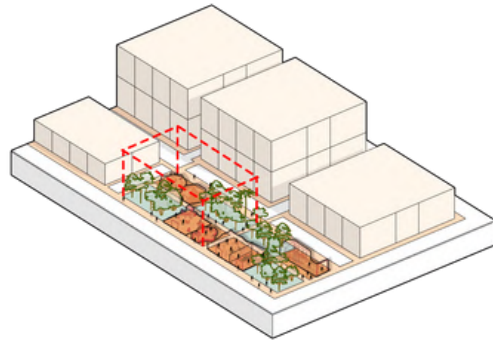
Ficha lúdica: Un skatepark que activa el espacio con deporte y recreación.

Ficha cultural: Una tarima para eventos y actividades comunitarias.

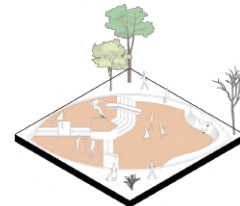
Así, la calle deja de ser solo un paso vehicular y se transforma en un punto de encuentro vecinal.

E3

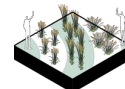
ESTRATEGIA
EXPANSION DE E.P.



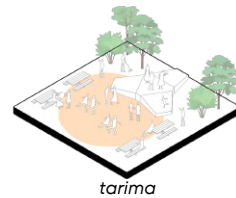
FICHAS
LUDICO - CULTURAL - NATURAL



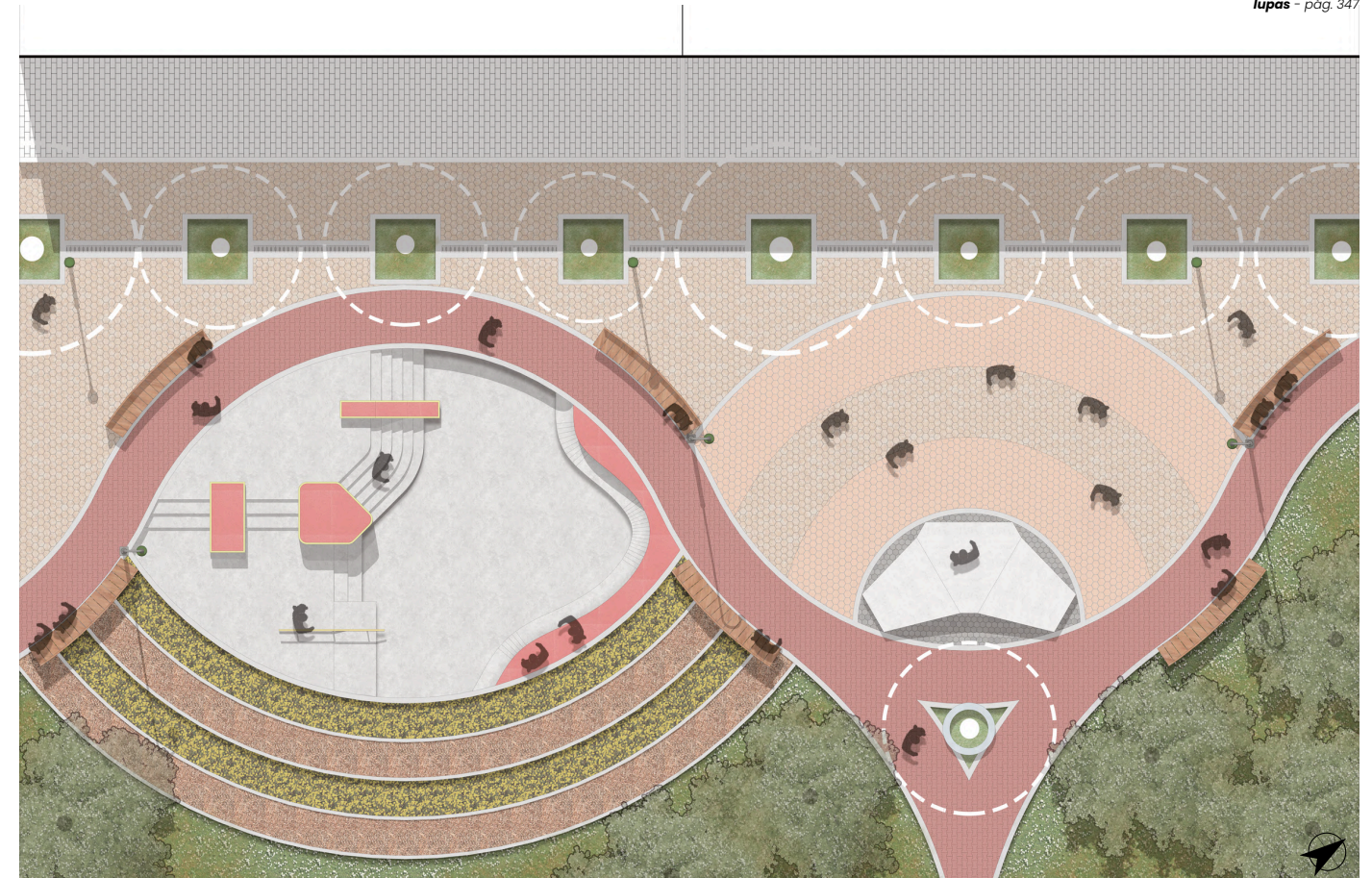
skate park



jardines



tarima

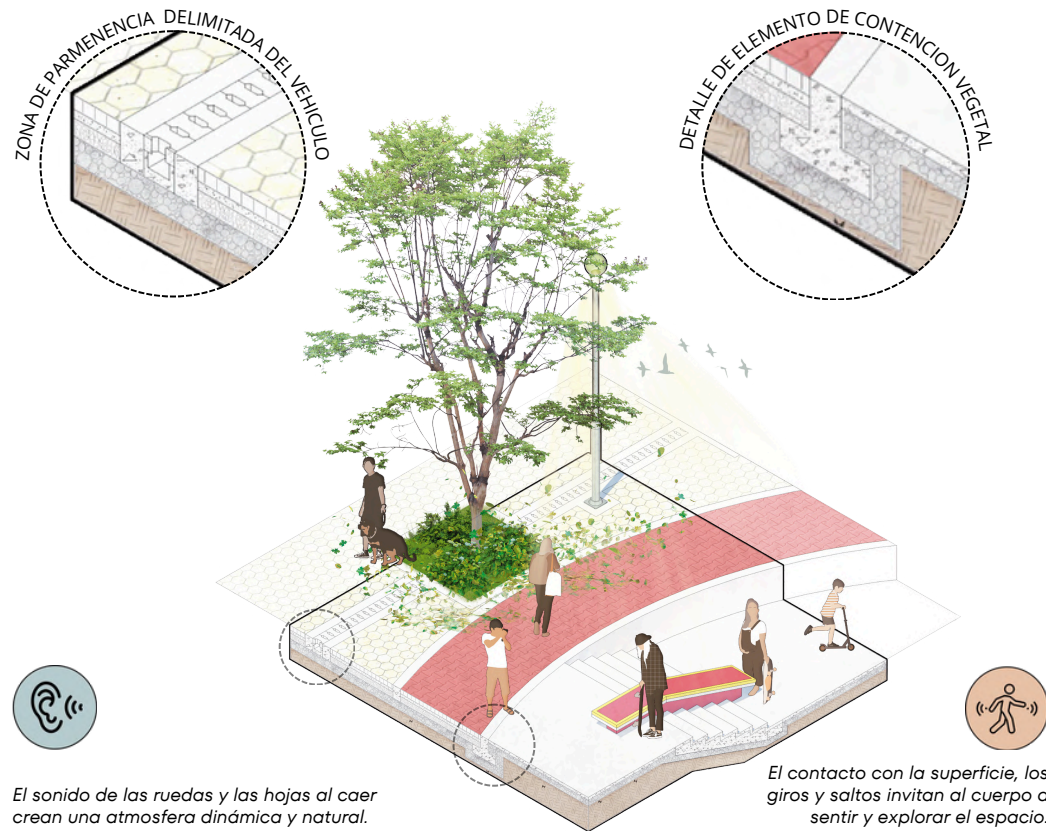


LUPA 2



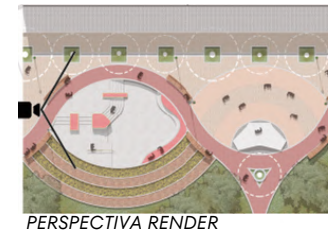
EXPANSION DE ESPACIO PUBLICO

Planimetría: Axonometría de una ficha a detalle
Elaboración propia
Planimetría: Perfil de la Lupa
Elaboración propia



El sonido de las ruedas y las hojas al caer crean una atmosfera dinámica y natural.

El contacto con la superficie, los giros y saltos invitan al cuerpo a sentir y explorar el espacio.



PERSPECTIVA RENDER



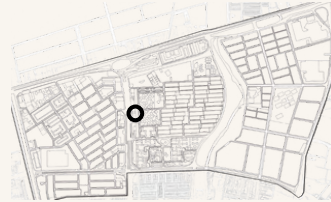
ANTES

AVENIDA 3B NORTE

DESPUES



LUPA 3



E.P.P. 1 EN 3

Planimetría: Planta pública
Elaboración propia

Se reorganiza una manzana de gran tamaño ubicada sobre la avenida 4ta Norte, potenciando su uso mixto y su integración con el espacio público.

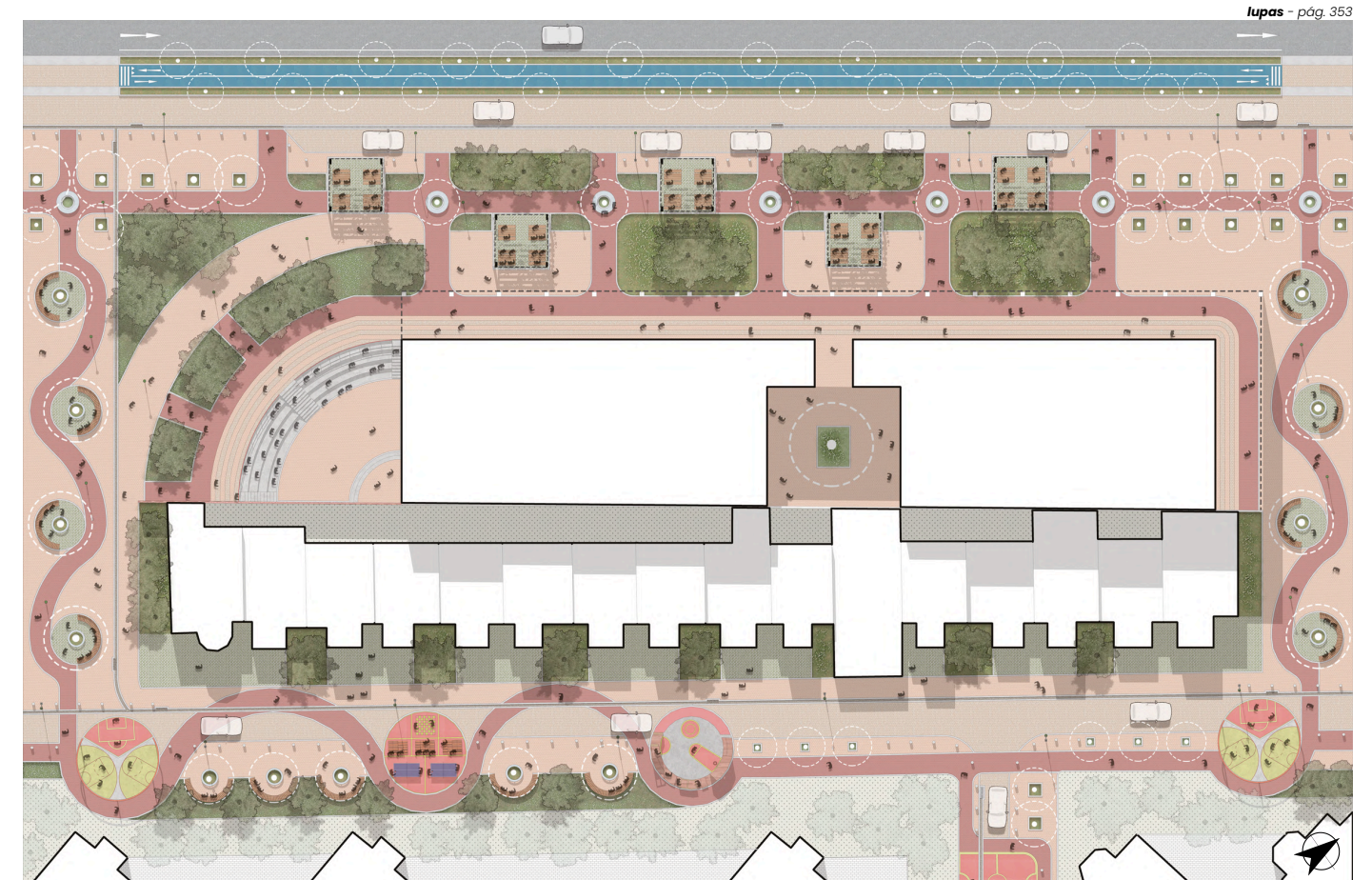
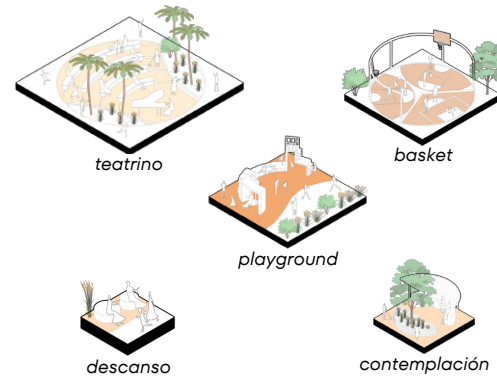
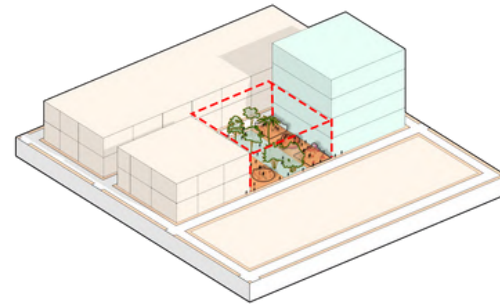
Planta baja comercial: Se introduce un bloque de comercio en el primer nivel, generando un pórtico activo que dinamiza la vía y fortalece la relación entre la calle y el peatón.
Expansión del espacio público: Se amplía el frente urbano con zonas culturales, deportivas y comerciales, transformando áreas subutilizadas y estacionamientos informales en espacios de calidad para la comunidad.

Esta intervención no solo revitaliza el espacio, sino que también refuerza la identidad comercial y social del sector, promoviendo un entorno más activo, seguro y dinámico.

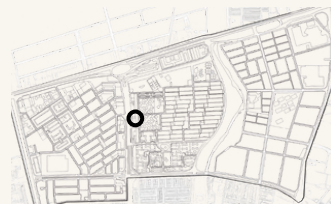
E9

ESTRATEGIA
E.P.P. 1 EN 3

FICHAS
EDUCATIVO - CULTURAL - RECREATIVO -
LUDICO

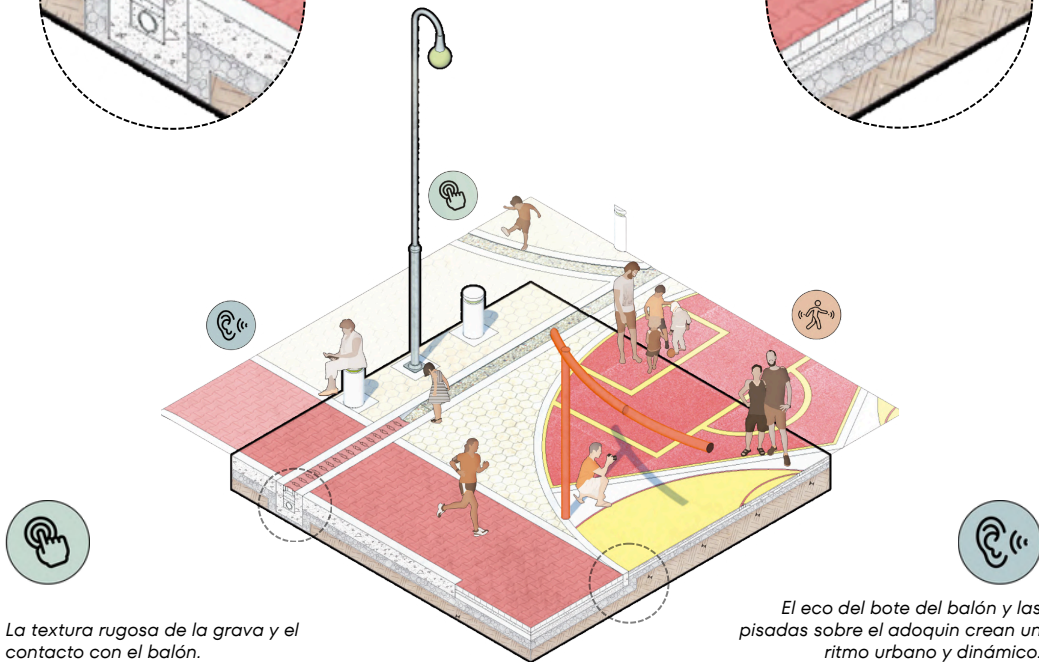
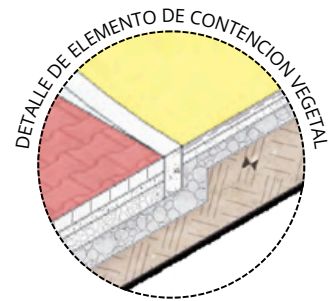
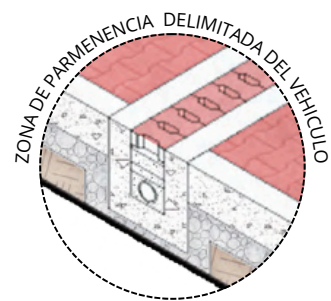


LUPA 3



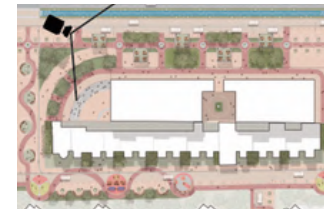
E.P.P. 1 EN 3

Planimetría: Axonometría de una ficha a detalle
Elaboración propia
Planimetría: Perfil de la Lupa
Elaboración propia

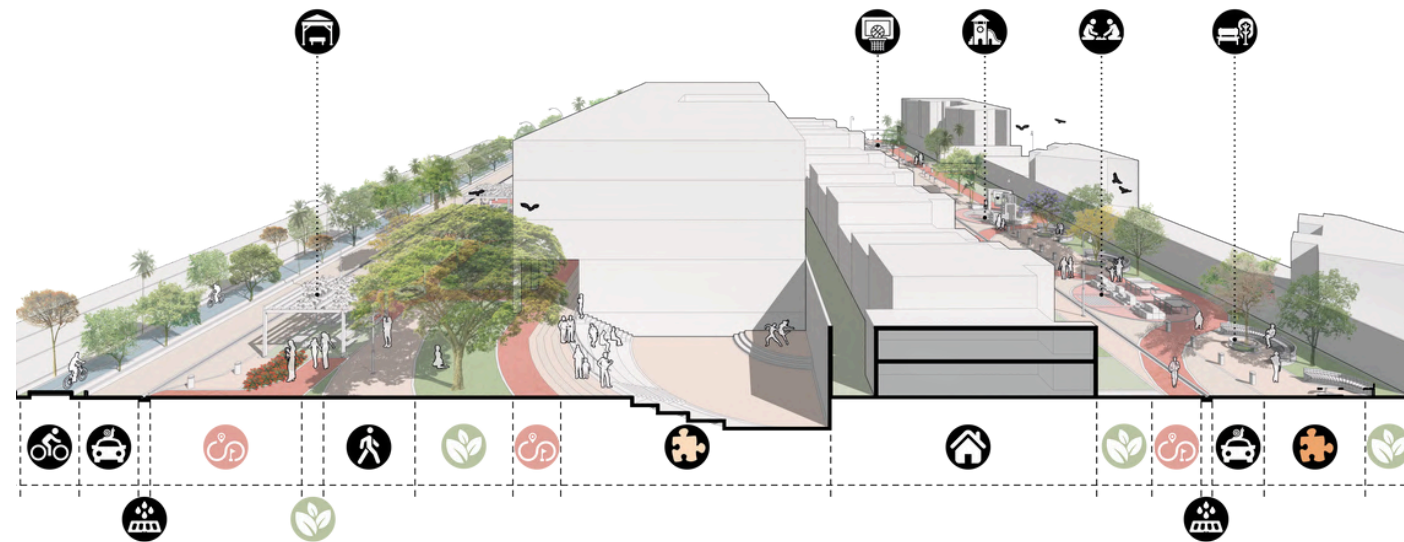


La textura rugosa de la grava y el contacto con el balón.

El eco del bote del balón y las pisadas sobre el adoquín crean un ritmo urbano y dinámico.



PERSPECTIVA RENDER



ANTES

AVENIDA 3 NORTE



DESPUES



LUPA 4



TRANSITO LENTO

Planimetría: Planta pública
Elaboración propia

Se transforma una vía de bajo flujo vehicular en un corredor compartido, redistribuyendo su uso para integrar actividades públicas y sociales.

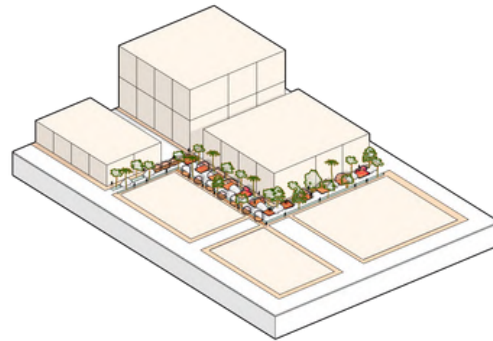
Activación del espacio público: Se incorporan fichas transversales a lo largo de la calle, generando puntos de encuentro sin bloquear el paso de vehículos, optimizando así el uso del suelo.

Revalorización de un espacio infrautilizado: Actualmente encerrada entre dos muros laterales, la calle pasa de ser un lugar muerto a un espacio dinámico, accesible y seguro para los residentes.

Esta intervención equilibra la necesidad de movilidad con la calidad urbana, favoreciendo la interacción comunitaria y la recuperación del espacio para el peatón.

E2

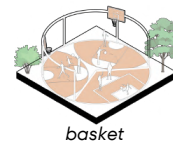
ESTRATEGIA
TRANSITO LENTO



FICHAS
LUDICO - RECREATIVO - EDUCATIVO



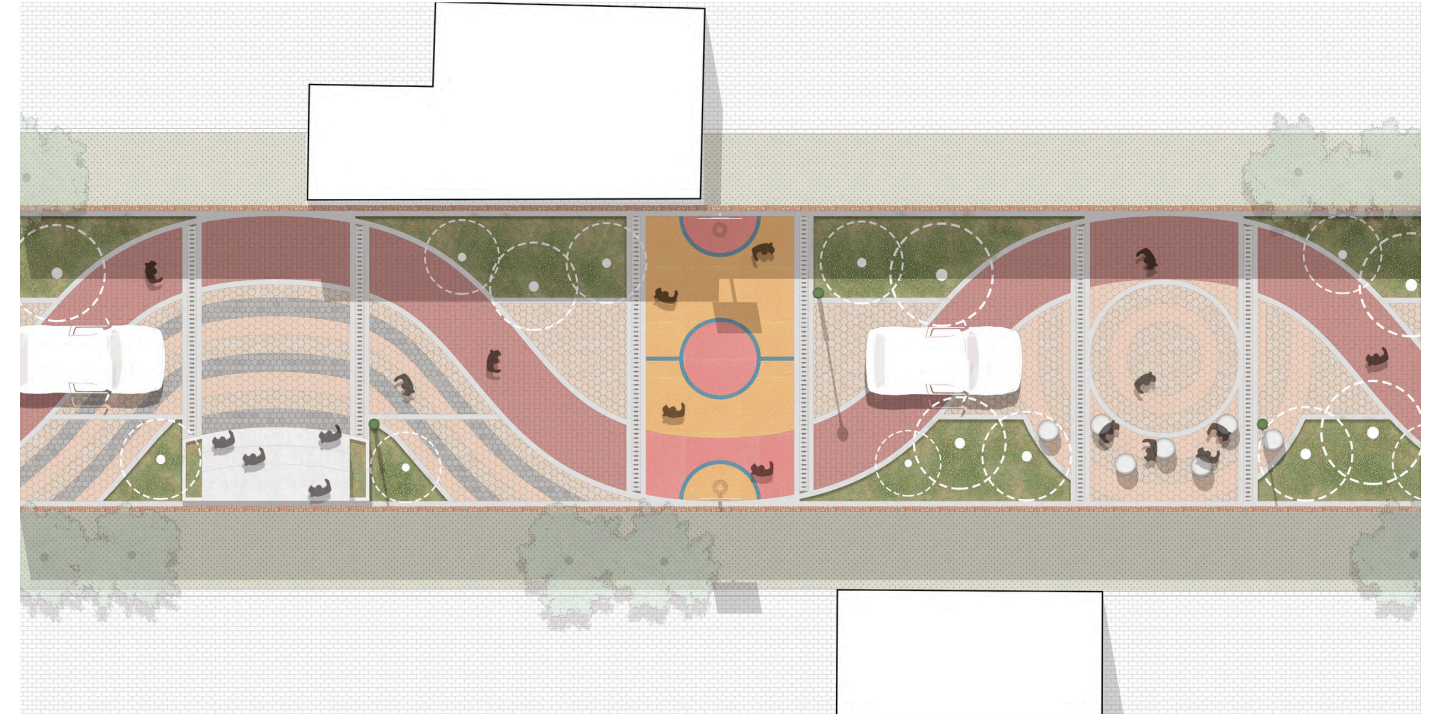
teatrino



basket



juego

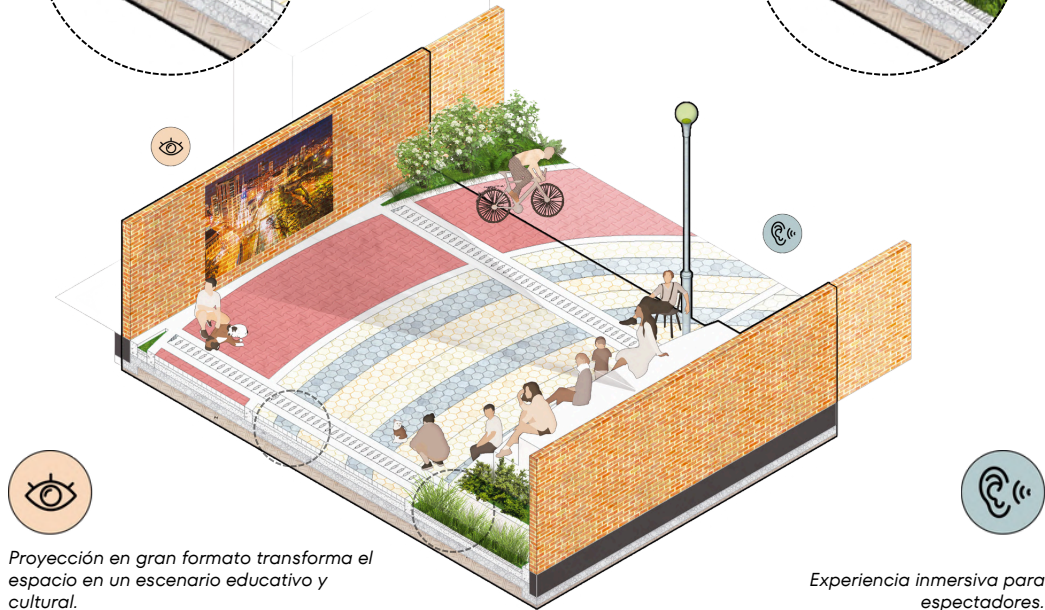
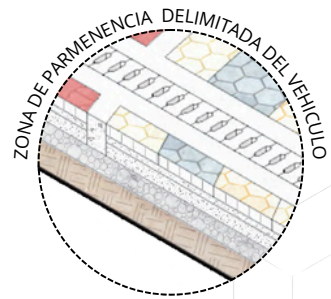


LUPA 4



TRANSITO LENTO

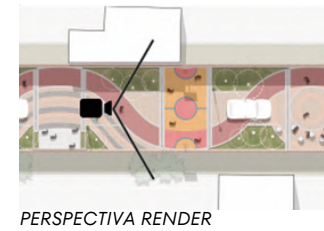
Planimetría: Axonometría de una ficha a detalle
Elaboración propia
Planimetría: Perfil de la Lupa
Elaboración propia



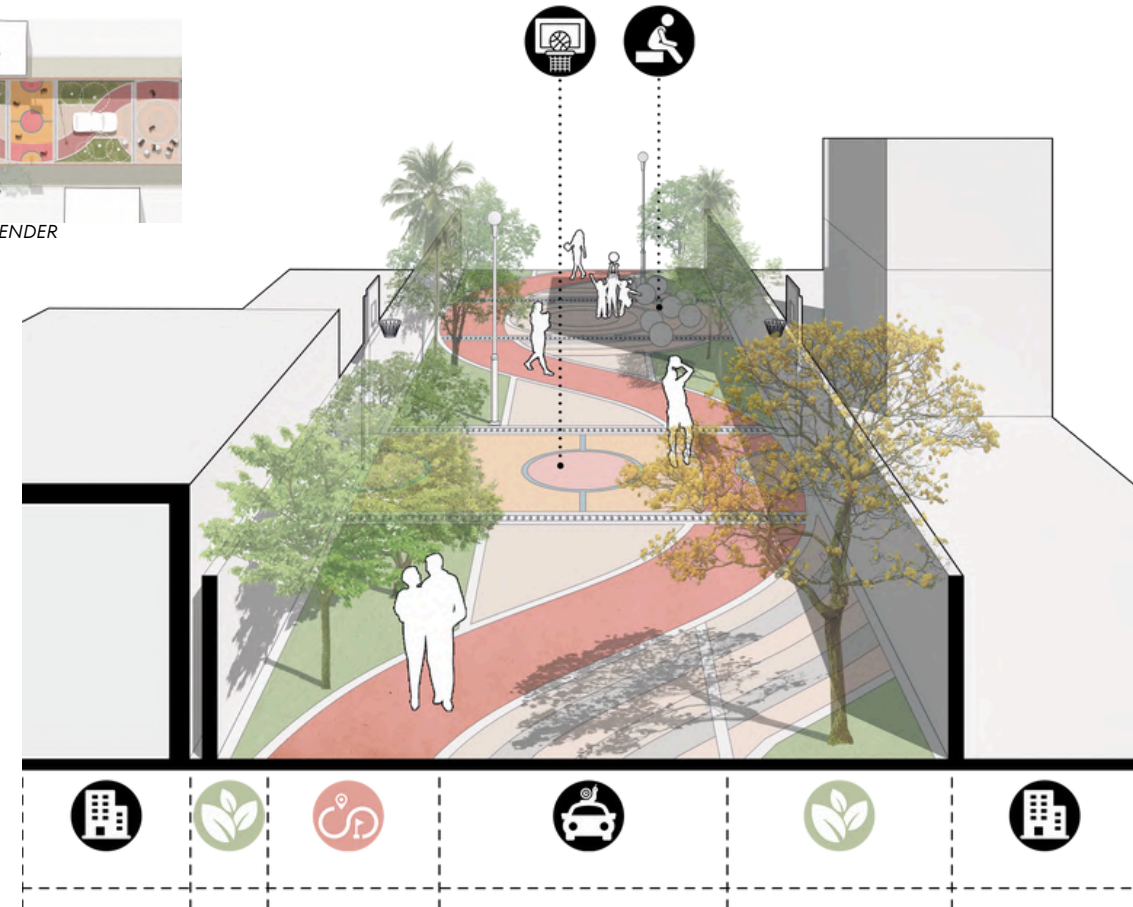
Proyección en gran formato transforma el espacio en un escenario educativo y cultural.



Experiencia inmersiva para espectadores.



PERSPECTIVA RENDER



ANTES



AVENIDA 3 NORTE

DESPUES



LUPA 5



CORREDOR VERDE

Planimetría: Planta pública
Elaboración propia

Transformación de callejones angostos: Se amplía el perfil de corredores de 1.5 a 3 metros mediante la integración de antejardines privados, generando una mayor apertura y continuidad espacial.

Creación de un corredor verde: Se incorpora vegetación para mejorar la calidad ambiental, además, se crean canales de agua lluvia que van por las zonas verdes en medio de los callejones.

Conexión con el parque: Se articulan los callejones con los parques internos del barrio, logrando una red peatonal integrada que facilita la movilidad y fortalece la vida comunitaria.

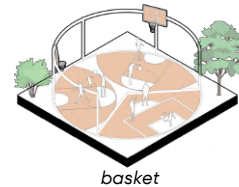
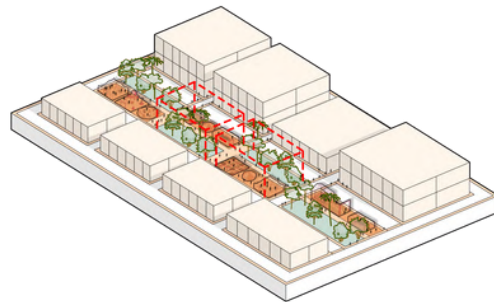
Esta estrategia no solo optimiza el uso del espacio disponible, sino que también redefine la función de los callejones, pasando de ser simples pasajes a convertirse en espacios verdes de interacción y descanso.

E8

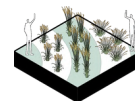
ESTRATEGIA
CORREDOR VERDE



FICHAS
LUDICO - CULTURAL - NATURAL



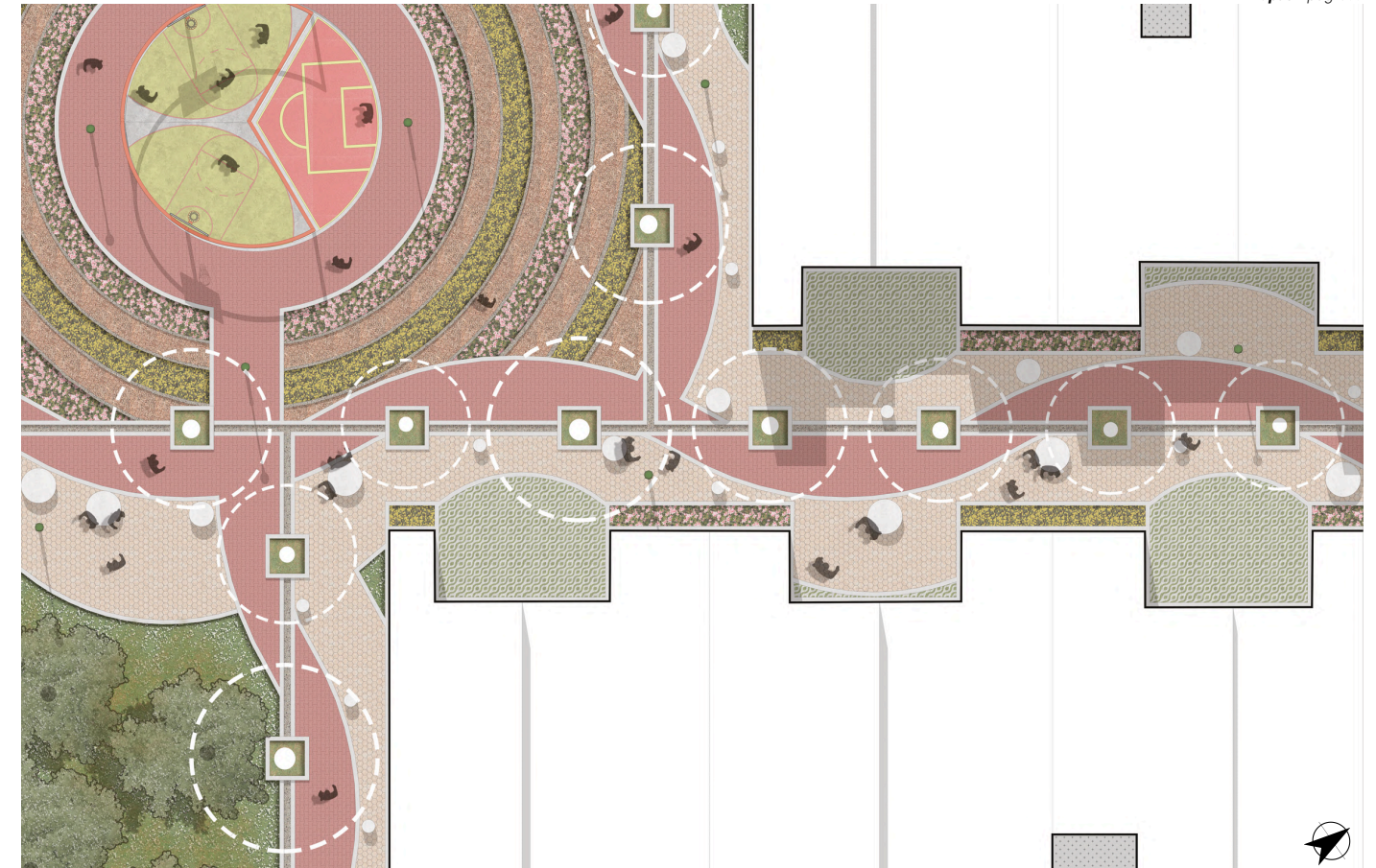
basket



jardines



descanso

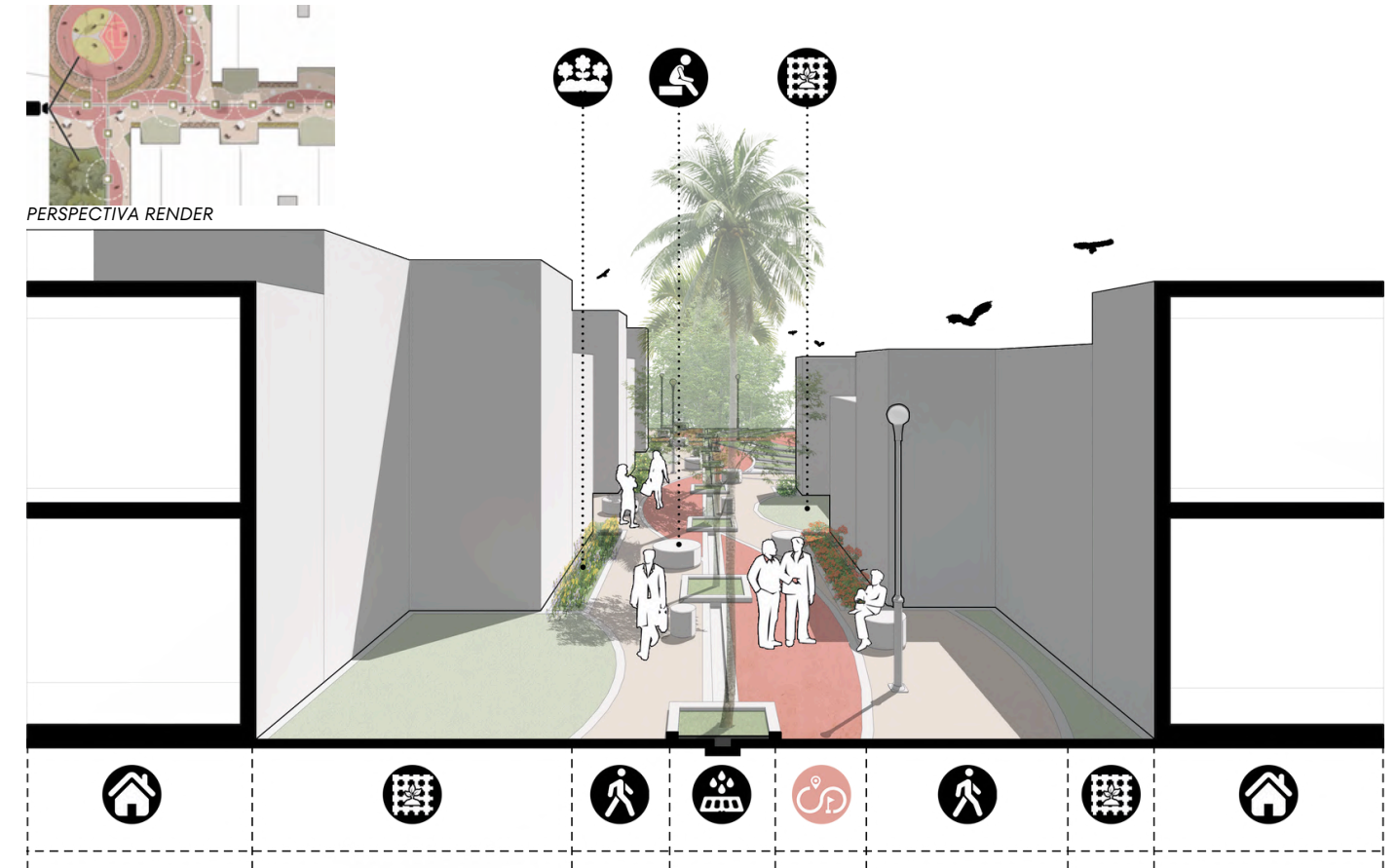
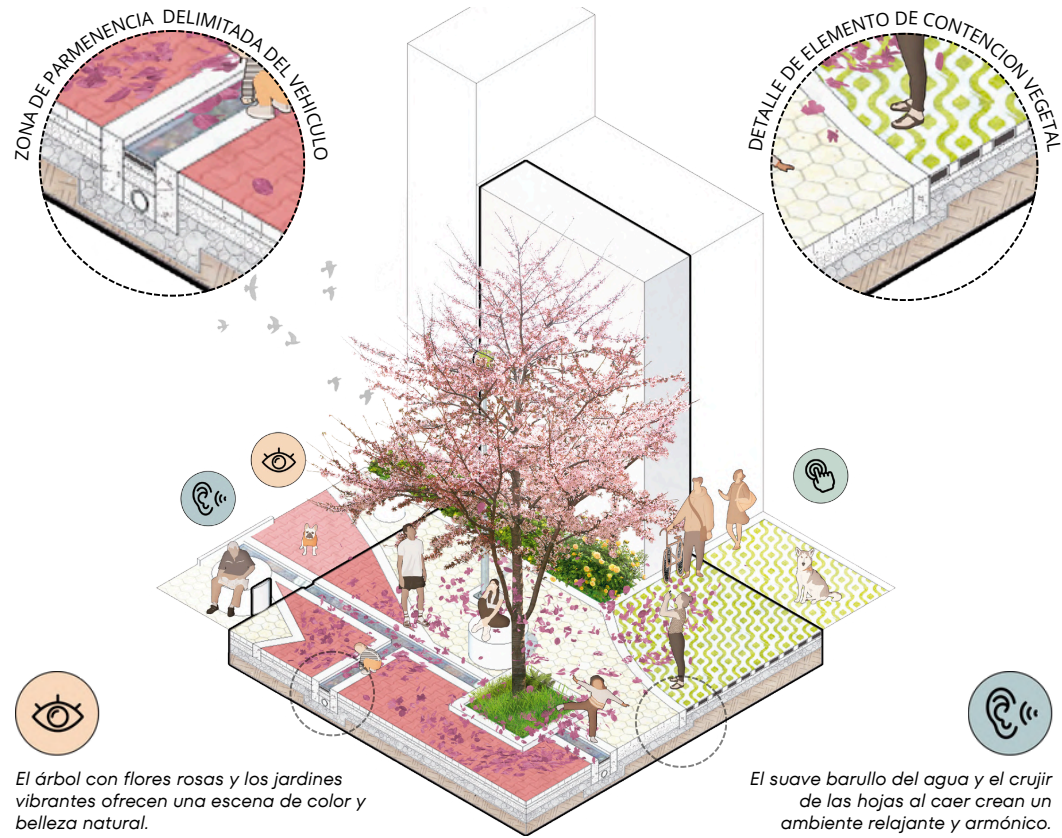


LUPA 5



CORREDOR VERDE

Planimetría: Axonometría de una ficha a detalle
Elaboración propia
Planimetría: Perfil de la Lupa
Elaboración propia



ANTES

CALLE 59 NORTE

DESPUES



LUPA 6



TRANSITO PEATONAL

Planimetría: Planta pública
Elaboración propia

De estacionamiento a parque: Se transforma un patio interior rodeado por cuatro fachadas, antes utilizado como parqueadero, en un nuevo parque público.

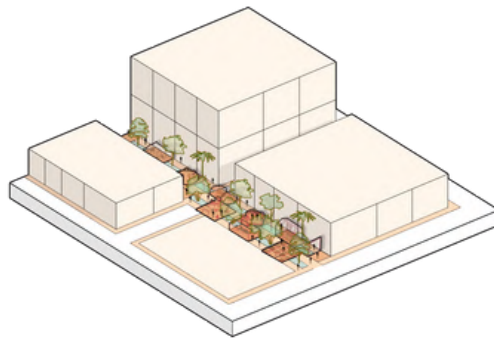
Priorización del peatón: La superficie liberada se destina a actividades recreativas y sociales, generando un entorno más dinámico y accesible.

Reubicación vehicular: Se diseñan soluciones de estacionamiento subterráneo, optimizando el uso del suelo sin afectar la capacidad de movilidad.

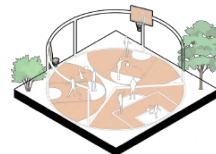
Con esta estrategia, se logra recuperar espacios infrautilizados dentro de la trama urbana, fomentando la vida barrial y mejorando la calidad del entorno para los residentes.

E1

ESTRATEGIA
TRANSITO PEATONAL



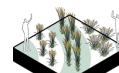
FICHAS
LUDICO - COMERCIAL - NATURAL -
RECREATIVO



basket



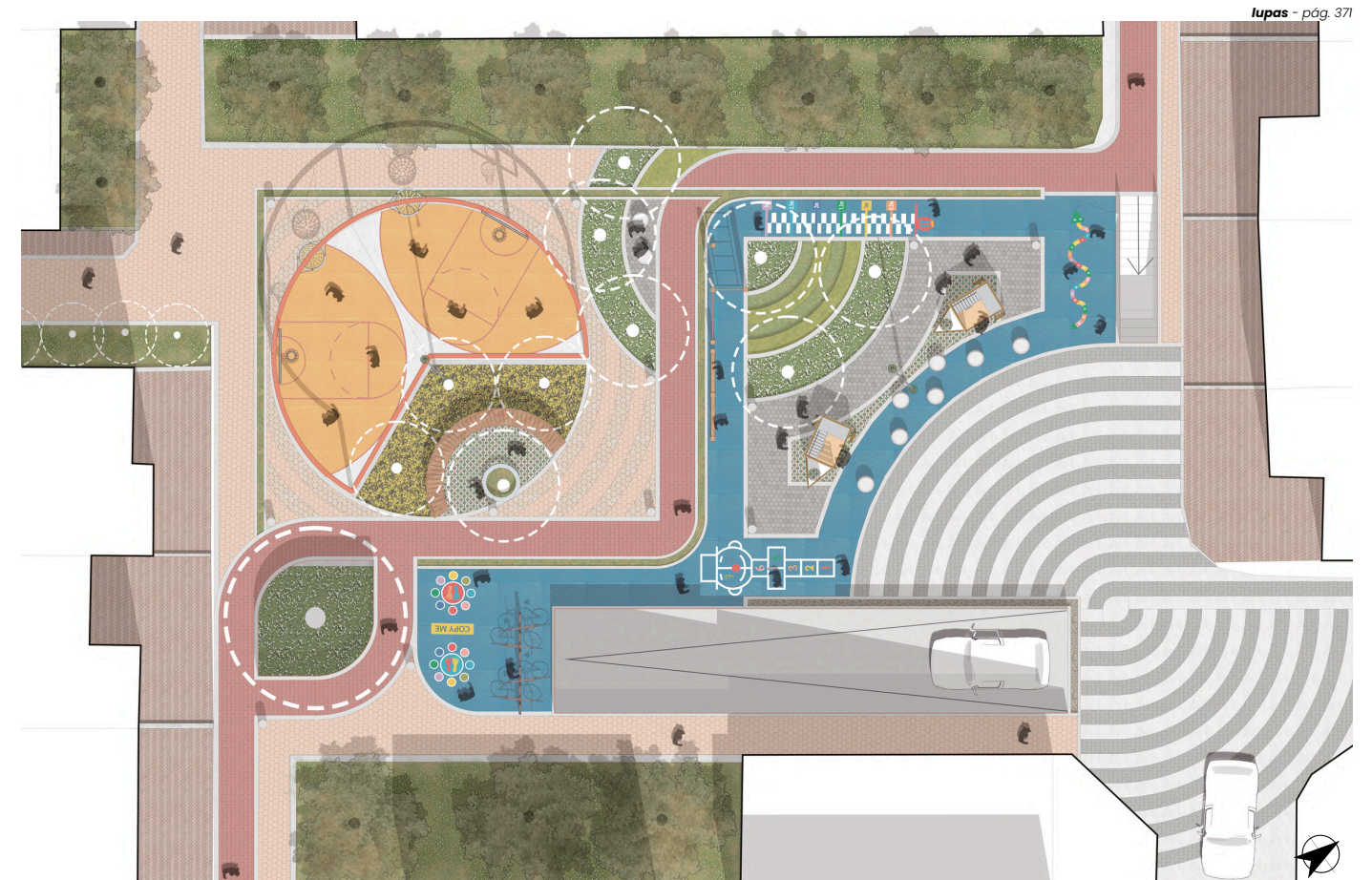
stand de comercio



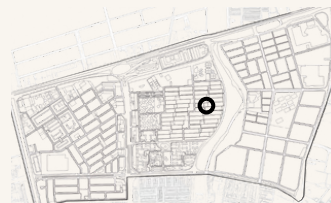
jardines



juego



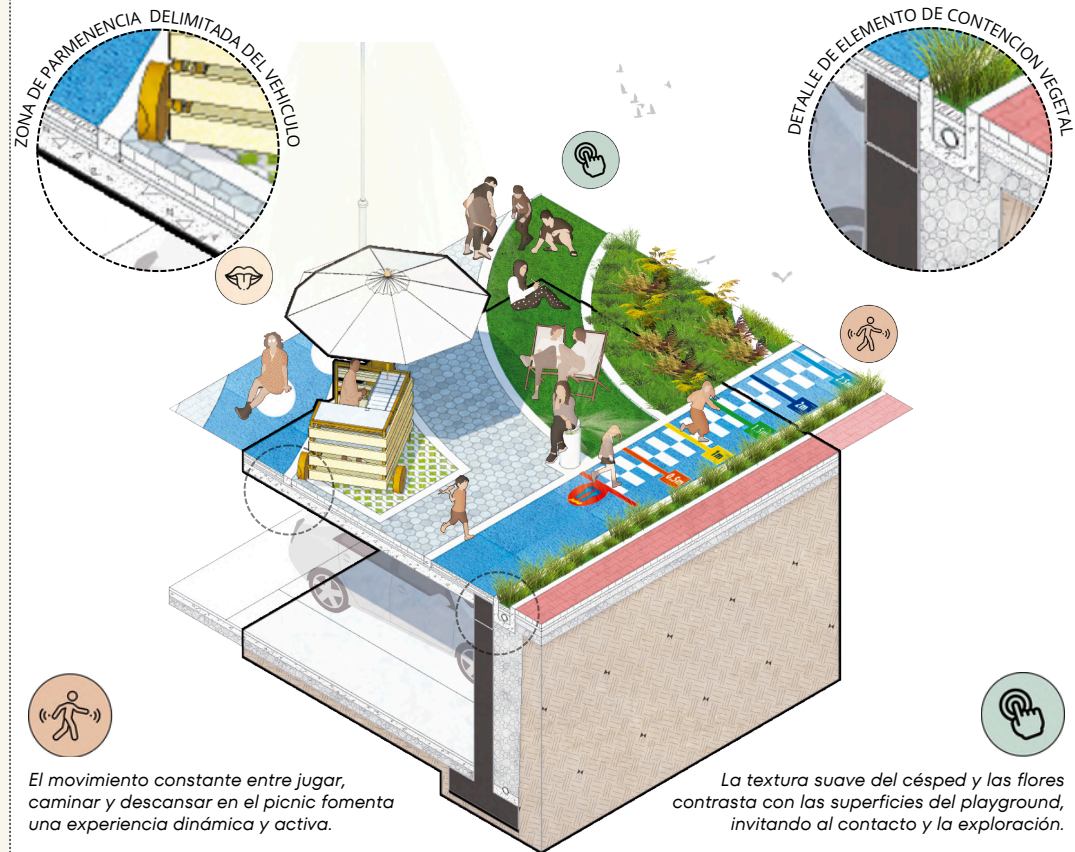
LUPA 6



TRANSITO PEATONAL

Planimetría: Axonometría de una ficha a detalle
Elaboración propia

Planimetría: Perfil de la Lupa
Elaboración propia



ANTES

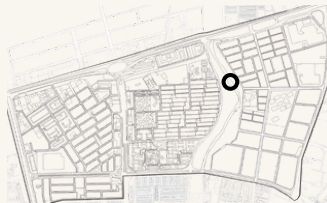


AVENIDA 2B NORTE

DESPUES



LUPA 7



CORREDOR AZUL

Planimetría: Planta pública
Elaboración propia

Integración de zonas verdes: Se fomenta el uso del corredor ambiental mediante una intervención urbana del borde de río, promoviendo la movilidad peatonal en áreas previamente descuidadas y fomentando el cuidado ambiental.

Creación de atmósferas de permanencia: Se generan áreas diseñadas para el descanso, la contemplación y la recreación, incentivando la interacción de los ciudadanos con el río y las zonas verdes.

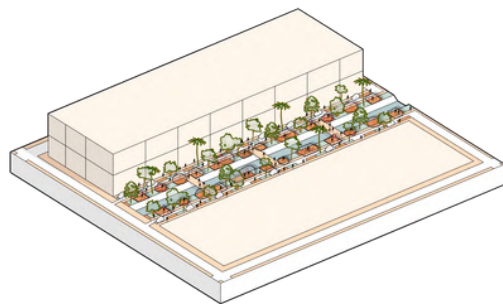
Conexión de ambos márgenes: Se establecen nuevas conexiones peatonales y ciclísticas que fortalecen la relación entre la ciudad y el entorno natural, mejorando la accesibilidad y el disfrute del espacio público.

E7

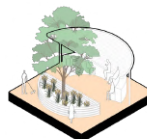
ESTRATEGIA
CORREDOR AZUL



FICHAS
RECREATIVO - COMERCIAL - CULTURAL



playground



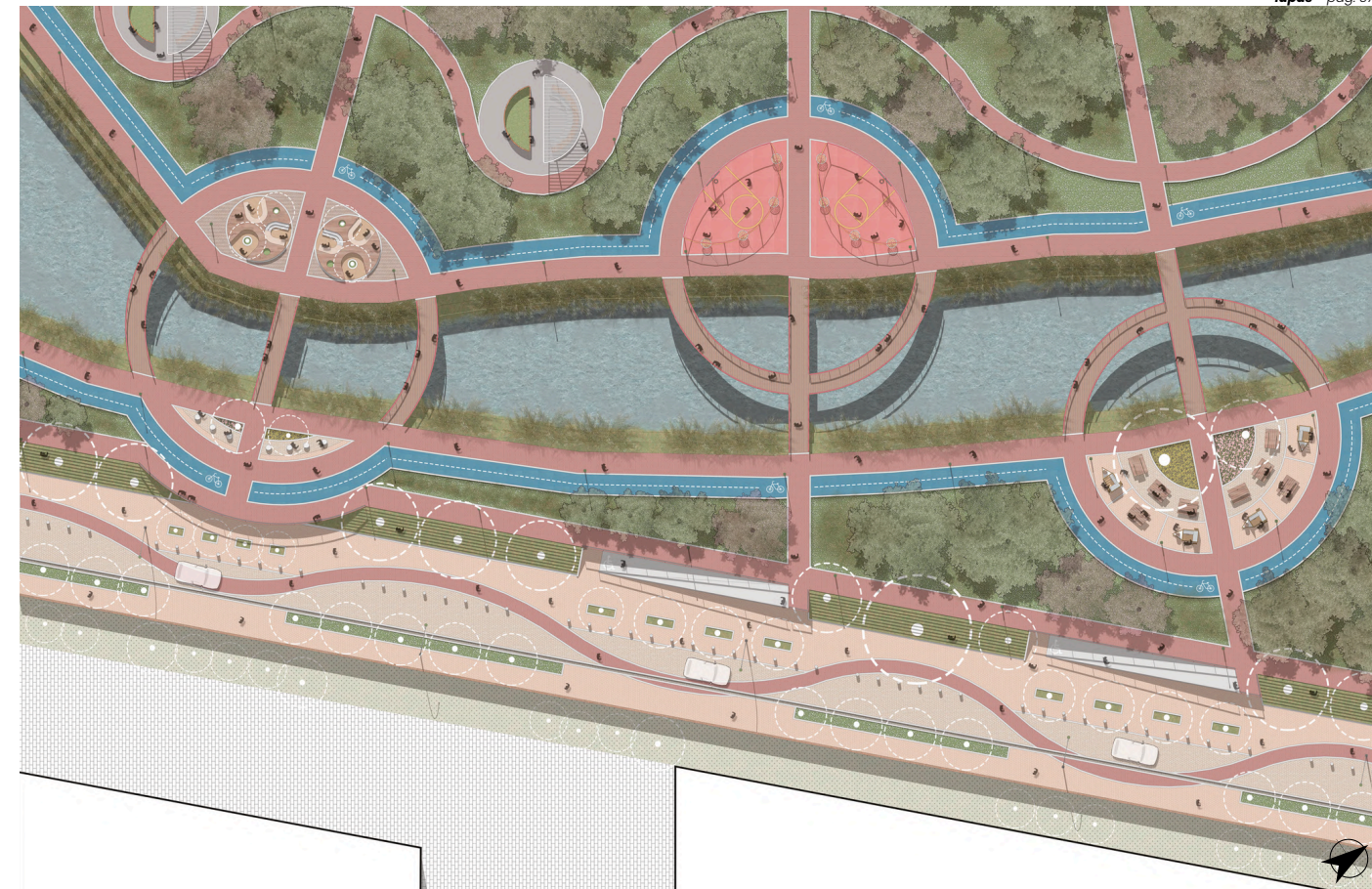
contemplación



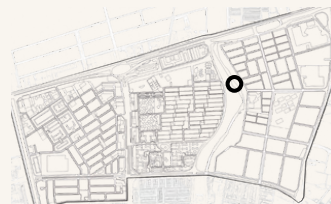
estancia



stand de comercio

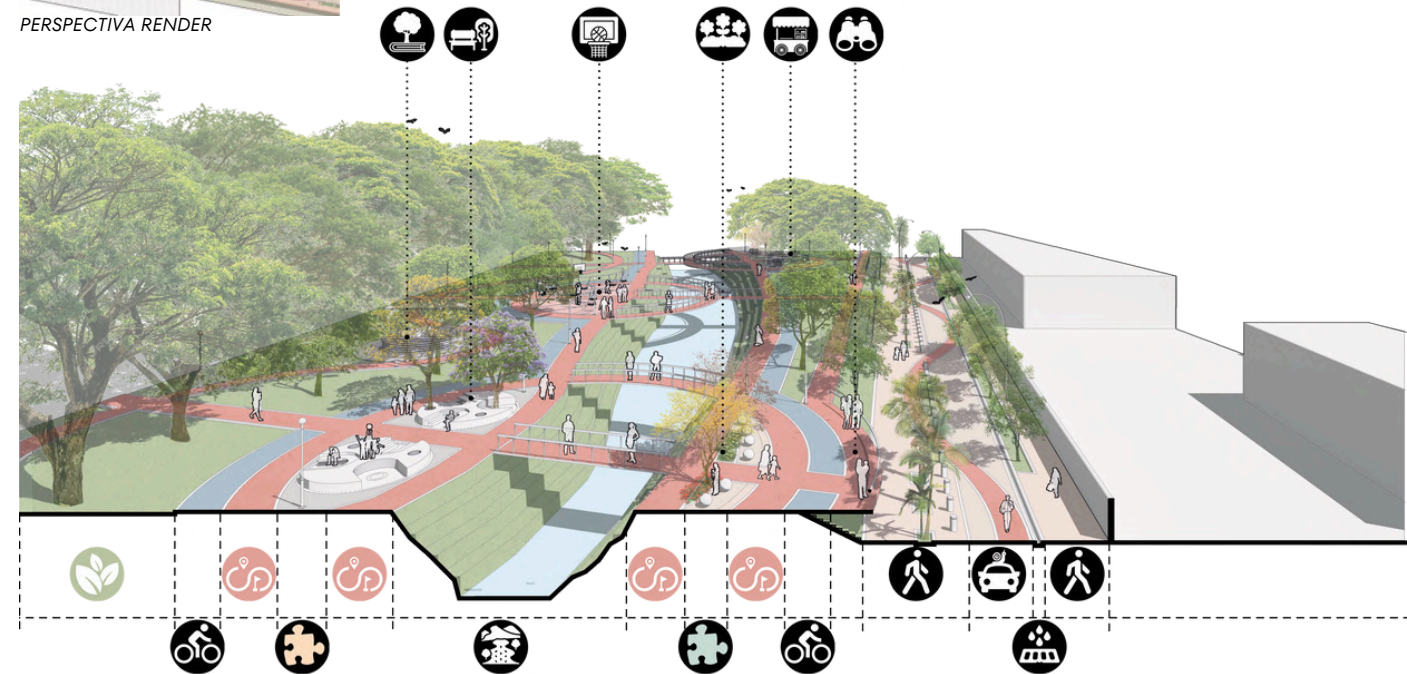
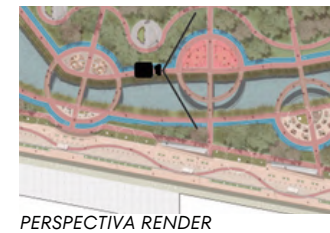
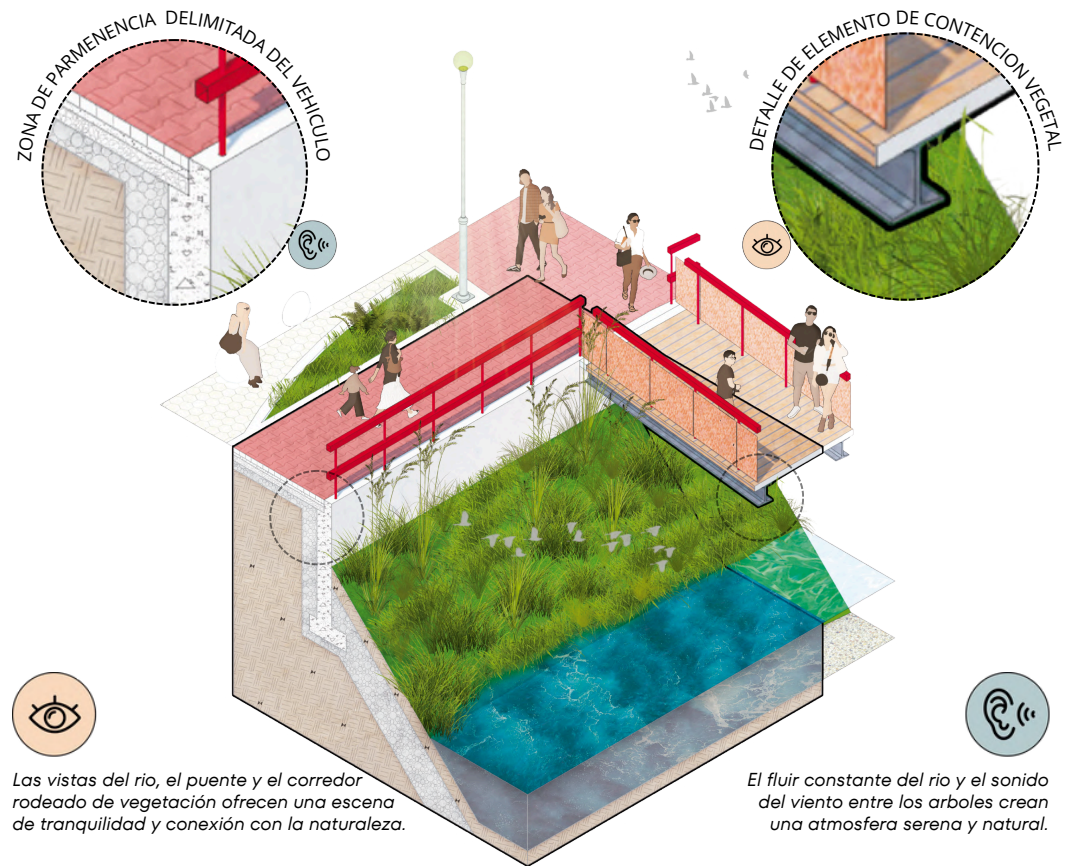


LUPA 7



CORREDOR AZUL

Planimetría: Axonometría de una ficha a detalle
Elaboración propia
Planimetría: Perfil de la Lupa
Elaboración propia



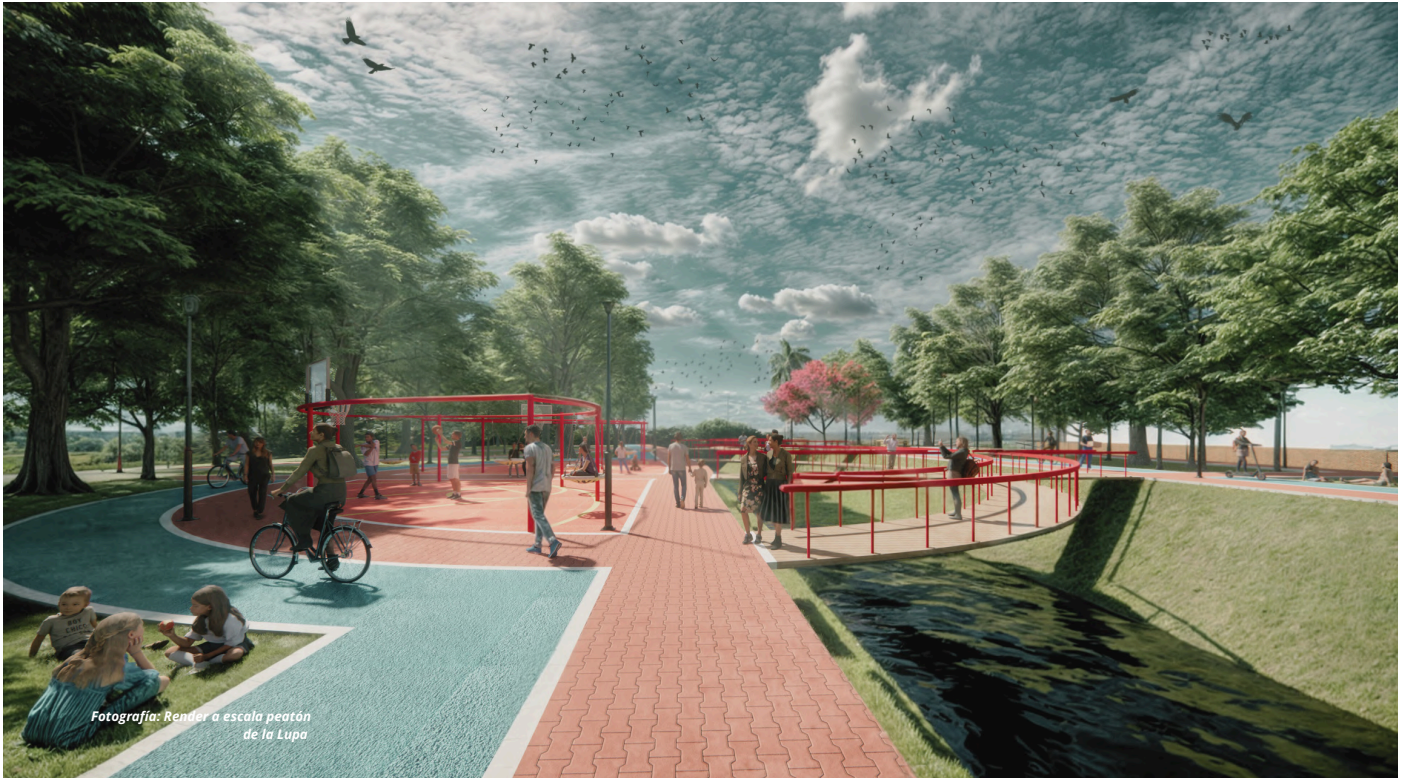
ANTES



Fotografía: Fotografía a escala Peatón del estado actual de la Lupa
04 mar 2025, 15:47

BORDE RIO CALI

DESPUES



Fotografía: Render a escala peatón de la Lupa

LUPA 8

MANZANA
PEATONAL

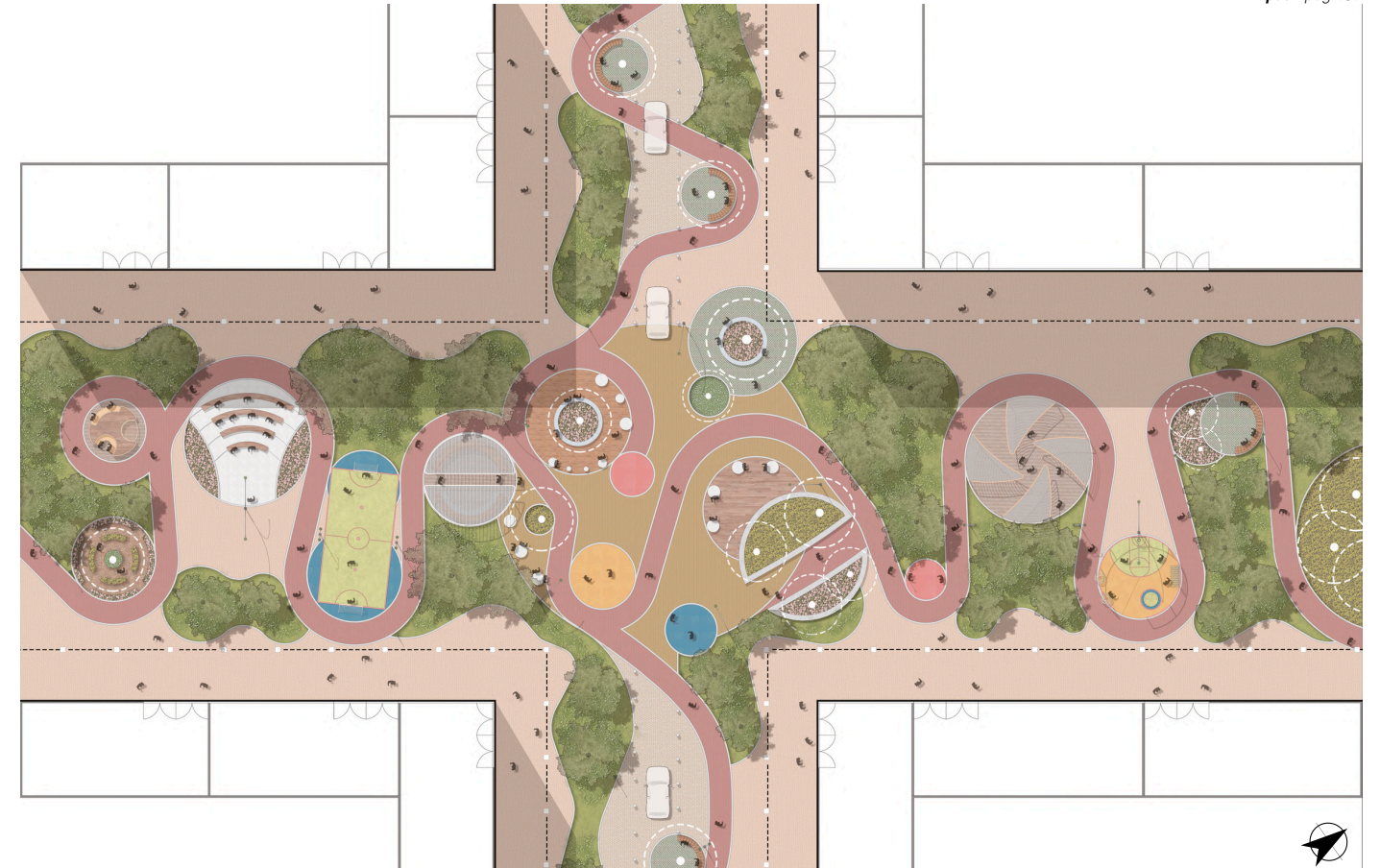
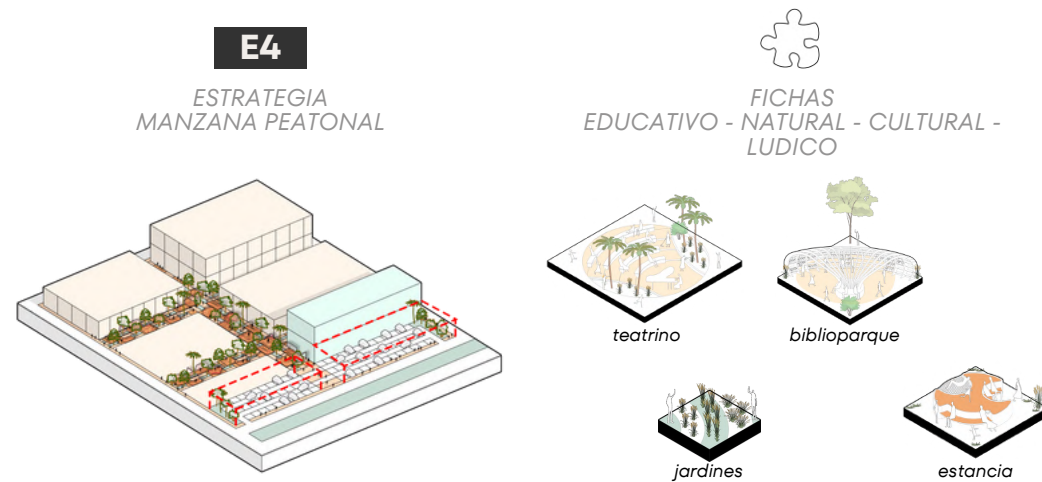
Planimetría: Planta pública
Elaboración propia

Densificación y Espacio Público:
Aprovechamiento del área remanente: Como complemento a la normativa de densificación urbana, se destinan espacios subutilizados para el desarrollo de vivienda en altura y nuevos espacios públicos efectivos entorno a estos.

Nuevas conexiones peatonales: Se crean recorridos peatonales internos a las manzanas, mejorando la accesibilidad y fortaleciendo la continuidad del espacio público.

Consolidación de un entorno dinámico: La integración de estos espacios públicos internos fomenta la movilidad peatonal y la interacción social, generando una ciudad más compacta y habitable.

Esta estrategia no solo mejora la conectividad urbana, sino que también equilibra la densificación con la calidad del espacio público, asegurando un entorno más accesible y funcional.

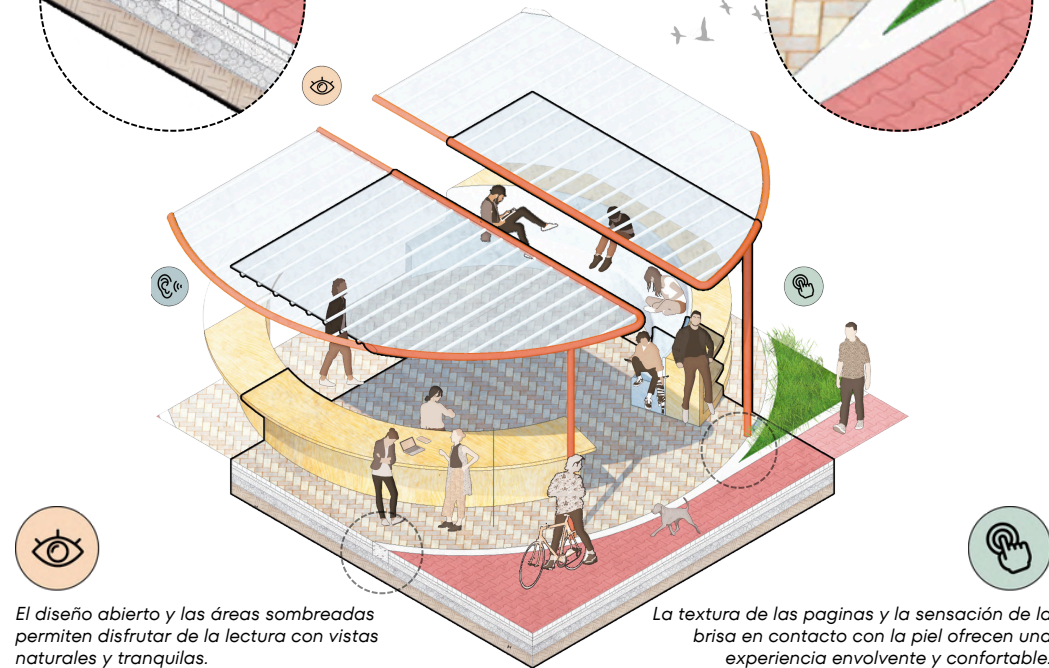
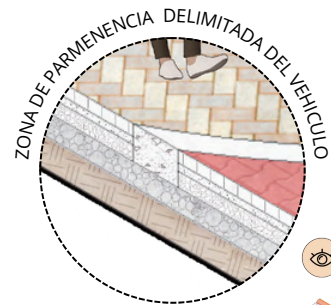


LUPA 8



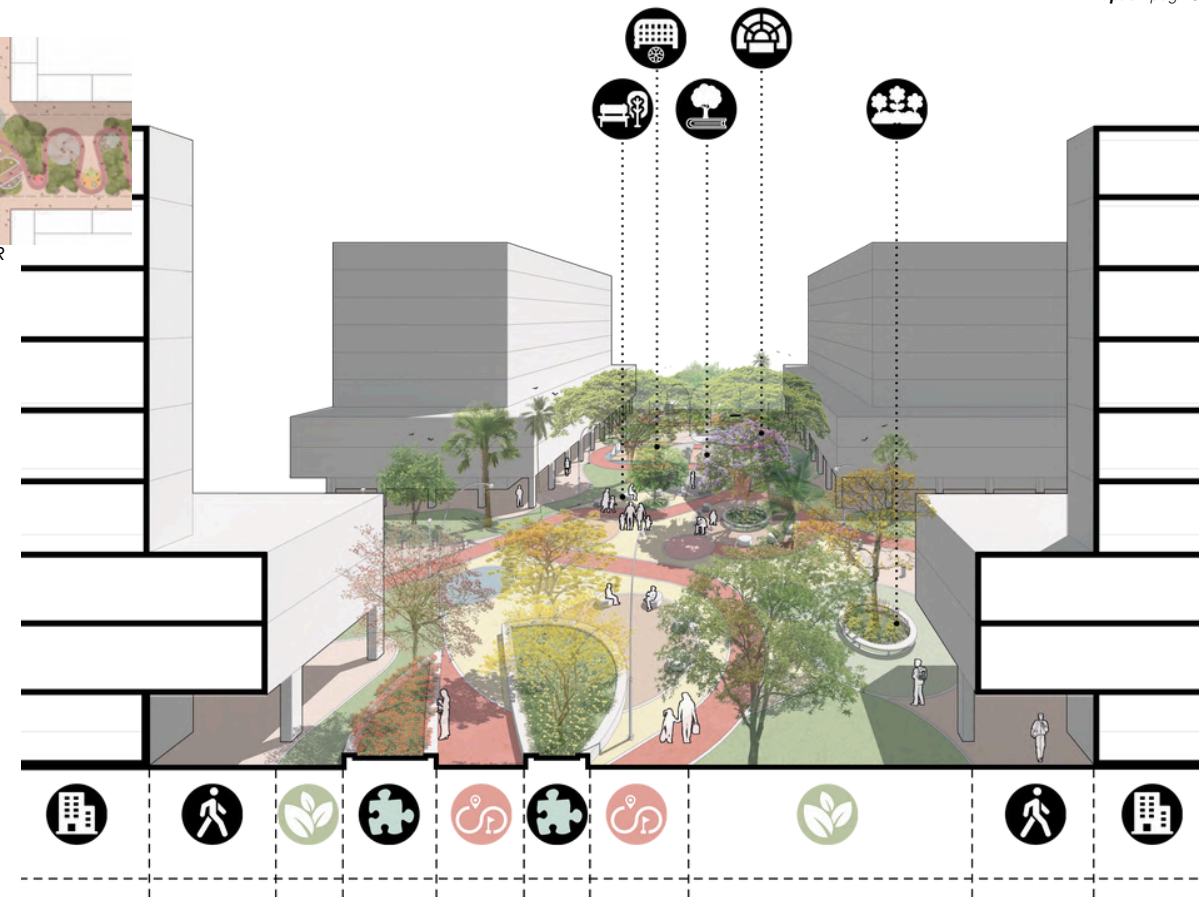
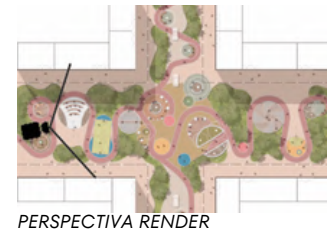
MANZANA PEATONAL

Planimetría: Axonometría de una ficha a detalle
Elaboración propia
Planimetría: Perfil de la Lupa
Elaboración propia



El diseño abierto y las áreas sombreadas permiten disfrutar de la lectura con vistas naturales y tranquilas.

La textura de las paginas y la sensación de la brisa en contacto con la piel ofrecen una experiencia envolvente y confortable.



ANTES

CARRERA 5 NORTE

DESPUES



LUPA 9



SUPERMANZANA

Planimetría: Planta pública
Elaboración propia

Transformación del núcleo urbano: La manzana central de un cuadrante de nueve se convierte en un gran parque público, generando un nuevo pulmón verde para la ciudad.

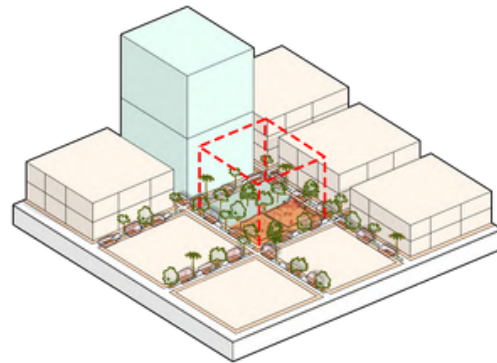
Integración de vías de tránsito lento: Se implementa una red vial con circulación reducida, priorizando la movilidad peatonal y ciclista, mejorando la accesibilidad y la seguridad urbana.

Beneficios ambientales y urbanos: La incorporación del parque mejora las condiciones climáticas, regula la temperatura y aporta espacios de esparcimiento que fortalecen la vida comunitaria.

Con esta estrategia, se reconfigura el tejido urbano, consolidando un entorno más habitable, sostenible y conectado.

E5

ESTRATEGIA
SUPERMANZANA



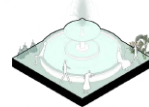
FICHAS
NATURAL - COMERCIAL - RECREATIVO



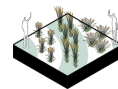
plazoleta



huertas



fuente



jardines



estancia



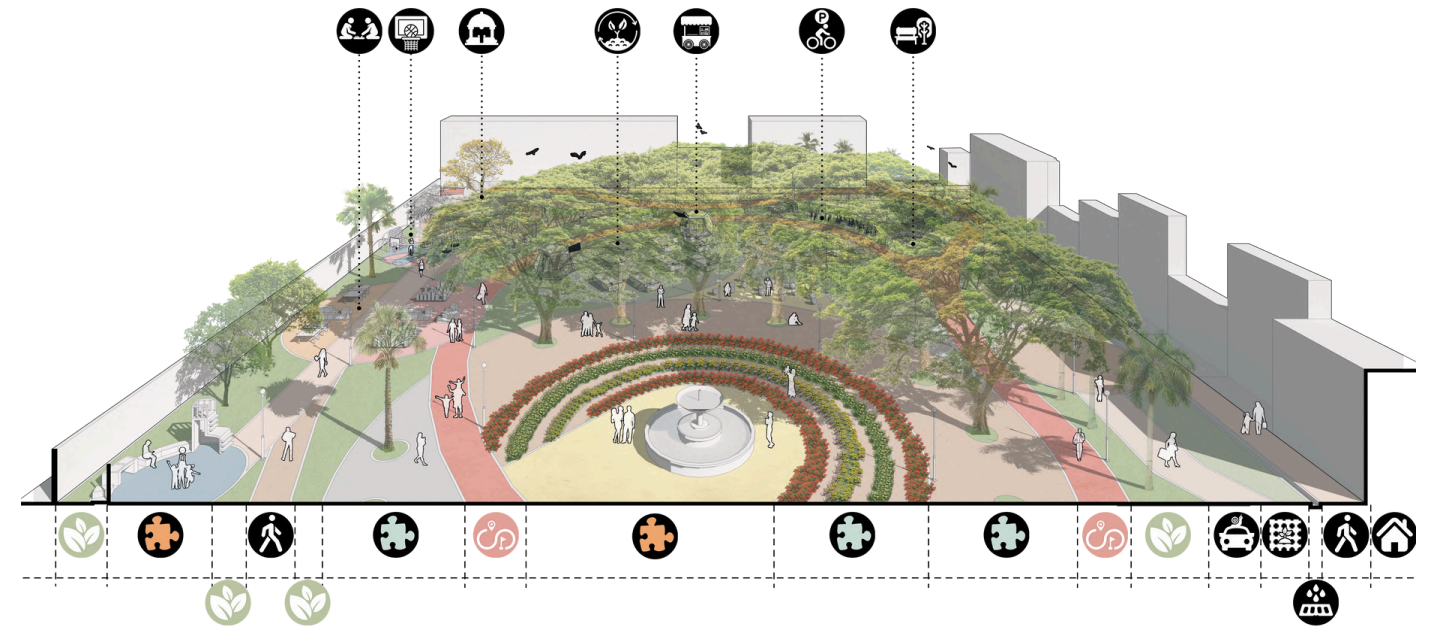
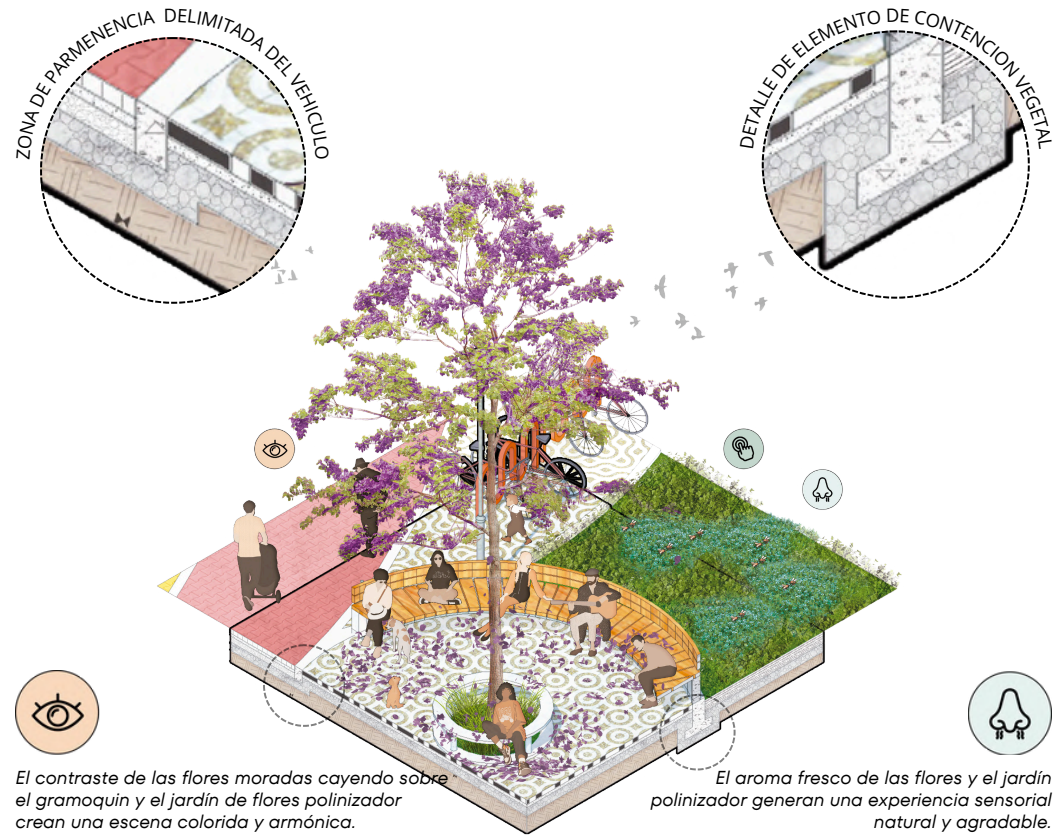
LUPA 9



SUPERMANZANA

Planimetría: Axonometría de una ficha a detalle
Elaboración propia

Planimetría: Perfil de la Lupa
Elaboración propia



ANTES



Fotografía: Fotografía a escala Peatón del estado actual de la Lupa
04 mar 2025, 15:24

DESPUES



Fotografía: Render a escala peatón de la Lupa

CONCLUSIONES

CONCLUSION

CALI, LA CIUDAD QUE DESPIERTA EL ANDAR

Cali, la ciudad que nos vio crecer, que nos ha enseñado a resistir y a soñar, ha sido testigo de cómo sus calles, diseñadas para la velocidad y el concreto, han dejado atrás a quienes la recorren a pie. Caminar por Cali es enfrentarse a la fragmentación, a los andenes rotos, a la invasión del automóvil y a la desconexión entre parques y barrios. Es sentir que la ciudad no ha sido pensada para el peatón, sino para el vehículo.

Pero, ¿y si la ciudad se reencuentra con sus habitantes a través del caminar?

Este proyecto nace desde esa incomodidad, desde la frustración de ver cómo el espacio público ha sido reducido a zonas verdes residuales, a parques que repiten la misma fórmula de canchas múltiples, gimnasios al aire libre y pistas de trote. Un espacio público que no invita a la pausa, a la contemplación ni a la experiencia sensorial que solo la calle puede ofrecer.

Caminando Cali es una respuesta a esa realidad, pero también una apuesta por un futuro diferente. Imaginamos una ciudad que prioriza al peatón, que teje sus barrios a través de corredores verdes, que convierte las calles en espacios de encuentro y que dignifica cada paso que damos sobre su suelo.

AUTORES

Deyber Tavera Duque
Juan Jose Angulo Millan
Jesus David Pabon Rodríguez

A través de un manual de diseño urbanístico, hemos analizado los trazados, implementado estrategias y desarrollado fichas dinámicas que permiten optimizar el espacio público efectivo. Con esto, no solo buscamos aumentar la cantidad de metros cuadrados por habitante, sino también transformar la calidad del espacio, integrando experiencias sensoriales y actividades que fortalezcan la conexión entre el peatón, la ciudad y la naturaleza.

Imagina una Cali donde sea posible caminar 300 metros sin obstáculos, sin temor a raíces levantadas o motos estacionadas. Donde las calles se conviertan en plazas, los parques en espacios culturales y los corredores verdes en rutas de conexión humana.

Esta visión no es un sueño lejano. Es una ciudad posible, una Cali viva, accesible y equitativa, donde el espacio público deja de ser un residuo urbano para convertirse en el alma de la ciudad. Un lugar donde el peatón no es un intruso, sino el verdadero protagonista.

Con este proyecto, damos el primer paso hacia esa transformación. Cali ya no se corre, Cali se camina, se siente y se habita. Porque la verdadera ciudad no está en sus edificios ni en sus autopistas, sino en cada paso que damos para reconectar con ella.



