

PLAN URBANO ENTORNO A LA RECUPERACIÓN DEL RIO PALMIRA



PARQUE DEL ITINERARIO

Plan Urbano Entorno a la Recuperación del Río Palmira
“Parque del Itinerario”

Sara C. Agudelo,

Yenifer C. Girón y

Santiago Chitan

Universidad del Valle

Facultad de Artes Integradas

Escuela de Arquitectura

Directores:

Arq. Jaime Gutiérrez Paz

Arq. Jaime Cárdenas Matallana

Cali, 2025

DEDICATORIA:

- Agradezco profundamente a mi familia, en especial a mi mamá, mi papá y mi tía por su amor incondicional, apoyo constante y por creer en mi incluso en los momentos más difíciles. Este logro también es suyo
- Este trabajo es dedicado a mis padres por su entrega, esfuerzo y lucha por mi futuro especialmente a mi madre sin ti esto no hubiera sido posible, por último, gracias a mi familia que estuvo en momentos crucial de mi vida universitaria
- Quiero primeramente agradecerle a Dios por el respaldo durante estos cinco años de carrera y por haberme permitido terminar en excelencia, en segundo lugar, a mis padres que siempre han sido un apoyo incondicional toda mi vida, siempre dándome ánimos y fuerzas en los momentos críticos y celebrando cada pequeño logro todo lo que he logrado ha sido gracias a ustedes no me alcanza la vida para agradecerles
- También agradecemos a docentes, por su entrega, paciencia y enseñanzas, que guiaron cada paso de nuestro proceso y sembraron en nosotros la pasión por transformar el entorno a través del diseño consciente y comprometido, así mismo a la Universidad, por ser el espacio que me permitió crecer académica brindándonos las herramientas para construir nuestro camino como profesional de la arquitectura.

Tabla de Contenido

Resumen.....	14
Abstract	14
Introducción	15
Problemática	15
Pregunta Problema	19
Justificación	19
Objetivos	21
Marco Conceptual	22
Marco Teórico.....	22
Marco Referencial.....	30
Localización	41
Ubicación	41
Geografía.....	42
Estructura municipal	43
Cabecera urbana de Palmira.....	45
Contexto Histórico	55
Surgimiento.....	55
Crecimiento y expansión.....	64
Río Palmira	67
Análisis Territorial	76
Parque Lineal	76

Problemáticas	85
Propuesta urbana	90
Delimitación de la intervención	92
Análisis Área de Intervención.....	98
Capas de la ciudad	99
Morfología Urbana.....	124
Conclusión	133
Propuesta.....	138
Etapas de diseño.....	141
Revitalización del Río Palmira	150
Parque del Itinerario.....	155
Movilidad.....	157
Normas volumétricas	164
Plan maestro.....	170
Urbanismo.....	185
Arquitectura	200
Itinerarios del Río	214
Conclusiones.....	216
Bibliografía	218

Índice de Figuras

Figura 1	16
Figura 2	17
Figura 3	18
Figura 4	31
Figura 5	32
Figura 6	33
Figura 7	34
Figura 8	35
Figura 9	37
Figura 10	38
Figura 11	41
Figura 12	42
Figura 13	44
Figura 14	47
Figura 15	49
Figura 16	50
Figura 17	52
Figura 18	64
Figura 19	67
Figura 20	68
Figura 21	70
Figura 22	71
Figura 23	72

Figura 24	73
Figura 25	74
Figura 26	74
Figura 27	75
Figura 28	75
Figura 29	77
Figura 30	78
Figura 31	80
Figura 32	80
Figura 33	81
Figura 34	81
Figura 35	82
Figura 36	82
Figura 37	83
Figura 38	84
Figura 39	93
Figura 40	94
Figura 41	95
Figura 42	96
Figura 43	98
Figura 44	100
Figura 45	102
Figura 46	103

Figura 47	104
Figura 48	105
Figura 49	106
Figura 50	107
Figura 51	108
Figura 52	111
Figura 53	113
Figura 54	116
Figura 55	119
Figura 56	121
Figura 57	123
Figura 58	125
Figura 59	128
Figura 60	128
Figura 61	130
Figura 62	131
Figura 63	134
Figura 64	135
Figura 65	137
Figura 66	138
Figura 67	140
Figura 68	145
Figura 69	148

Figura 70	150
Figura 71	152
Figura 72	153
Figura 73	154
Figura 74	155
Figura 75	156
Figura 76	157
Figura 77	159
Figura 78	160
Figura 79	161
Figura 80	163
Figura 81	165
Figura 82	166
Figura 83	167
Figura 84	168
Figura 85	169
Figura 86	170
Figura 87	171
Figura 88	172
Figura 89	173
Figura 90	174
Figura 91	174
Figura 92	175

Figura 93.....	175
Figura 94.....	176
Figura 95.....	176
Figura 96.....	177
Figura 97.....	177
Figura 98.....	178
Figura 99.....	178
Figura 100.....	179
Figura 101.....	179
Figura 102.....	180
Figura 103.....	180
Figura 104.....	181
Figura 105.....	181
Figura 106.....	182
Figura 107.....	182
Figura 108.....	183
Figura 109.....	183
Figura 110.....	184
Figura 111.....	184
Figura 112.....	185
Figura 113.....	186
Figura 114.....	187
Figura 115.....	187

Figura 116	189
Figura 117	190
Figura 118	190
Figura 119	191
Figura 120	192
Figura 121	192
Figura 122	193
Figura 123	193
Figura 124	194
Figura 125	195
Figura 126	195
Figura 127	198
Figura 128	201
Figura 129	202
Figura 130	203
Figura 131	203
Figura 132	204
Figura 133	204
Figura 134	205
Figura 135	206
Figura 136	206
Figura 137	207
Figura 138	207

Figura 139	208
Figura 140	209
Figura 141	209
Figura 142	210
Figura 143	211
Figura 144	212
Figura 145	213
Figura 146	214
Figura 147	215

Índice de Tablas

Tabla 1.....	54
Tabla 2.....	88
Tabla 3.....	109

Resumen

Parque Itinerario consta de un proyecto integral de espacio público, equipamiento y vivienda con énfasis en la recuperación ecológica urbana del corredor del Parque Lineal, rescatando al río Palmira en su recorrido por el centro de la ciudad. La necesidad de reintegrar al cauce en la vida cotidiana nace de la continua afectación ambiental y social que produce el entamboramiento resuelta en un diseño urbano que permite la coexistencia de la fuente hídrica con su contexto inmediato.

Palabras clave: recuperación del río, diseño urbano sostenible, re-uso arquitectónico, bulevar del río, parques inundables.

Abstract

Parque Itinerario consists of a comprehensive project of public space, facilities and housing with an emphasis on the urban ecological recovery of the Parque Lineal corridor, rescuing the Palmira River as it passes through the city center. The need to reintegrate the riverbed into daily life arises from the ongoing environmental and social impact caused by the river's silting, resolved in an urban design that allows the coexistence of the water source with its immediate context.

Keywords: river recovery, sustainable urban design, architectural reuse, river boulevard, floodable parks.

Introducción

El río Palmira es un afluente que toma su nombre del municipio que atraviesa transversalmente de oriente a occidente, producto de una derivación artificial del río Nima. Durante años, este afluente cumplió funciones de abastecimiento de agua para consumo humano y riego de la población del sector, además fue un espacio recreativo donde las personas nadaban y pescaban; fue un recurso hídrico fundamental para el crecimiento de ecosistemas y fomentó la vida en comunidad.

Sin embargo, en la actualidad el río Palmira yace bajo tierra, afectado por sucesivas intervenciones urbanas alterando su equilibrio natural debido un crecimiento urbano de la ciudad que canalizó su cauce y redujo la capacidad de drenaje natural; la falta de planificación y gestión sostenible ha llevado a que el río sea percibido más como una amenaza en términos de inundaciones que como el recurso valioso que es.

La iniciativa de este proyecto se enfoca en la recuperación del cauce hídrico desde el Parque de la Factoría hasta el Bosque Municipal, en una propuesta urbana integral que se desarrolle en los aspectos social, cultural, económico y ambiental; a partir de la identificación de las problemáticas existentes para el planteamiento de objetivos que permitan llegar estrategias claras devolviendo al río su papel protagónico en la vida de la comunidad.

Problemática

Para abordar las diferentes problemáticas debemos abordar desde el siglo XX hasta nuestros tiempos. Desde 1954 el río Palmira sufrió múltiples cambios estructurales, uno de ellas fue la canalización o entamboramiento elaborado como parte del proceso de urbanización que buscaba resolver primero un problema de salubridad agravado por los habitantes de la ciudad, propietarios de haciendas e ingenios azucareros y paneleros que arrojaban la basura y aguas

negras de sus predios al afluente, este se convirtió en fuente de insectos, olores y enfermedades provocando un desencanto visual; y segundo prevenir las crecidas del río donde inundaba las inmediaciones afectando a cultivos y la vida cotidiana de la cabecera urbana.

Figura 1

Antiguo Puente Centenario



Nota. Fotografía antigua del Puente Centenario o de Las Quintero (ca. 1920), sobre el río entre la actual calle 32a y carrera 26. Tomado de Corporación Academia de Historia de Palmira (2011).

Sobre este entamboramiento se construyó un nuevo suelo a lo largo del soterrado río, que permitió la creación de calzadas vehiculares a ambos lados y una zona verde a modo de separador vial en el intermedio. De manera paralela, se inició la construcción de un parque lineal como reforestación para mitigar el impacto generado por la intervención, y como resultado se hoy en día se presenta un Parque Lineal de espacio público longitudinal en el núcleo urbano conectando desde el barrio Santa Bárbara y El Prado hasta el Bosque Municipal de oriente a occidente, cuyo desarrollo ha incorporado características urbanísticas, socioculturales y ambientales transformándolo en un eje importante para la dinamización y cohesión del territorio.

Sin embargo, el Parque Lineal no recibe la suficiente participación del municipio y la sociedad, carece de estrategias que lo integren a la vida urbana y desaprovecha sus potencialidades, generando una serie de problemáticas. Entre estas se identifica un riesgo medio mitigable de inundación por las lluvias torrenciales agravada la depresión topográfica del oculto río Palmira. “Según el diagnóstico de 2013, la profundidad de la inundación ocasionada en el Parque Lineal alcanzó niveles hasta de 1,30 m, en tres lugares cuyas características geomorfológicas constituyen niveles con depresión, ubicados entre las carreras 24, 23 y 20” (Forero Sanclemente & Bueno García, 2014, pág. 39).

Figura 2

Inundaciones en el Parque Lineal



Nota. Fotografías del desbordamiento del río Palmira entre las carreras 25 y 23, en abril de 2023. Tomado de El País Cali (2023).

Como consecuencia, este espacio ha dejado de ser plenamente accesible y funcional para los habitantes de Palmira, afectando tanto su valor social como su utilidad cotidiana. La disminución de su uso por parte de la comunidad ha provocado que pierda atractivo, lo cual ha generado que un espacio público de nivel municipal se reduzca a pequeñas zonas verdes inconexas

y discontinuas de características locales y sin la capacidad de generar un corredor urbano de actividad mixta y vida urbana, a pesar de su cercanía al centro histórico y comercial.

Es una tendencia del siglo XX darle la espalda al río y por el contrario en el urbanismo contemporáneo estas zonas ribereñas se conviertan en las de mayor valorización, un afluyente entamborado y sin calidad ambiental no tiene el atractivo visual que impulsa a este cambio. Por lo que son las edificaciones adyacentes las que sufren de este abandono, una de estos es la antigua Plaza de Toros Agustín Barona Pillinos, el escenario con mayor capacidad de espectadores junto al Teatro Materón en el centro de Palmira y que se encuentra en total desuso, encerrado entre muros y colonizado por las viviendas contiguas, que conlleva a problemas estéticos, sociales y sobre todo de salud pública al ser afectado también por inundaciones como se ve a continuación.

Figura 3

Deterioro de la Plaza de Toros Agustín Barona Pinillos



Nota. Plaza de Toros de Palmira, contigua al Parque Lineal en estado de abandono, deterioro e inundación. Tomado de ACN Radio 96.0 FM (2020).

Pregunta Problema

¿Qué estrategias urbanas se deben tener en cuenta para la recuperación y reactivación del eje del Parque Lineal junto al Río Palmira?

Justificación

El desarrollo de las ciudades en la modernidad se ha centrado en la movilidad urbana y la zonificación, ha generado un impacto negativo en los ecosistemas y produce una mancha urbana desorganizada, esta situación se debe en gran medida a la expansión acelerada del entorno urbano. La gestión urbana tradicional se ha basado en una visión histórica del ser humano como entidad separada de la naturaleza, lo que ha llevado a considerar los ecosistemas como proveedores de recurso, en lugar de sistemas interconectados esenciales para la sostenibilidad urbana. Este enfoque fragmentado no solo ha debilitado la resiliencia ecológica de las ciudades, sino que también ha exacerbado los problemas ambientales en todo el mundo (Kasarda & Parnell, 1993).

Sin embargo, el urbanismo contemporáneo busca revertir estas tendencias mediante principios sostenibles, por ejemplo, el concepto de ecourbanismo promovido por Gabriel Leal del Castillo (2010), propone ciudades que funcionan como ecosistemas abiertos, donde las decisiones urbanísticas consideran los flujos naturales y sociales. Este enfoque incluye la creación de infraestructuras verdes y la recuperación de espacios naturales en entornos urbanos para equilibrar la relación entre ciudad y la naturaleza.

Este proyecto tiene como propósito recuperar y revitalizar el Parque Lineal junto al río Palmira, transformándolo en un espacio que dinamice el desarrollo urbano, social y cultural de la ciudad. “El potencial del Parque Lineal desde una óptica arquitectónica consiste en que es el único espacio urbano en Palmira con las propiedades para convertirse en el principal referente

con el cual la población de Palmira se identifique” (Forero Sanclemente & Bueno García, 2014, pág. 182). La recuperación de este espacio tiene como finalidad fomentar la cohesión social y restaurar la identidad cultural de la ciudad, mediante la incorporación de manifestaciones artísticas tradicionales siguiendo la propuesta del arquitecto Rodrigo Oswaldo Díaz Rico (como se citó en Forero Sanclemente & Bueno García, 2014) que dice: “durante el recorrido repotenciar la ubicación de todas aquellas manifestaciones artísticas tradicionales y de significación en nuestra comunidad que enriquecen la identidad perdida de la ciudadanía”.

Para lograrlo se busca proponer estrategias urbanas sostenibles que incluyen la creación de infraestructura pública y de movilidad alternativa, la restauración de espacios verdes y la planificación hidrológica adecuada, como lo sugiere Fattorelli & Fernández (2011), estas prácticas son esenciales para prevenir inundaciones, mejorar la calidad del agua y restaurar los ecosistemas fluviales, haciendo que el río funcione como un eje estructurador que conecta diferentes áreas urbanas. Del mismo modo, se tendrán en cuenta las normas de uso del POT (Plan de Ordenamiento Territorial) de Palmira, garantizando que las actividades que se promoverán en el parque sean compatibles con el uso residencial, lo cual permitirá la integración de áreas recreativas, culturales y naturales en un entorno coherente y organizado.

En resumen, este proyecto busca proponer estrategias no solo para mejorar la calidad de vida urbana, sino que también revitalizar y ampliar el centro de Palmira entorno a la movilidad sostenible, el disfrute del paisaje natural, la mixtura de usos y la identidad del municipio. Se enfocará en asegurar un equilibrio entre el crecimiento urbano y la conservación ambiental, convirtiendo al parque en una pieza clave para el desarrollo sostenible, promoviendo la cohesión social y el bienestar de futuras generaciones.

Objetivos

Objetivo general

Promover la recuperación armónica de río Palmira, desde el Bosque Municipal hasta el Parque de la Factoría, mediante la revitalización urbana, la implementación de movilidad sostenible y la integración de hitos clave a lo largo de este eje para optimizar el uso de lo existente a través de soluciones de diseño urbano y arquitectónico.

Objetivos específicos

- Proponer una ciudad compacta con cercanía de usos permite elevar la calidad de vida de las personas mediante un espacio público digno con movilidad sostenible y mixtura de actividades.
- Recuperar la integración del río Palmira con la ciudad mediante intervenciones que favorezcan su conservación y saneamiento.
- Reutilizar edificios patrimoniales para preservar la memoria histórica de la ciudad

Marco Conceptual

Marco Teórico

Para orientar la toma de decisiones a lo largo del proceso de diseño y desarrollo del proyecto urbano-arquitectónico se necesita como base conceptual una serie de precedentes y de referentes teóricos que tienen relación conceptos sobre desarrollo, sostenibilidad, espacio público, ciudad compacta, restauración del patrimonio y sistema SUDS para ello se referencian autores como Jane Jacobs (1961), Richard Rogers (1997), David Harvey (2012), Peter Hall (1988), Juan Ruskin (1849), entre otros autores; las reflexiones desarrolladas con el respaldo de estos autores ayudaran a definir como concebir el desarrollo integral del municipio y los medios para realizarlo, teniendo como eje central el Parque Lineal de la ciudad cuya capacidad transformadora, según los autores, puede ser aprovechada de manera organizada.

Desarrollo sostenible

Es un enfoque de desarrollo que busca satisfacer las necesidades del presente sin comprometer la capacidad de las futuras generaciones para satisfacer sus propias necesidades. Este concepto se basa en el equilibrio entre tres pilares fundamentales, el primero es económico que se enfoca en promover un crecimiento económico estable y sostenido, generando empleo y riqueza sin agotar los recursos no solo se trata de generar riqueza sino de distribuirla de manera equitativa. Las economías deben generar empleo digno, reduciendo las desigualdades económicas y promover la innovación sin destruir el entorno además de priorizar la reutilización, el reciclaje y la reducción del desperdicio disminuyendo la dependencia de los recursos no renovables.

En muerte y vida de las grandes ciudades americanas (Jacobs, 1961) se destaca que los negocios pequeños son el corazón económico de las ciudades, son flexibles, accesibles y

responden rápidamente a las necesidades locales destacando la importancia de la sostenibilidad de los barrios; en segundo lugar existe un enfoque social que busca fomentar la equidad social, mejorar la calidad de vida, reducir la pobreza y asegurar el acceso igualitario a recursos y servicios básicos, la participación ciudadana es fundamental para las decisiones que afectan a su entorno. Por otro lado se encuentra la cultura y su diversidad, se debe respetar y fomentar la inclusión de tradiciones y conocimientos ancestrales, en conjunto con el tercer pilar, el ambiental, que busca proteger el medio ambiente, conservando la biodiversidad y los recursos naturales, y reduciendo la contaminación y el impacto ambiental, la mitigación del cambio climático incentivando el uso de energías renovables, la eficiencia energética y practicas sostenibles, estos aspectos se deben resolver de manera conjunta.

Espacio público

Este es un concepto multidimensional que integra aspectos físicos, sociales, culturales y políticos. Se refiere a los lugares accesibles a toda la ciudadanía, donde se desarrollan actividades colectivas que promueven la interacción social, la expresión pública y el ejercicio de derechos; el espacio público incluye calles, plazas, parques, mercados y cualquier espacio de uso común que fomente la convivencia y la participación ciudadana, el espacio público implica dominio público, uso social colectivo y multifuncional su calidad se podrá medir por:

La intensidad y calidad de las relaciones que facilita por su fuerza mezcladora de grupos y comportamientos, también por su capacidad de estimular la identificación simbólica, la expresión y las integraciones culturales. Debe tener algunas calidades formales como la continuidad en el espacio urbano y la facultad ordenadora del mismo, la generosidad de sus formas, de su diseño y de sus materiales y la adaptabilidad a usos diversos a través del tiempo. Exige democracia ciudadana, participación colectiva, la recreación del concepto

del ciudadano como sujeto de la política urbana. Promueve la concentración y la participación en los planes y proyectos, requiere de programas integrados, la gestión de proximidad y la recuperación del protagonismo de los gobiernos locales en la política urbana (Borja, 2003).

El espacio público en Colombia ha estado influido por las transformaciones urbanas en un largo proceso de intervenciones relacionadas con modos de apropiación, ocupación y uso del suelo de uso público, la falta de ordenamiento y planificación territorial, la escasa accesibilidad, la carencia de equipamientos, la ocupación irregular, el deterioro de los recursos naturales, la estrechez y el deterioro de las superficies de circulación peatonal y la inseguridad; desde hace un par de décadas, se ha promovido un proceso de reconfiguración funcional del territorio que ha replanteado el espacio público y su relación con la ciudadanía.

El territorio es el espacio de la práctica de la ciudadanía, el lugar donde se expresan los intereses de la sociedad, donde se materializan las aspiraciones políticas de sus habitantes y, por lo tanto, es el lugar del encuentro ciudadano. En síntesis, la relación entre el espacio público y la ciudadanía es una relación dialéctica, pues, cuanto mayor y mejor sea el espacio público de una ciudad, su ciudadanía será más activa y de mayor compromiso.

Ciudad compacta

Es un modelo urbano que promueve la densidad, la diversidad y la conectividad como estrategias fundamentales para crear espacios urbanos más sostenibles, eficientes y habitables, este concepto ha surgido como una respuesta a los problemas generados por la dispersión urbana, entre ellos la dependencia del automóvil, el consumo excesivo del suelo y recursos, y la fragmentación social. A diferencia del modelo expansivo, que genera ciudades extensas y

desconectadas, la ciudad compacta se caracteriza por una planificación que integra usos mixtos, densidad adecuada, conectividad eficiente y enfoque en la sostenibilidad ambiental y social.

Jane Jacobs en *Muerte y vida de las grandes ciudades americanas* (1961), argumenta que las ciudades vibrantes y seguras dependen de la diversidad de usos y la densidad. Según Jacobs, “las calles deben tener múltiples usos para asegurar la actividad constante a lo largo del día y la noche”. Del mismo modo la compactación urbana promueve sistemas de transporte público eficientes, redes peatonales y ciclovías, disminuyendo la dependencia del automóvil privado. Richard Rogers en *Ciudades para un planeta pequeño* (1997), subraya que una ciudad compacta “es aquella donde los desplazamientos son cortos y sostenibles, con una infraestructura que prioriza al peatón y al transporte público sobre el automóvil” (Rogers, 1995), esta visión no solo plantea un cambio en la infraestructura urbana sino también en la cultura del transporte, fomentando modos de desplazamiento más saludables y respetuosos con el medio ambiente.

Otro principio fundamental son los espacios públicos de calidad, la creación de ellos accesibles y bien diseñados es esencial en el modelo. Estos espacios no solo actúan como áreas de recreación, sino que también fortalecen el sentido de comunidad y unión social. David Harvey en *Ciudades rebeldes: del derecho a la ciudad a la revolución urbana* (2012), insiste en que “la ciudad debe ser un espacio colectivo donde tengan derecho a disfrutar y contribuir a su construcción, un lugar que fomente la interacción social, la diversidad cultural y el sentido de pertenencia, evitando la exclusión y promoviendo equidad” (Harvey, 2012), es decir deben ser entornos donde las voces de todos los ciudadanos, independientemente de su clase social, género o etnia, sean escuchadas y consideradas en la configuración del entorno urbano. Esto refuerza la idea de que el derecho a la ciudad implica no solo el acceso físico a sus espacios, sino también la capacidad de influir en su desarrollo y transformación.

Por último, tenemos el principio de la sostenibilidad ambiental y eficiencia energética reduce el consumo de suelo y los recursos naturales minimizando la huella ecológica a través de un enfoque estratégico que combina densificación urbana, eficiencia en el uso del espacio y la optimización de recursos, y así al concentrar las actividades humanas en áreas urbanas más densas, se reduce la necesidad de urbanizar nuevas tierras, preservando así los espacios naturales, áreas agrícolas y ecosistemas que rodean las ciudades; esto no solo contribuye a la conservación de la biodiversidad, sino que también ayuda a mitigar fenómenos como la pérdida de hábitats y la fragmentación del paisaje.

Este concepto puede traer beneficios en diferentes aspectos, el primero es el social, la proximidad física facilita la inclusión y la interacción social, promoviendo la diversidad cultural y social, el segundo es el económico la concentración de servicios y actividades impulsa el dinamismo económico, favoreciendo el comercio local y la innovación; por último se reduce el consumo de recursos naturales y se disminuyen las emisiones de gases de efecto invernadero, contribuyendo a mitigar el cambio climático.

A pesar de sus beneficios, el modelo de la ciudad compacta enfrenta desafíos significativos. La densificación puede conducir a problemas de gentrificación, donde las áreas revitalizadas se vuelven inaccesibles para los residentes de menores ingresos, también es fundamental asegurar que el desarrollo no comprometa la calidad de vida, proporcionando suficientes espacios verdes, infraestructura adecuada y vivienda asequible. Como dice David Harvey, las ciudades compactas no deben convertirse en espacios exclusivos si no se implementa políticas inclusivas “el derecho a la ciudad no debe ser un privilegio, sino un derecho colectivo para todos sus habitantes” (Harvey, 2012).

En conclusión, representa una solución integral a los desafíos del urbanismo contemporáneo, al combinar densidad, diversidad, accesibilidad y sostenibilidad este modelo permite crear ciudades más resilientes, equitativas y sostenibles. Sin embargo, su éxito depende de una planificación cuidadosa y políticas públicas que garanticen la inclusión social y equidad, asegurando que todos los habitantes puedan beneficiarse de su desarrollo.

Re-uso y patrimonio

Es una disciplina que ha evolucionado significativamente a lo largo de la historia, adaptándose a las corrientes estéticas, filosóficas y ciencias de cada época. Su objetivo principal es intervenir en edificaciones y conjuntos arquitectónicos con el fin de recuperar su valor histórico, artístico y cultural, garantizando su conservación para futuras generaciones; los primeros intentos de restauración arquitectónica se remontan al renacimiento cuando se inició una reflexión más sistemática sobre la intervención en el patrimonio construido. En la carta de Venecia y la restauración moderna en 1964, se redactó la carta internacional sobre la conservación y la restauración de monumentos y sitios esta carta enfatiza en la importancia de la autenticidad, la reversibilidad de las intervenciones y la documentación de los trabajos.

En la actualidad, la restauración del patrimonio arquitectónico se entiende como un proceso complejo que implica una combinación de conocimientos técnicos, históricos y estéticos es una forma de conservar y revitalizar el patrimonio construido, al tiempo que se le otorga una nueva vida útil y se integra en el tejido urbano contemporáneo. La relación entre el re-uso o reciclaje arquitectónico y el patrimonio es simbiótica, el patrimonio aporta al re-uso; los edificios históricos ofrecen una riqueza de materiales, texturas, volúmenes y detalles arquitectónicos que enriquecen cualquier proyecto de reutilización, además, su ubicación en el tejido urbano y su historia contribuyen a generar un sentido de lugar y pertenencia. Asimismo, el re-uso aporta al

patrimonio al dar un nuevo uso a un edificio histórico, se garantiza su conservación y se evita su deterioro, además, el re-uso permite que el patrimonio sea disfrutado por las nuevas generaciones y se integre en la vida cotidiana.

La importancia del re-uso en la actualidad es más relevante por tres razones, la primera es la identidad cultural fortalece el sentido de identidad y pertenencia a un lugar, al preservar elementos que evocan el pasado los edificios históricos son como páginas de un libro que narran la historia de una comunidad, la segunda es el desarrollo urbano sostenible al revitalizar promueve el desarrollo económico local creando un ciclo de desarrollo y por último la innovación nos permite experimentar con nuevas formas de habitar del espacio y como se relaciona con el entorno inmediato y construido; en resumen, el re-uso del patrimonio es una práctica fundamental para la conservación y valorización de nuestro legado histórico y cultural. Al integrar los valores del pasado en el presente como dice Cesare Brandi, en Teoría de la restauración (1963) destaca que cualquier intervención debe respetar la autenticidad del bien, pero también admite que el reuso es válido siempre que conserva el equilibrio entre su función y su nueva aplicación.

SUDS (Sistemas urbanos de drenaje sostenible)

Surgieron como una respuesta a los problemas ambientales y sociales asociados a los sistemas de drenaje convencionales en las ciudades. Estos últimos, fueron diseñados para principalmente evacuar rápidamente las aguas pluviales y han generado una serie de impactos negativos como inundaciones, erosión del suelo, contaminación de cuerpos de agua y pérdida de biodiversidad. Los SUDS, por su parte, buscan imitar los procesos naturales del ciclo hidrológico, gestionando las aguas pluviales de manera más sostenibles. En lugar de canalizar rápidamente el agua hacia un sistema de alcantarillado, los SUDS la retienen, infiltran,

evapotranspira o la tratan en el mismo lugar donde cae, minimizando así su impacto negativo en el medio ambiente.

En la actualidad existe una gran diversidad de técnicas compensatorias en el drenaje de lluvia, en parte estas técnicas se centran en los procesos de almacenamiento y la infiltración de las aguas pluviales, sin embargo, también hay soluciones que promueven intercepción y evapotranspiración como techos o azoteas verdes; el manejo de áreas verdes en las zonas urbanas y técnicas complementarias se basan en la desconexión de áreas impermeables al sistema de drenaje, dirigiendo el escurrimiento de agua a las áreas verdes con la suficiente capacidad de infiltración. Susanne M. Charlesworth, en su artículo Una revisión de los sistemas de drenaje sostenible (SUDS): sus beneficios y desafíos (2010), argumenta que “los SUDS ofrecen una solución integral al problema del drenaje urbano al reducir el riesgo de inundaciones y mejorar la calidad del agua, mientras que crean espacios verdes multifuncionales”.

Los SUDS buscan dos objetivos entorno al manejo de las aguas pluviales, por un lado, está la redistribución del desplazamiento urbano a través de medidas como el control en la fuente, la atenuación de picos de crecientes, la entrega de descargas controladas, la recarga de acuíferos y el aprovechamiento del transporte del flujo. En segundo lugar, es la reducción de la contaminación de los cuerpos de agua receptores de desplazamientos urbanos. Además, que se buscan alcanzar la conservación de las áreas naturales, suelos y vegetación, minimizar las perturbaciones sobre los patrones de drenaje natural, promover discontinuidades entre las áreas impermeables, minimizar la compactación del suelo, direccionar el escurrimiento de áreas impermeables hacia áreas permeables, almacenar para propiciar el aprovechamiento de aguas lluvias, disminuir eventos de inundaciones, el mejoramiento de la ciudad del agua de los cuerpos receptores, generar infraestructura verde o vegetada, la integración con el paisaje, entre otros.

Marco Referencial

La recuperación de espacios urbanos ha cobrado relevancia en las últimas décadas como respuesta a la creciente necesidad de regenerar el entorno urbano, promover el bienestar social y mejorar la calidad de vida en las ciudades. Este marco referencia pretende explorar proyectos de revitalización urbana que sirven como referencia para la intervención en espacios deteriorados o infrautilizados, con énfasis en el impacto ambiental, social, y económico de estas transformaciones.

Recuperación del río Cheonggyecheon

Se trata de la vuelta de un histórico canal a la ciudad que había sido sepultado por una gran autopista que a pesar de beneficiar a 160.000 autos diariamente, la autopista presentaba una apreciable subutilización, ya que su mantenimiento tenía un costo altísimo su estructura y no permitía el tránsito de grandes. La enorme contaminación de un centro como Seúl produjo como consecuencia un centro despoblado y desvalorizado, transformándose en un lugar cada vez menos llamativo. Las autoridades estimaban que eliminando la fuente de congestión, contaminación y tensión ambiental en el corazón de Seúl y creando en su lugar un espacio para la actividad económica con centros de negocios, finanzas y otras industrias de servicios, se cambiaría la tendencia de desvaloración del suelo en el distrito central de negocios.

Lo que se propuso fue hacer reaparecer el canal Cheonggyecheon que había sido enterrado por debajo de la autopista, la misma había significado un paso de una cultura agrícola a una industrializada y al crecimiento acelerado del país luego de las continuas crisis. La ideal del proyecto es que no se queda solo destapar el canal, adicional a esto se construyeron redes de vías peatonales para conectar ambas orillas del río con las instalaciones culturales cercanas. Hitos históricos cercanos fueron restaurados, se priorizaron así mismo actividades culturales y

tradicionales como, por ejemplo, el festival de faroles. Una de las piezas fundamentales fue la participación ciudadana al respecto, el gobierno organizó audiciones públicas y sesiones representativas para recoger opiniones y se realizaron más de 4000 entrevistas con comerciantes antes de las demoliciones

Figura 4

Transformación del río Cheonggyecheon



Tomado de *De la autopista al espacio público*, Por ONU-Hábitat (2018).

Como parte de la planificación estratégica, se estipularon medidas para que el barrio cercano tuviera un desarrollo sostenido en el tiempo, se combinan así acciones públicas y privadas, en donde el gobierno, a través de su gestión inicial de restaurar el río, impulsa el desarrollo de inversiones privadas en el sector siguiendo la planificación estipulada como resultado tuvo un impacto en la sociedad y el entorno urbano desde la revitalización económica ya que atrajo nuevas inversiones y aumento el valor de los inmuebles en las zonas adyacentes, los comercios locales se beneficiaron del aumento del turismo y del flujo constante de residentes y visitantes, la mejora de la calidad de vida con la creación de un entorno verde reduciendo la

contaminación del aire y las temperaturas locales, lo que contribuyó a un microclima más saludable en el centro de Seúl, del mismo modo favorece también a la identidad cultural y cohesión social.

Este proyecto rescató la memoria histórica del río, que había sido olvidada durante décadas, fomentó un sentido renovado de pertenencia y orgullo entre los ciudadanos al proporcionarles un lugar simbólico donde reunirse y conectarse con su herencia cultural. Por último, la sostenibilidad ambiental con la restauración del ecosistema fluvial contribuyó a la biodiversidad urbana y el proyecto ahora es un referente global en términos de urbanismo ecológico. La integración de infraestructura verde en el diseño urbano es vista como una solución replicable para otras ciudades que buscan regenerar sus espacios.

Figura 5

Planta general del proyecto



Tomado de *Cheonggyecheon Stream Restoration Project*, por Landscape Performance Series (2011).

Proyecto de regeneración río La Piedad

El proyecto surgió como una respuesta a la creciente problemática ambiental y urbana que enfrentan la ciudad de México, la urbanización descontrolada y la falta de planificación habían convertido al río en un canal contaminado y oculto bajo el viaducto Miguel Alemán. el proyecto tenía como objetivo principal la restauración ecológica del río La Piedad, así como la

creación de un espacio público de alta calidad que conectara a los barrios y ofreciera una amplia gama de actividades recreativas y culturales.

El proyecto surge a partir de una propuesta de carácter regenerativo; es decir incursiona en el análisis y estudio del lugar para lograr su entendimiento y así poder desarrollar proyectos afines al mismo. El entendimiento del lugar gira en la búsqueda por definir su esencia (compuesta de un proceso, un propósito y un valor) y del encontrar la vocación del lugar (Taller 13, 2016).

Figura 6

Proyecto de Regeneración Río La Piedad de Taller 13



Tomado de *Proyecto de Regeneración Río La Piedad*, por Taller 13 (2016).

La recuperación del río buscaba otros impactos esperados como lo son la restauración ecológica, mejora de la calidad del aire, reducción de la temperatura urbana, creación de un espacio público de calidad; el proyecto representa un hito en la planificación urbana y la gestión ambiental, destacando por su enfoque innovador y su potencial transformador entre ellas hay innovaciones más significativas como, la integración de infraestructura verde y gris, esta obra combina el viaducto (infraestructura gris) con infraestructura verde (humedales artificiales)

demostrando que es posible integrar soluciones naturales en entornos urbanos densos, así mismo buscar soluciones basadas en la naturaleza, para abordar problemas urbanos como la gestión de aguas pluviales, la mejora de la calidad del aire y la creación de espacios verdes.

La comunidad local ha sido involucrada en todas las etapas del proyecto, desde la concepción hasta la implementación, lo que ha fortalecido el sentido de pertenencia y ha asegurado la sostenibilidad a largo plazo, se permite también una conexión con la cuenca, el proyecto no se limita al tramo urbano del río, si no que considera la cuenca hidrográfica como un todo, buscando soluciones integrales para la gestión del agua y la restauración de los ecosistemas, del mismo modo se pretende la articulación con otros proyectos, el proyecto se concibe como parte de un plan más amplio de transformación urbana, articulándose con otros proyectos de infraestructura y desarrollo urbano.

Figura 7

El rescate de la vocación del río La Piedad como un eje de conexión y movilidad



Tomado de *Proyecto de Regeneración Río La Piedad*, por Taller 13 (2016).

En resumen, este proyecto destaca por su enfoque innovador, su visión a largo plazo y su capacidad para transformar un espacio urbano degradado en un activo ambiental y social, este

demuestra que es posible reconciliar el desarrollo urbano con la protección del medio ambiente y la mejora de un elemento urbano que fue degradado y que ha perdido sus características ambientales volviéndose un referente que puede ser replicado al adoptar un enfoque holístico, participativo y basado en la naturaleza.

Parque Inundable Intercomunal Víctor Jara

Es el resultado de una larga lucha contra las inundaciones que históricamente afectaban a la zona sur de Santiago Chile. El zanjón de La Aguada, un cauce natural que atraviesa la zona urbana, era el principal responsable de estas inundaciones, causando daños materiales y sociales significativos. Era evidente que se requería una solución a largo plazo para controlar las crecidas del río y proteger a la población. El principal objetivo del proyecto era transformar el zanjón, en un espacio seguro y atractivo para los habitantes de la zona.

Figura 8

Parque Inundable Víctor Jara.



Tomado de *Parque Inundable Víctor Jara: la nueva vida del maltraído Zanjón de la Aguada*, por Constanza Martínez en *El Definido Chile* (2018).

Entre los objetivos se destacan: la gestión de riesgos controlando las crecidas del río lo que permite prevenir inundaciones en zonas densamente pobladas, la creación de espacios verdes generando un corredor ecológico que conecte diferentes barrios, permite una recuperación ambiental restaurando el ecosistema fluvial y promueve la biodiversidad.

Las características que hacen al parque un espacio emblemático son el diseño hidráulico especial que permite que el agua fluya de manera controlada durante las crecidas evitando inundaciones, tratamiento urbano de calidad, ya que cuenta con senderos, ciclovías, áreas de juegos infantiles, zonas de picnic y miradores, entre otros elementos y por último la incorporación de obras de arte público que rinden homenaje a Víctor Jara y a la cultura chilena.

La reinención del matadero de Madrid

El matadero de Madrid, un bullicioso centro que fue de sacrificio de animales, ha experimentado una transformación radical en las últimas décadas. Lo que antes era un espacio industrial, ahora es un referente cultural de primer nivel, demostrando como la reutilización de edificios históricos puede revitalizar una ciudad y generar nuevos espacios de encuentro y creación.

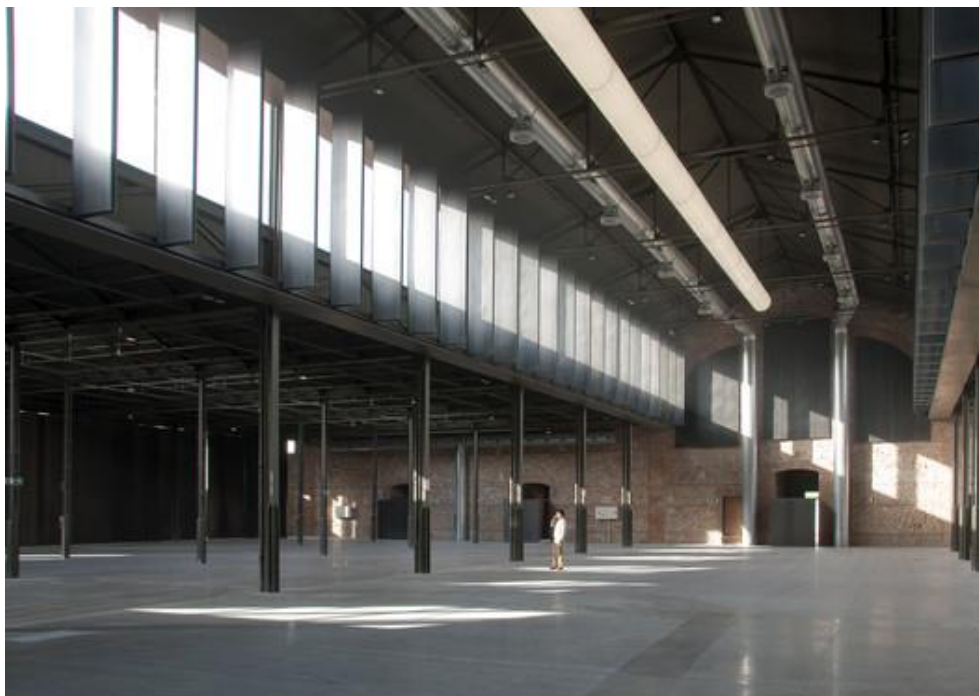
El aspecto de mayor valor del edificio es la imagen que representa para la ciudad desde a principios del siglo, si bien no llama la atención de todos a primera vista, sigue siendo parte del legado de la ciudad. Se decidió usar el espacio con los mismos elementos originales donde se colgaban los animales del matadero, pero esta vez para colgar las piezas de arte (ICA Arquitectura, 2011).

La renovación se basó en una serie de estrategias clave la adaptación de nuevos usos, los espacios fueron adaptados para albergar una amplia variedad de actividades culturales; por otro lado, este proyecto fomento la creación de un tejido cultural diverso y dinámico a través de instrucciones culturales, artísticas y colectivos ciudadanos. Como conclusión los espacios

culturales contemporáneos deben ser flexibles y adaptarse a las necesidades cambiantes, la posibilidad de preservar el patrimonio y nuevas maneras de hacer arquitectura sostenible hacen de estas propuestas alternativas cada vez más competitivas y viables.

Figura 9

Interior del matadero de Madrid



Tomado de *Nave 16 Matadero Madrid*, por ICA Arquitectura (2011).

La Plaza de Toros de Lircay

La Plaza De Toros de Lircay es un emblemático edificio que ha sido testigo de la historia y las tradiciones locales, sin embargo, con el declive de las corridas de toros, este espacio se enfrentaba a un futuro incierto, en lugar de dejar que se deteriorara, una visión innovadora surgió para transformarlo en un centro cultural dedicado a la danza. La necesidad de brindar espacios de encuentro y celebración públicos a la comunidad lleva a los arquitectos a proponer dos plazas anexas al complejo existente de toros.

Figura 10

Plaza Cultural de la Danza



Tomado de *Plaza Cultural de la Danza: el proyecto ganador del premio ADUS que transforma la plaza de toros de Huancavelica en Lircay* por Vania Masalías (2022).

“Las festividades no se reducen al ruedo de toros o a un solo espacio, sino a lo que este espacio contiene. La intención de la arquitectura propuesta es la resignificación de la plaza de toros; y se sustenta en entender la memoria de las personas. La pretensión del proyecto es valorar y contener esa memoria que tiene como expectativa dotar al espacio de otro carácter, no se trata ya de los toros, sino de integrar la tradición que alberga sus artes: las comparsas, la música y la expresión del folclore” (Masalías, 2022).

La transformación de la plaza de toros en un centro cultural de danza tiene una importancia significativa para la comunidad de Lircay y la región de Ayacucho, al promover y difundir la danza tradicional, contribuye a la preservación del patrimonio cultural de la región. Se permite así mismo el desarrollo económico local, el nuevo uso puede generar empleo y atraer turismo, impulsando la economía local, además de convertirse en un lugar de encuentro y

convivencia para la comunidad, por último, el empoderamiento de la juventud para que los jóvenes se involucren en actividades culturales y artísticas, promoviendo su desarrollo personal y profesional. Este proyecto sirve como modelo para otros proyectos de reutilización adaptiva de edificios históricos en América Hispana, al potenciar el uso de estos espacios, se pueden crear lugares vibrantes y dinámicos que contribuyen al desarrollo social, cultural y económico de las comunidades.

Conclusiones

A pesar de sus contextos geográficos y culturales distintos, cada proyecto comparte un hilo conductor la transformación de recursos urbanos y cauces hídricos en ejes clave que requieren procesos de regeneración tanto urbana como ambiental. Cada iniciativa debe abordar estos desafíos desde una perspectiva integral que contemple cuatro dimensiones fundamentales: ambiental, sociocultural, económica e institucional. Estas no solo se interrelacionan, sino que también varían según cada entorno, para la renovación urbana efectiva, es esencial considerar proyectos de infraestructura complementaria que respondan a las necesidades contemporáneas.

Una renovación integral no se limita únicamente a la transformación del paisaje físico, sino que también debe considerar aspectos históricos, culturales y sociales. En este sentido, los proyectos de restauración del patrimonio juegan un papel crucial, ya que proporcionan estrategias y fundamentos sólidos para consolidar una renovación urbana sostenible y equilibrada. La evidencia presentada da cuenta de que la conservación del patrimonio no debe ser vista como una mera protección del pasado, sino como una oportunidad para construir el futuro. Al reutilizar y revalorizar estos espacios, se logra no solo la regeneración física, sino también la revitalización social y cultural, consolidando su papel como motores de transformación urbana y cohesionando a las comunidades entorno a su historia y su futuro.

La renovación urbana y la reutilización del patrimonio están intrínsecamente relacionadas, ya que ambas buscan transformar y revitalizar entornos urbanos mediante la integración del pasado en el presente. La reutilización del patrimonio implica adaptar estructuras históricas a nuevos usos, que también se convertirá en activos funcionales dentro de la vida contemporánea de la ciudad, este enfoque contribuye a la renovación urbana al preservar la identidad cultural y arquitectónica de las ciudades, evitando la homogeneización del paisaje urbano y fortaleciendo el sentido de pertenencia de las comunidades.

Al mismo tiempo, la reutilización del patrimonio fomenta la sostenibilidad al reducir la necesidad de nuevas construcciones y optimizar los recursos existentes, los proyectos que combinan estas dos estrategias suelen tener un impacto positivo en la economía local, ya que generan empleo, atraen turismo y estimulan la inversión. Es decir, la reutilización del patrimonio es una herramienta clave para la renovación urbana, ya que permite equilibrar la modernización de las ciudades con la conservación de su legado histórico, promoviendo un desarrollo urbano sostenible, inclusivo y respetuoso con el pasado.

Localización

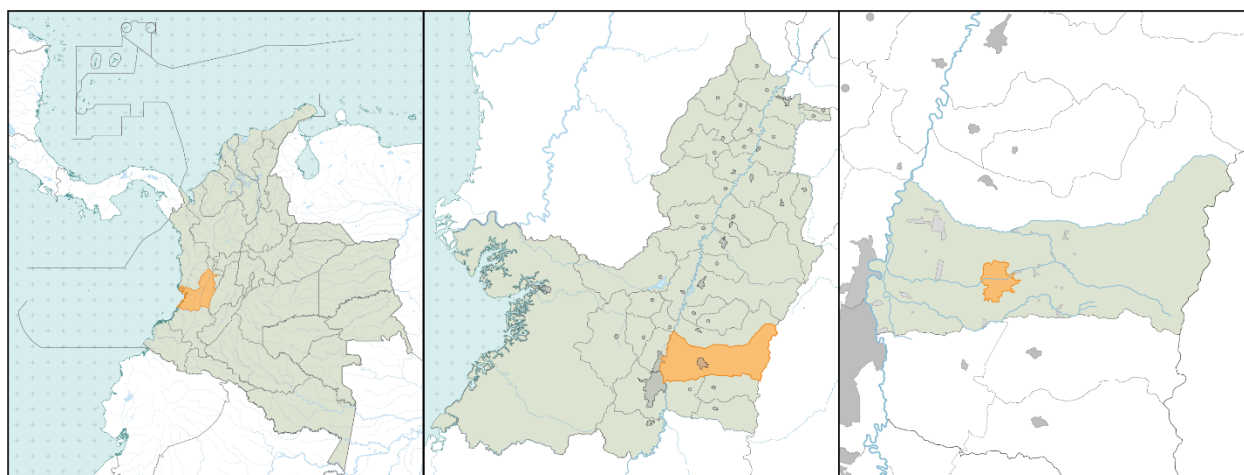
Palmira es conocida como “la Villa de las Palmas” y “la Capital Agrícola de Colombia” ya que es un importante centro agrícola e industrial, gracias a su posición privilegiada cerca de la capital y a la riqueza natural e hídrica. Posee cerca de 349.294 habitantes (DANE, 2018) de los cuales, un 89% habitan en la cabecera urbana del municipio en el medio de un extenso valle entre el río Cauca y la cordillera de Los Andes.

Ubicación

Palmira es una ciudad intermedia ubicada en suroccidente de Colombia, en el departamento del Valle del Cauca. Limita en el norte con el municipio de El Cerrito, delimitados por el río Amaime, en el occidente con la cordillera Central en el municipio de Rioblanco en Tolima y al sur con los municipios de Candelaria y Pradera, y por último al oeste, colinda con el río Cauca, de norte a sur con los municipios de Vijes, Yumbo y Cali, con estos últimos tiene la particularidad de compartir una frontera urbana.

Figura 11

Ubicación de Palmira en la República de Colombia



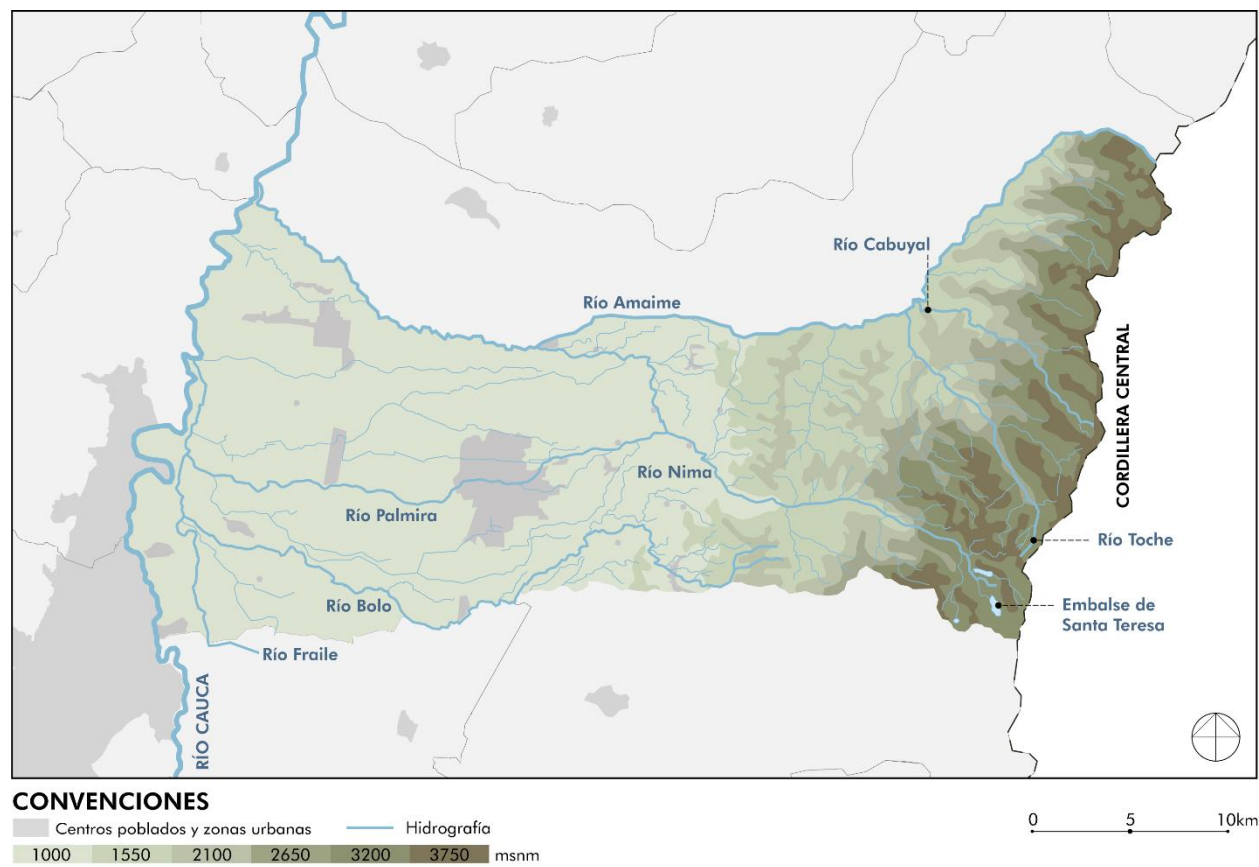
Nota: En color anaranjado se resalta el siguiente mapa a ampliar. De izquierda a derecha, los mapas de Colombia, Valle del Cauca y Palmira.

Geografía

El municipio de Palmira se encuentra en el valle del río Cauca, con una importante extensión de terreno plano que promedia los 1000 msnm y en el occidente posee una zona de ladera entre los 1000 y los 4000 msnm, perteneciente a la cordillera de Los Andes, desde los cuales nacen gran parte de los ríos y quebradas que dotan de fertilidad a la zona baja y tributan al río Cauca sus aguas. Entre estos ríos se encuentran el río Amaime, Cabuyal, Toche, Bolo y Nima, este último nace en las inmediaciones de la de Laguna Santa Teresa sobre la Cordillera Central y en una derivación artificial del siglo XIX converge en el río Palmira, que atraviesa la zona urbana.

Figura 12

Mapa físico de Palmira



Estructura municipal

En el acuerdo 080 de 2011 del Concejo Municipal de Palmira mencionado en el Anuario Estadístico de Palmira (2011) se dice que el municipio Palmira abarca 1.058 km², de los cuales 20.49 km² corresponden a la zona urbana, es decir el 1.99% de la superficie total, y 1.007,51 km² a la zona rural (98.01% de la superficie).

La ciudad está compuesta por tres zonas bien demarcadas la planicie, el piedemonte y la montaña las cuales se caracterizan en diferentes aspectos que abarcan desde lo ambiental hasta lo económico. En la región más alta se encuentran zonas de protección de nivel nacional y regional, por lo que la mayor parte de la actividad humana se desarrolla en el valle; en la primera parte se localiza el Parque Nacional Natural Las Hermosas, un ecosistema de bosque andino en estado de recuperación y conservación (Parques Nacionales Naturales de Colombia, s.f.), en el piedemonte se configuran asentamientos humanos dispersos de producción de subsistencia, agricultura y ganadería de menor escala y finalmente es en la región llana desde el piedemonte andino hasta el río Cauca que se configura la zona más poblada e importante del municipio.

Es en el extenso valle donde las fuentes nacidas la cordillera alimentan la actividad agrícola, industrial y a los centros poblados del municipio. La mayor parte de la zona rural está ocupada por ingenios azucareros, producciones agroindustriales de gran importancia que tienen continuidad en los municipios cercanos, mientras que la actividad industrial y empresarial se localiza en las inmediaciones de Cali, en la frontera sobre el río Cauca y en relación con las conexiones viales de Palmira.

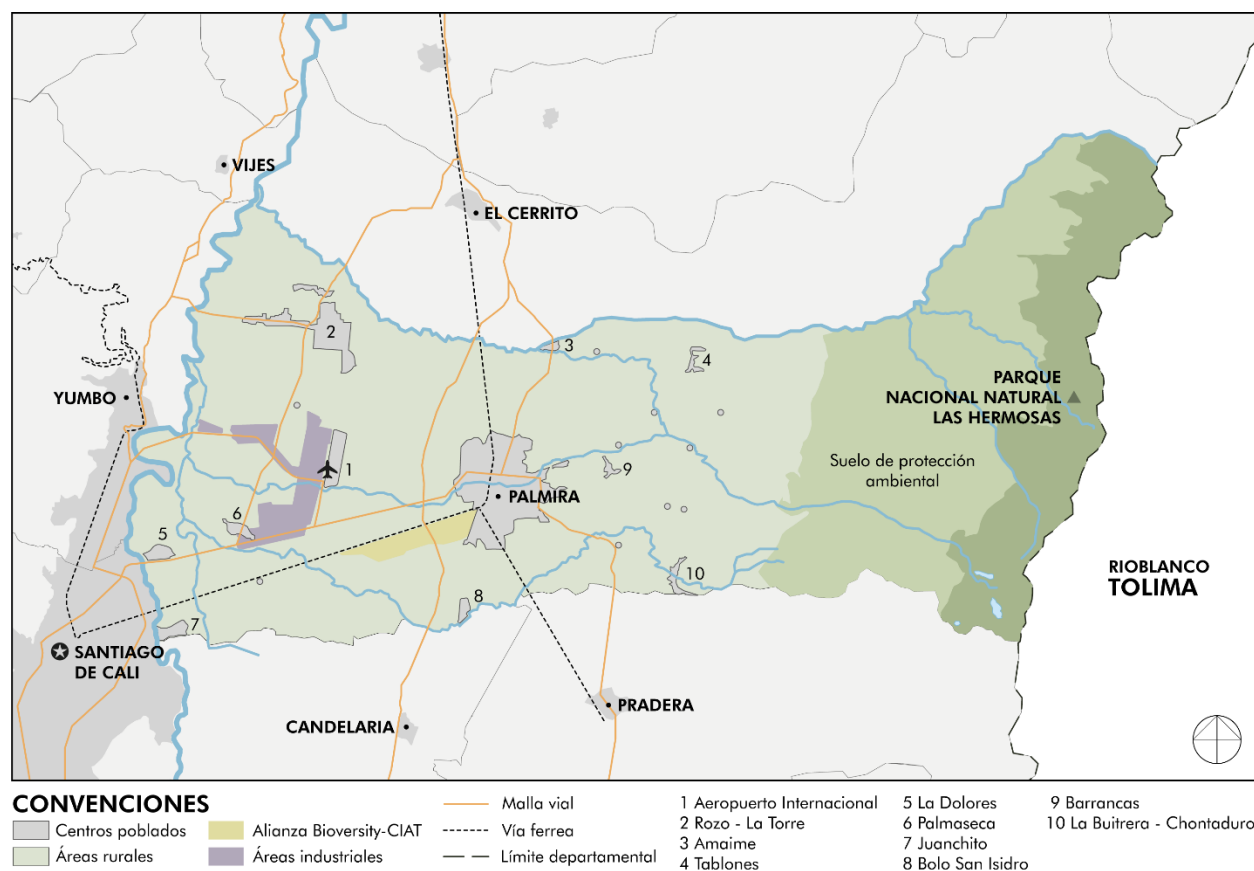
A principios del siglo XX el Ferrocarril del Pacífico se configuraba como el principal medio de transporte de la región y el auge de la ciudad de Cali, convirtieron a Palmira en un importante punto de paso obligado hacia la capital y posteriormente hasta el puerto de

Buenaventura, se observa en línea punteada en la Figura 13. Las conexiones viales se dieron posteriormente con el transporte automotor que sigue moldeando los territorios hasta día de hoy. Una de las vías más transitadas del país es la vía Panamericana, que en el municipio conecta a El Cerrito, pasando por Palmira y continuando en la recta Cali-Palmira con la capital del suroccidente colombiano.

Sobre la recta, desde la cabecera urbana, se configuran las zonas francas e industriales, así como centros de investigación y del mismo modo se encuentra el Aeropuerto Internacional Alfonso Bonilla Aragón, el tercero más importante del país y que no solo moviliza pasajeros, sino también carga y mercancía.

Figura 13

Mapa estructurante de Palmira



Cabecera urbana de Palmira

La parte urbana de Palmira es el centro político-administrativo del municipio, la de mayor impacto ambiental y la parte más densamente poblada desde su formación. Posee alrededor de 275.254 habitantes lo que casi el 79% del total de Palmira, de las cuales la mayor parte viven en las periferias, evitando los barrios más centrales con mayor actividad comercial (DANE, 2018). La composición de la zona urbana se basa en crecimientos puntuales alrededor de los barrios centrales y en relación directa con la trama ortogonal tradicional desde su fundación, se distingue así una ciudad mediana con bajas alturas mayormente de 1 y 2 pisos, escasos edificios altos y de morfología compacta.

Corredores ambientales

En el exterior urbano del municipio de Palmira, destacan las enormes extensiones verdes en todas direcciones. Son cultivos de caña de azúcar, la materia prima de industrias azucareras de gran importancia en la región, la mayor parte de la arborización de la zona plana son así islas, pequeños bosques en ese “desierto de caña”, o corredores paralelos enfilados de árboles a lado y lado de ríos, quebradas y vías vehiculares. En el casco urbano, el pobre ecosistema reduce la vegetación a zonas verdes, predios sin urbanizar, parques o puntos aislados en las calles

La topografía plana de la cabecera municipal se ve interrumpida por depresiones longitudinales, mayormente de este a oeste pertenecientes a cuencas topográficas que reciben aguas pluviales divididas en cuatro sectores por su paso por la ciudad. Se describen de esta forma en la investigación de Sistemas Urbanos de Drenaje Sostenible “SUDS” Como Alternativa de Control y Regulación de las Aguas Lluvias en la Ciudad De Palmira de Geinner Martínez Candelo (2013):

Cuenca de drenaje Zanjón Zamorano. El Zanjón Zamorano nace en el predio hacienda “El Carmen” . . . donde existió un lago que al secarse se convirtió en terreno para la siembra de caña de azúcar. Discurre en sentido oriente–occidente, pasa en el límite norte del perímetro urbano de la ciudad de Palmira. A este nivel es un canal abierto en tierra . . .

Cuenca Zanjón Mirriñao. El Zanjón Mirriñao nace en el predio San Pablo, discurre en sentido oriente- occidente. Tiene un recorrido en la zona rural de aproximadamente 2 km y de 3 km en el casco urbano. Está canalizado y se encuentra revestido en concreto

Cuenca río Palmira. El río Palmira como tal no es una cuenca hidrográfica, es la continuación de la acequia denominada "derivación No.1" del río Nima; capta, por la margen izquierda, a través de una bocatoma el agua del río Nima y la conduce por un canal hasta las plantas hidroeléctricas Nima I y II. Después el agua se reparte para el abasto del acueducto de la ciudad y el resto sigue por un canal hasta una obra tripartita donde se originan las acequias Barrancas y La Hinojosa, y el cauce denominado río Palmira.

Desde la estructura tripartita el río recorre una distancia de 8 km a través de plantaciones de caña de azúcar hasta el casco urbano. Tiene una longitud de 6,1 km dentro del perímetro urbano de los cuales 2 km están entubados en una estructura de ladrillo de sección ovoide. Después de la ciudad el río recorre una distancia de aproximadamente 20 km., a través de cultivos de caña de azúcar y zonas industriales, para desembocar en el río Guachal

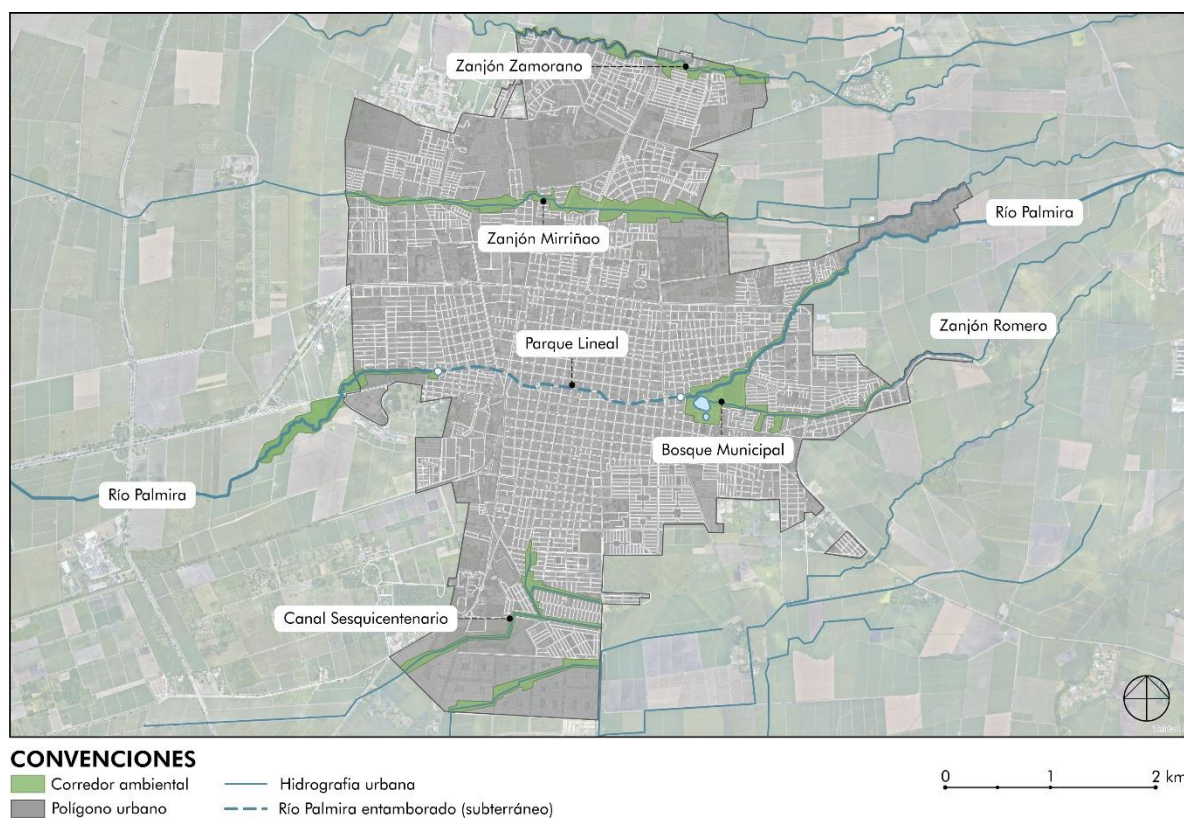
El denominado zanjón Romero es el principal tributario del río Palmira dentro del

casco urbano, nace en la hacienda “Nápoles” pero debido al cambio de cultura agrícola este zanjón se puede definir como el producto de la escorrentía superficial . . . entra en zona urbana y desemboca en el lago del Bosque Municipal, ubicado en el sur oriente de la ciudad de Palmira . . .

Cuenca del Zanjón La María, Salado sur, canal Sesquicentenario. Constituye el drenaje de gran parte de las zonas sur y oriental de la ciudad de Palmira . . . Estos canales una vez reunidos desembocan en los zanjones Zumbáculo y Chimbique que entrega al río Guachal. (Candelo Martínez, 2013).

Figura 14

Sistema hídrico de la cabecera urbana



Adaptado de *Ortofoto urbana y rural GO Catastral*, por Infraestructura de Datos Espaciales de Palmira (IDEP) 2021.

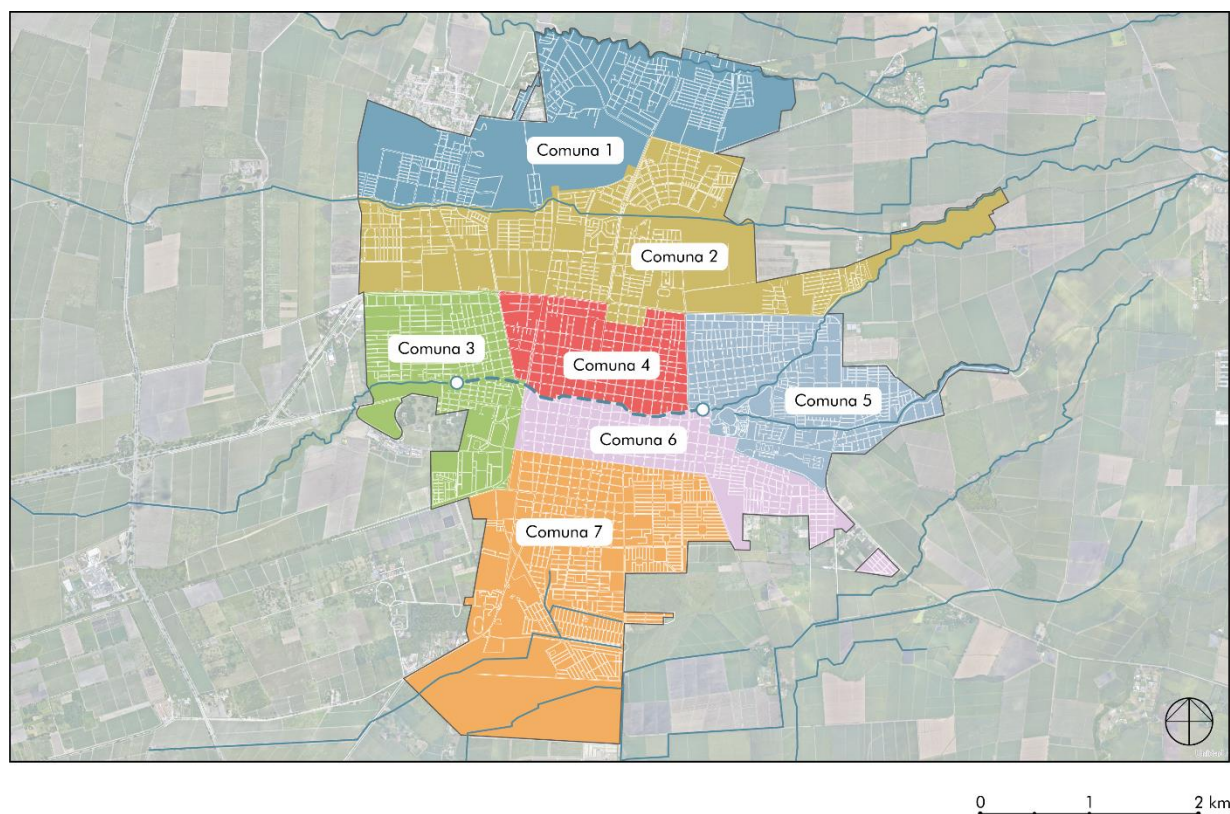
En la ciudad, hay un déficit de arborización que, sumado al ruido de los vehículos y la agresión a los animales en algunas áreas del municipio, originan una escasez de fauna. No obstante, Palmira cuenta con el Bosque Municipal que es el pulmón verde más importante de la zona urbana, con más de 16 hectáreas, este espacio natural se ha convertido en un referente para la recreación, el esparcimiento y la conservación ambiental.

Fue creado en 1960, un grupo de líderes palmiranos conscientes de la importancia de preservar espacios naturales en una ciudad en crecimiento por ello se eligió un terreno ubicado en las afueras de la ciudad que en ese entonces era un área menos urbanizada, esta ubicación estratégica permitió asegurar un espacio amplio, alejado del ruido y la contaminación de la zona urbana en su transformación. Se construyeron senderos, áreas verdes y cuerpos de agua que lo convierten en un lugar ideal para disfrutar de la naturaleza en medio de la ciudad.

División administrativa

La subdivisión de Palmira al igual que muchos municipios de Colombia, se compone de comunas y de barrios, se encuentran delimitados por calles, elementos naturales y bordes urbanos como zanjones o vías principales. Así mismo cuenta con más de un área de expansión sobre actuales cultivos de caña y en proceso de urbanización.

La comuna 1 engloba el sector de Zamorano y la Carbonera en el norte del municipio, limitado por el zanjón del mismo nombre, la comuna 2 posee importantes zonas de expansión en la periferia y sobre la calle 42, vía en la que se localiza en el cruce con la carrera 28 el sector de Versailles. La comuna 3 está constituida por barrios de tradición residencial en Palmira, las comunas 4, 5 y 6 corresponden a las primeras zonas de la ciudad y las actualmente menos pobladas y finalmente la más extensa y habitada comuna 7 en el sur, con la zona de expansión más importante de la ciudad en la última década.

Figura 15*Comunas urbanas en Palmira*

Adaptado de *Ortofoto urbana y rural GO Catastral*, por Infraestructura de Datos Espaciales de Palmira (IDEP) 2021.

Sistema vial y transporte

Con el modelo territorial municipal, se establecen las vías estructurantes que conforman la malla vial nacional y la red férrea lo que hace a Palmira un municipio de transición entre regiones. El paso de vías como la Panamericana, un eje de alto flujo vehicular de pasajeros y de carga, principalmente sobre la recta Cali-Palmira que comunica al municipio con la capital del departamento, a su vez esta confluye con el Aeropuerto Internacional Alfonso Bonilla Aragón.

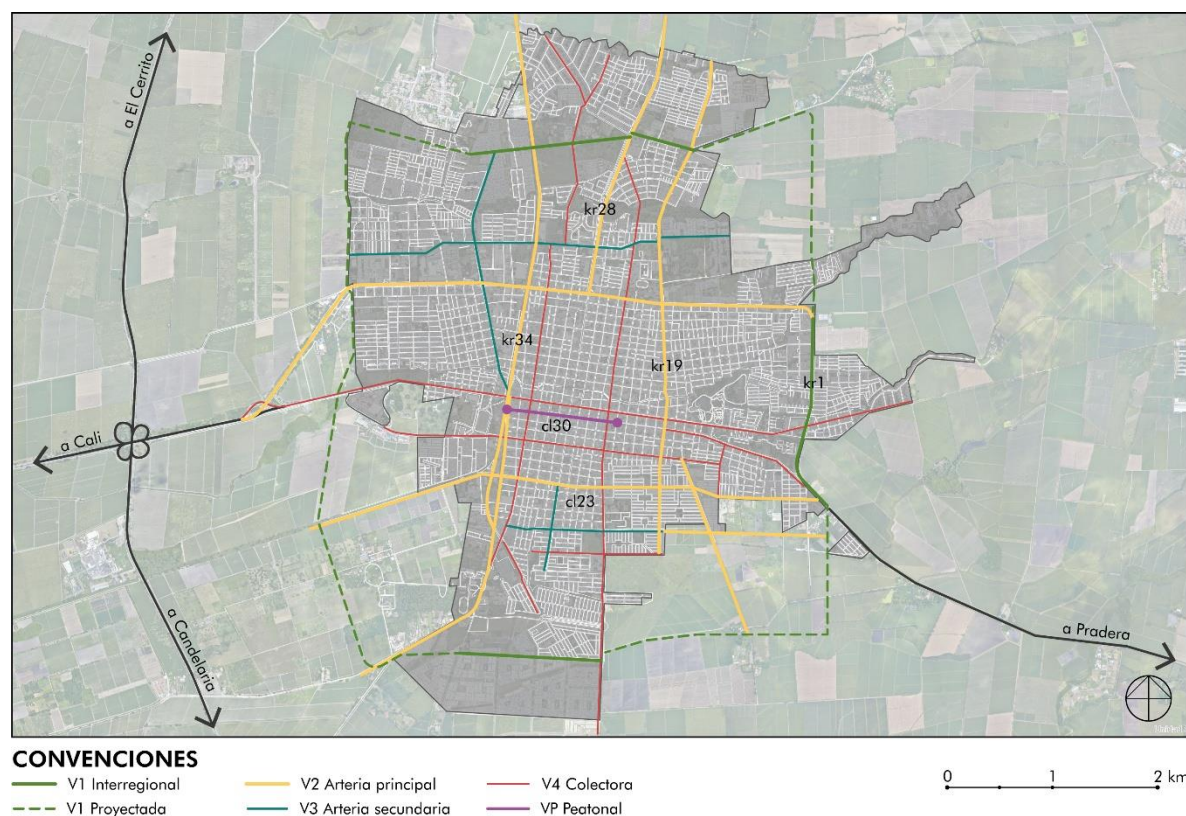
Palmira cuenta con un sistema de anillos viales concéntricos, para regular la ciudad en una estructura urbana compacta como se muestran en la Figura 16. Existe una propuesta de

articular la cabecera municipal mediante un circuito en la periferia de la ciudad, pero actualmente carece de relevancia en la planificación urbana.

El POT vigente del 2001 y modificado en 2014 en el Acuerdo 034 de 2009, caracteriza el Plan Vial y de Transporte y establece una jerarquización vial en donde se definen: vías de integración regional, anillo periférico, vías arterias principales, vías arterias secundarias, vías colectoras y vías locales. Vías principales son las que conectan centros urbanos y comerciales de la ciudad, vías secundarias sirven para conectar los barrios y urbanizaciones comerciales de las vías principales. (Concejo Municipal de Palmira, 2009)

Figura 16

Sistema vial de Palmira



Adaptado de *Ortofoto urbana y rural GO Catastral*, por Infraestructura de Datos Espaciales de Palmira (IDEP) 2021.

El POT actual busca evitar el paso vehicular de tránsito por el municipio para pasarlo a la periferia donde se evitaría la congestión en los barrios del centro (Alcaldía de Palmira, 2023). En el diagnóstico para la actualización del POT de 2023, se plantean una serie de objetivos relativos a los proyectos urbanos a futuro y que se resumen en:

- Jerarquizar las vías entorno a la centralidad y la compacidad que la cabecera urbana representa en el territorio.
- Planificar las intervenciones viales desde puntos de vista paisajísticos y como corredores ecológicos.
- Desarrollar una red de modos no motorizados que permitan la movilidad alternativa como forma de reducir la demanda de vías más amplias en especial en el centro de la ciudad.

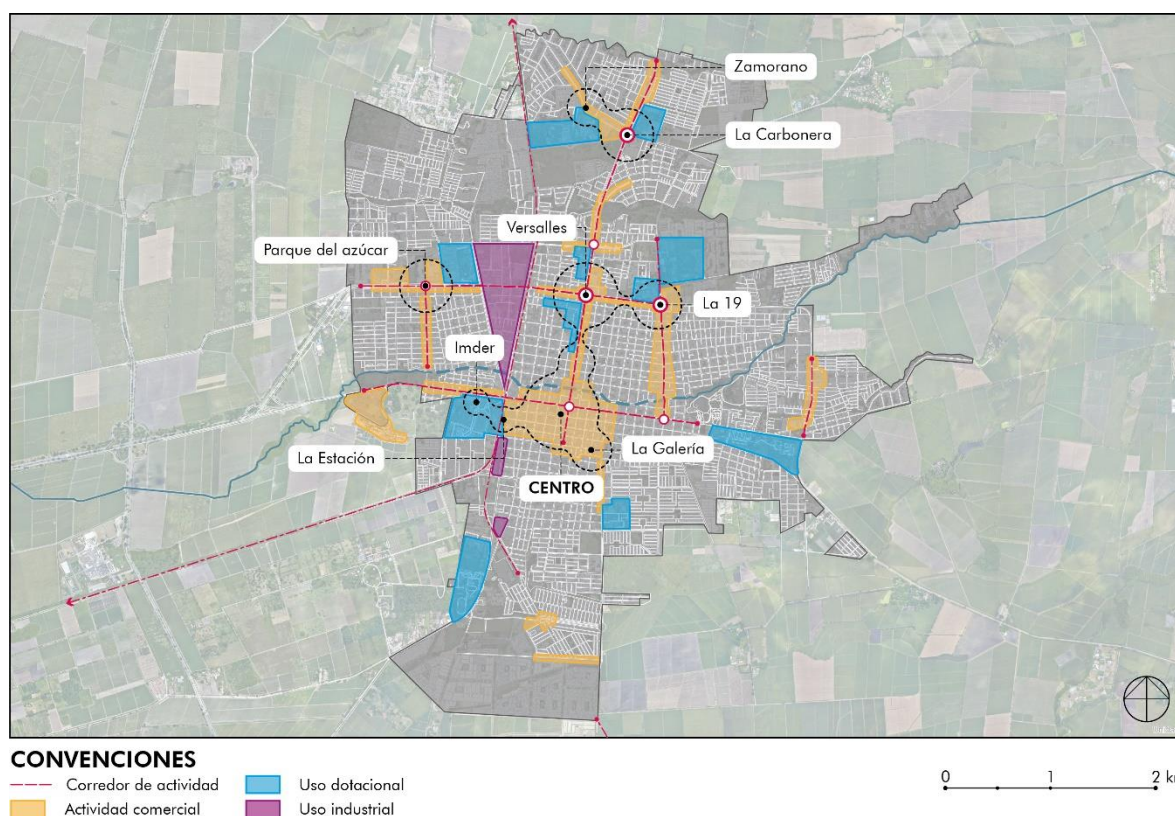
Centralidades y corredores

El mapa A26 de la cartografía del POT vigente en el Acuerdo 028 de 2014, establece divisiones territoriales en el área urbana para la planeación de Palmira desde las dinámicas de actividad presentes y futuras, estas se engloban en el centro visto como un área comercial densa, expansiones del centro longitudinales sobre la trama reticular hacia la periferia, corredores de espacio público aislados y la totalidad del uso residencial al exterior de la mancha urbana en el perímetro urbano. Esta visión no solo es errónea y simplifica las dinámicas que expresa el municipio en su expansión que en la realidad poco a poco consolida nuevos centros, sino que también perpetua la zonificación de las ciudades y el aislamiento que produce muchos otros errores en la planificación urbana, como la dependencia del automóvil y la sobrecarga comercial en el centro, por ejemplo.

Un planteamiento más acertado sería ver al municipio y su área urbana como una en proceso de consolidar núcleos en los nuevos desarrollos y corredores de actividad que suplan la distancia con el centro y las oportunidades que este ha dejado de lado, como la vivienda en altura, grandes equipamientos de cualquier índole o nodos y corredores ambientales. Donde surjan estas opciones en las periferias, se van a producir nuevos polos de desarrollo, supliendo las funciones del centro actual.

Figura 17

Corredores de actividad y nodos en Palmira



Adaptado de *Ortofoto urbana y rural GO Catastral*, por Infraestructura de Datos Espaciales de Palmira (IDEP) 2021.

De estos núcleos o nodos, muchos están aún en proceso de consolidarse, mientras se densifica más la zona urbana y se expande sobre la zona rural. Partiendo del centro este continúa

siendo el punto más concurrido, activo y comercial de la ciudad, al menos en la jornada diurna, ya en la noche pasa a ser solitario y sin actividad alguna, a diferencia de otros puntos de la ciudad en donde se concentra la vida nocturna que no tiene la zona céntrica, así mismo carece de vivienda actual y de proyectos de densificación.

A este centro se le podrían añadir otros tres sub-nodos con dinámicas similares pero especializados en los equipamientos que poseen. Continuo y casi indivisible se encuentra La Galería Central, un sector de abastecimiento alimentario para los habitantes y los comercios muy concurrido en especial en la mañana y posee una arquitectura tradicional aunque en mal estado; al oeste del centro también se ubica el nodo de La Estación y el Inder de Palmira, el primero es uno de las principales ubicaciones de parada de transportes rurales e intermunicipales, teniendo su origen en el extinto ferrocarril, mientras el segundo es el nodo deportivo más importante del municipio, con múltiples equipamientos deportivos, el Coliseo Cubierto y el Estadio Francisco Rivera Escobar.

Siguiendo por el corredor de la calle 28, se continua débilmente la actividad comercial del centro hasta la rotonda de Versailles, el punto de intercambio vial más transitado de la cabecera municipal y donde se encuentran equipamientos, locales y servicios, así como un punto de transporte principalmente de nivel intermunicipal e interdepartamental. Hacia el oeste sobre la calle 42 se ubica el cruce con la calle 19, otro corredor comercial de gran importancia y variedad activo la mayor parte del día. Mientras al oeste se localiza el sector del Parque del Azúcar sobre la misma calle 42 con conexiones comerciales hacia el barrio El Prado, La Emilia y el polígono industrial más importante de la parte urbana sobre el eje del ferrocarril.

Más al norte, en la comuna 1, yacen conectados por la misma calle 28, el sector de Zamorano, uno de los más poblados y con conexión hacia El Cerrito y los corregimientos

cercanos de turismo local. Así mismo se localizan los desarrollos recreativos de La Carbonera e importantes hitos educativos como la sede de la Universidad del Valle.

Finalmente se localizan los corredores de la carrera 1ra al oeste de la ciudad, y de la Italia al sur, sin una conexión o continuidad clara con el resto de la actividad presentada, pero en proceso de desarrollarse, supliendo principalmente la carencia de actividad nocturna en puntos centrales de Palmira. La distribución de los equipamientos si bien podría ser puntual en toda el área urbana y sin claros puntos de concentración, la Alcaldía de Palmira en el documento de diagnóstico para la formulación del POT de 2023, establece la siguiente tabla:

Tabla 1

Distribución porcentual de equipamientos colectivos en el área urbana.

Educación		Cultural		Salud		Bienestar Social		Recreación	
179	68%	5	2%	47	18%	27	10%	6	2%

Tomado de Alcaldía de Palmira (2023, pág. 17)

Se menciona en el mismo documento sobre la distribución de estos equipamientos en el municipio, dando como resultado que son las comunas 4 y 6 las menos pobladas y con mayor cantidad de equipamientos, mientras que las más habitadas (comuna 1 y 7) representan carencia de estas infraestructuras. De esta clasificación se podría resaltar el hecho de que son los equipamientos de cultura y recreación los menos habidos en la zona urbana, ubicándose la mayor parte del primer tipo en la comuna 4 y los del segundo en las periferias de la ciudad.

Contexto Histórico

El interés en describir la historia del desarrollo del municipio tiene como finalidad descubrir los hitos que cimentan la identidad propia de la ciudad, los sitios más importantes del centro y las conexiones que dan sentido a la morfología propia de la ciudad a través de calles, manzanas y espacios públicos. Este análisis permite encontrar los elementos subyacentes bajo las múltiples transformaciones a través de siglos y generar potencialidades que den cabida a una mejor calidad urbana y valor a la historia del municipio, que en su estado actual.

Palmira, posee una compleja historia que se remonta a varios siglos atrás, mucho antes de la fundación en el periodo del asentamiento español sobre América. Aunque la fecha exacta es objeto de debate, se estima que los primeros núcleos poblados españoles se establecieron en el siglo XVII, haciendo parte de Guadalajara de Buga. A lo largo de su desarrollo, posterior a la independencia del mando español, Palmira se convirtió en un importante centro agrícola en la región, destacándose en la producción de azúcar. Esta actividad económica no sólo moldeó su paisaje urbano, sino que también influyó en su estructura social y política, fomentó migraciones y el desarrollo como polo central para otros municipios. Sin embargo, Palmira no es solo una historia de producción agrícola, es también un relato de crecimiento urbano, transformación cultural y adaptación a los cambios históricos de Colombia.

Surgimiento

La “Villa de las Palmas” no tiene personaje fundador, nace en un punto central de múltiples poblaciones del margen derecho del Valle del Río Cauca, bajo la necesidad de generar un núcleo de abastecimiento, encuentro, negocio y culto más cercanos que la lejana Buga o la inaccesible Cali tras el caudaloso Río Cauca y sus humedales, en los tiempos en que la América Hispana se expandía a través del continente. Tiene como motor de su crecimiento la pujanza de

su gente que nacida o no en sus tierras, es trabajadora, hace parte de un constante ánimo de avance y desarrollo para las generaciones futuras. Para contar las etapas más importantes del crecimiento de Palmira, el texto a continuación se basa en la obra de Alberto Silva Scarpetta, en *Palmira esta es su historia* del año 2003 y otros autores.

Culturas Precolombinas

Es de conocimiento general que los primeros habitantes del valle geográfico del río Cauca fueron comunidades de cazadores y recolectores nómadas que buscaban para su subsistencia diaria, tenían una cultura propia milenaria entorno a al medio ambiente y estructura social marcada. Estos se fueron complejizando hasta formar cacicazgos con una determinada jerarquía, que se consolidaban en un sitio y empezaban a trabajar la agricultura, la orfebrería y la metalurgia con los materiales de su propio medio, interactuando con otras culturas de desarrollo similar y estableciendo rutas de intercambio que les facilitarían más tarde a los conquistadores establecerse en la región.

De acuerdo con el Anuario Estadístico de Palmira (2021) se tiene constancia arqueológica en lo que hoy se conoce como el territorio de Palmira y el sur del Valle de los complejos de Coronado, Malagana, Bolo y Quebrada Seca los cuales datan siglo 500 a.C. al 500 d.C. Estas ocupaciones correspondieron a desarrollos más tempranos al resto de la región. Para el momento en que los españoles se asentaron en el valle y asimilaron a la población local, existían culturas que habitaron cerca de los ríos, agrupados por cacicazgos: los Chinchés, los Capacarí, Auji y Anapoimas en la hoya del río Amaime, y los Buchitolos, y en las orillas del río Bolo; mientras que los mayormente conocidos Pijaos y Putimaes, habitaron las estribaciones de la Cordillera Central. Para el final de este periodo, según se menciona en Rostros y Rastros: Historia del Gran Cauca II: Conquista (1997), múltiples fueron los movimientos migratorios de Caribes y otros

grupos indígenas que se disputaban la zona con los anteriormente nombrados por asentarse en las ricas tierras de lo que pasaría a ser parte de la Gobernación de Popayán para comienzos del siglo XVI.

Colonización Española

Para cuando llegan los europeos colonizadores desde la Península Ibérica y en proceso de conquistar y anexionar de los Imperios Azteca e Inca, en busca de riquezas y leyendas sobre ciudades doradas y prósperas, se encuentran con enormes extensiones de vegetación, densos bosques y humildes poblaciones aisladas de diferentes etnias, culturas y sociedades, con marcadas tradiciones. Estas costumbres, principalmente rituales y creencias en contraposición a las cristianas de los españoles fueron rápidamente juzgadas y utilizadas como razón para el sometimiento de los indígenas que no colaboraron de primera mano con los conquistadores.

Juan de Ampudia y Sebastián de Belalcázar dan inicio al asentamiento español de las actuales tierras del valle, debido a la fuerte resistencia de estos pueblos a subyugarse a la anexión española, la colonización de los valles del Cauca toma un carácter bélico y violento. La estrategia de los españoles se basaba en acompañar a su limitado ejército en desventaja numérica, junto a otras tribus locales a las que fue más sencillo convertir en aliados, formaban pequeñas fortificaciones de avanzada y fueron capaces de derrotar a los caciques indígenas que ofrecían más resistencia.

Una vez atomizadas las poblaciones locales sobre los valles de caciques que se negaron a la integración, los españoles pasan a controlar estos pueblos que junto con las fortificaciones pasan a ser las ciudades que hoy conocemos, como Jamundí, Cali o Buga, estas movieron su lugar de fundación múltiples veces debido a las constantes guerras con las tribus desplazadas de las regiones planas. Las cordilleras pasaron a ser las nuevas zonas de disputa, mientras que la

occidental, más propicia para la minería y por su cercanía al océano fue codiciada y tomada rápidamente, en la central se les permitió una coexistencia a los indígenas hasta posteriormente ser asimilados del mismo modo.

Llanogrande Virreinal

La primera entidad de gobierno que ejerció soberanía sobre la zona fue la importante Gobernación de Popayán con capital en la actual Popayán, una de las ciudades más importantes en aquella época, epicentro del comercio y conquista de la zona, se extendía desde el Urabá Antioqueño hasta Quito y desde el Océano Pacífico hasta el Río Magdalena; respondiendo en primer lugar a la Audiencia de Quito y el Virreinato del Perú y más tarde al Virreinato de la Nueva Granada. Las primeras ciudades como la mencionada Popayán, Cali o Buga se desarrollaron gracias a la bonanza minera de las regiones del Chocó y el Cauca, en centros de comercio y abastecimiento para estos puntos de extracción principalmente auríferas, así mismo la necesidad de bienes de consumo primarios dan origen a las haciendas, porciones menores, pero más productivos y de cultivos variados que los extensos latifundios de la mita y la encomienda.

Es bajo la jurisdicción de Buga, que se desarrollan grandes haciendas en lo que se conocía como Llanogrande o “La Otra Banda”, una enorme llanura boscosa al suroccidente de lo que hoy es el Valle del Cauca. Una vez pacificada la zona, reducidas las poblaciones indígenas y nacidas las primeras generaciones de mestizos, se da el ambiente propicio para que las haciendas pasen a ser la célula productiva básica de las comarcas virreinales, ampliando los claros del bosque y siendo importantes fuentes de producción agrícola y ganadera.

Una vez, asentados en el territorio y con una creciente población de todo tipo gracias al mestizaje se ve necesario la constitución para un punto de encuentro, surge así Llanogrande, se

Menciona de este modo el Abogado e Ingeniero Agrónomo, Carlos Hernán Tamayo Cabal, en Palmira esta es su historia (Silva Scarpetta, 2003):

En 1723 la Capilla de la Hacienda de San Antonio de Loreto se erigió en Parroquia, llamándosele Parroquia de Nuestra Señora del Palmar, dependiendo para todo de Buga ... Así todos los nacidos en aquella época, en las haciendas ubicadas al norte del río Bolo eran "bugueños" y realizaban todos sus negocios en Buga.

En los siglos XV y XVI Cali y Buga se disputaban los territorios situados en la banda oriental del río Cauca por comprender en ellos ricas y prósperas haciendas. Llanogrande que entonces comprendía lo que es hoy Palmira, Amaime. y El Cerrito, era declarado por Buga como perteneciente a ella.

Ya en 1792 se había construido una casa para la fabricación de tabaco edificación que se conoció como La Factoría. El Cabildo de Buga dispuso construir la Casa Consistorial y corral de carnicería en 1794. El Cabildo de Buga, a solicitud del Gobernador de Popayán, comisionó en 1797 a Don Joaquín Castro para que trazara las calles y proveyese de ornato a la población germen de Palmira.

Palmira Independiente

Es bajo el contexto de las luchas emancipadoras de las américas que se da origen a lo que se podría llamar como la ciudad de Palmira, el apoyo a la causa independiente viene desde el mencionado conflicto con la tributación hacia Buga y su estrecha relación con Cali; se describe en Palmira esta es su historia (Silva Scarpetta, 2003): “El 5 de diciembre de 1813, por insinuación del Prócer Doctor Pedro Simón Cárdenas, los vecinos de Llanogrande decidieron dejar de ser Bugueños y adoptaron el nombre de Villa de Palmira y se declaró la autonomía” (pág. 43), causa fallida después del denominado Régimen del Terror de Francisco Warletta y

resuelta finalmente al termino de las guerras de independencia. El apoyo de Palmira a la independencia se nota en hechos como la utilización de la Antigua Factoría en un punto de reunión para los ejércitos del bando patriota.

Es el presidente Francisco de Paula Santander quien decreta la Ley 156 de 25 de junio de 1824, esta da autonomía a la Villa de Palmira definitivamente dentro del departamento del Cauca y bajo la provincia de Popayán. Nace así la ciudad de Palmira, con una cabecera urbana consolidada alrededor de la entonces Iglesia del Palmar (hoy Catedral de Nuestra Señora del Rosario del Palmar) y junto a centros poblados menores que ya son municipios independientes; asolada en sus ricas haciendas por la guerra y la escasez se reconstruye en base a cultivos de exportación de creciente demanda en el país y en el exterior como lo son el café y la caña.

Modernización y caña

La extensa planicie vallecaucana fue el escenario ideal para que la caña se impusiera a la variada actividad agrícola de antaño, con su fertilidad de milenarias selvas hoy reducidas a mínimos y condiciones climáticas para gran variedad de cultivos. Fue con la fundación de la empresa azucarera “La Manuelita”, por parte de Jorge Enrique Isaacs, más tarde adquirida por la familia Eder, que comienza la historia productiva y la pujante industria azucarera vallecaucana, convertida después en Ingenio Manuelita, gracias a la llegada de las maquinarias y las mejores rutas de exportación.

Mucho antes de las conexiones y las zonas francas colindantes a Cali, en Palmira, personajes como Jorge Enrique Isaacs y Santiago M. Eder fueron quienes cimentaron la incipiente industria en la región, gracias a sus aportes para la conexión del valle con el pacífico y hacia el puerto de Buenaventura generando así el acceso a la demanda de mercados en crecimiento de Europa y América. A pesar del panorama desolador de las múltiples guerras

civiles del siglo XIX, se ponen en marcha proyectos de conexión importantes que posicionan a Palmira como un nodo para el futuro transporte vial, férreo e incluso fluvial a través del Río Cauca y del extenso Valle del Cauca.

La importancia que toma la ciudad por su protagonismo en la agroindustria le permite crecer a un ritmo acelerado, de este modo se consolida progresivamente con un panorama económico y poblacional fuerte que empieza a moldear las zonas productivas, urbanas y rurales en Palmira.

Auge del Ferrocarril

Es desde antes de conformada Colombia como país que existía el pensamiento de establecer el transporte férreo en Palmira, en la movilidad de la región, la ciudad siempre fue un paso importante para Cali y al lejano puerto de Buenaventura. La construcción del ferrocarril le da a esta conexión un punto de inflexión con la que se da origen a una relación mutua que continua hoy en día. No solo fue el tren el protagonista de aquella época, también se utilizaban rutas a través del río Cauca con barcos a vapor que encontraban puertos en las riberas de los municipios como lo fue El Paso de La Torre en Palmira.

Es la sinergia que establecen ambos medios la que permite el avance acelerado del siglo XX, que transforma al municipio vallecaucano de una villa aislada a una notable urbe en vías de desarrollo y un floreciente nodo para el Cauca Grande. “El Ferrocarril del Pacífico llegó a Palmira el 30 de marzo de 1917. Se inició así un proceso de desarrollo inusitado. Por primera vez llegaron elementos necesarios para las empresas agrícolas, como tractores, cultivadoras y cosechadoras” (Silva Scarpetta, 2003, pág. 115). Para Palmira estas conexiones dieron cabida a la notable capacidad industrial que se mantiene hasta día de hoy, con múltiples empresas establecidas a lo largo del corredor férreo y en especial en la periferia cercana a la capital.

Se menciona en este mismo libro que son los múltiples edificios republicanos del centro quienes dan constancia de este periodo de florecimiento económico y con ello la llegada de personas de todo el país e incluso extranjeros los cuales dotaron a la urbe de riqueza cultural y moldearon el crecimiento.

Migraciones

El auge económico de la segunda mitad del siglo XX, gracias a la bonanza azucarera de la crisis del mercado del azúcar como consecuencia de la Revolución Cubana, permitió la migración desde diversos lugares del país antioqueños, nariñenses, tolimenses que formaron la base asalariada obrera de la ciudad, e incluso japoneses quienes fueron atraídos a la región gracias a las políticas migratorias de su país para el establecimiento de relaciones políticas y económicas. Se menciona que estos fueron seducidos por los paisajes narrados en la novela de Jorge Isaacs, “La María” e incorporados en la sociedad agroindustrial de aquel entonces.

Fue la tendencia de la modernidad la poderosa migración del campo a las ciudades y sus alrededores, especialmente en Colombia después de la segunda mitad de siglo, como consecuencia de primero la violencia generalizada, y luego el conflicto armado y los grupos insurgentes. Cali como nueva capital de departamento y desplazando a Popayán como la ciudad más importante del suroccidente colombiano, atrae población en masa a su cabecera urbana y alrededores, es por esto por lo que Palmira se consolida como segunda ciudad del Valle en población para el fin de siglo, superando incluso a la tradicional Buga, la naciente industrial Yumbo o el principal puerto del Pacífico en Buenaventura. Esta mezcla de distintas tradiciones y cosmovisiones lo que le da al municipio una variedad cultural y étnica notable, pero a la vez diluye la identidad propia junto al desconocimiento de los hechos históricos a los que pertenecen.

Actualidad y Futuro

Palmira sigue su expansión y desarrollo, con la tecnificación del campo laboral y la creciente necesidad de conexión con Cali y municipios adyacentes se proyectan a futuro grandes proyectos de infraestructura; en su cabecera urbana yacen grandes monumentos cargados de historia y cada uno perteneciente a un periodo especial en la formación del municipio en distintas etapas coexistiendo entre sí y sin marcados límites que marquen barrios coloniales, ni modernos, ni contemporáneos. En cada espacio conviven cientos de historias, capas de diversidad cultural y técnica que le dan una identidad propia al municipio.

Sin embargo, el tiempo también ha borrado muchos espacios valiosos en el centro, en sus vías y casonas antiguas, mientras a otros los deteriora, por desconocimiento o desaprovechamiento de sus potencialidades en la comunidad. Es para ubicarse y generar memorias de ciudad que los habitantes localizan sus altas torres de iglesias, edificios o espacios públicos que han permanecido inmutables por décadas y le dan al municipio una imagen propia gracias a que se elevan en el cielo y guardan historia.

La ciudad tiene como proyección, seguir creciendo, creando monumentos, exaltando sus virtudes y generando más hitos de la historia que se transformaran en los hechos que a futuro inspiren más transformaciones. En el futuro próximo, se va a requerir de vivienda, espacio público y dotación de equipamientos, la transformación del centro histórico del municipio va a seguir tendencias para la mejora de estos espacios públicos y la valoración de su patrimonio, es un objetivo del proyecto hacer parte de esto.

Figura 18*Etapas históricas***PALMIRA: HITOS HISTÓRICOS**

La "Villa de las Palmas", no tiene personaje fundador. Tiene como motor de su crecimiento la pujanza de su gente que nacida o no en sus tierras, es trabajadora, hace parte de un constante ánimo de avance y desarrollo para las generaciones futuras. La historia del municipio, da cuenta de ello:

1 CULTURAS PRECOLOMBINAS

12000 a.C.
- 1536

En lo que hoy se conoce como el territorio de Palmira y el sur del Valle existieron comunidades indígenas que trabajaban la orfebrería y la agricultura. Hoy se hayan vestigios como la cultura Malagana.

3 LLANOGRANDE VIRREINAL

1681
- 1813

Bajo la jurisdicción de Buga, se desarrollan grandes haciendas y surge La Parroquia de Nuestra Señora del Palmar, la cual vende parte de su terreno para la construcción del parque central y las primeras viviendas, así como la Factoría de Tabaco.

6 AUGE DEL FERROCARRIL

1915
- 1968

En la movilidad de la región, Palmira siempre fue un paso importante para Cali y al lejano puerto de Buenaventura. La construcción del ferrocarril le da a esta conexión un punto de inflexión con la que se da origen a una relación mutua que continúa hoy en día.

7 MIGRACIONES

1930
- 2000

El auge económico de mitad del siglo XX, permitió la migración de antioqueños, nariñenses, tolimenses e incluso japoneses. Lo que le da al municipio una variedad cultural y étnica notable.



Imágenes adaptadas de *Palmira esta es su Historia*, por Alberto Silva Scarpetta (2003).

Crecimiento y expansión

La ciudad mantuvo su crecimiento siguiendo las mismas calles y paralelas con el sentido del centro histórico al haberse fundado bajo la trama hipodámica colonial, cuando se construyeron las primeras urbanizaciones y equipamientos puntuales en el siglo XX se dieron rupturas a esa constante ortogonal. El crecimiento hacia las afueras considera jerarquías en las vías y dispone tramas distintas entorno al vehículo particular, que le permiten dotar de mayores amplitudes viales y vastas extensiones de espacio público lo que se diferencia de las zonas del centro.

La traza urbana de la ciudad de Palmira inicia en el centro de la Plaza Central o Parque Bolívar, con un entorno de ocho manzanas alrededor del recinto principal, estructura reticular con unas dimensiones de 100 x 100 m aproximadamente, esta nace de las Leyes de Indias en el contexto de la fundación de ciudades españolas en América:

Cuando se trata de fundar centros urbanos, se impone una geometría simple. La ciudad que crece con el tiempo se madura lentamente de una manera orgánica. La ciudad nueva debe concebirse de un solo golpe, teniendo en cuenta que el terreno es del Rey; entonces el trazado geométrico se impone (Manrique Flórez, 2021, pág. 94).

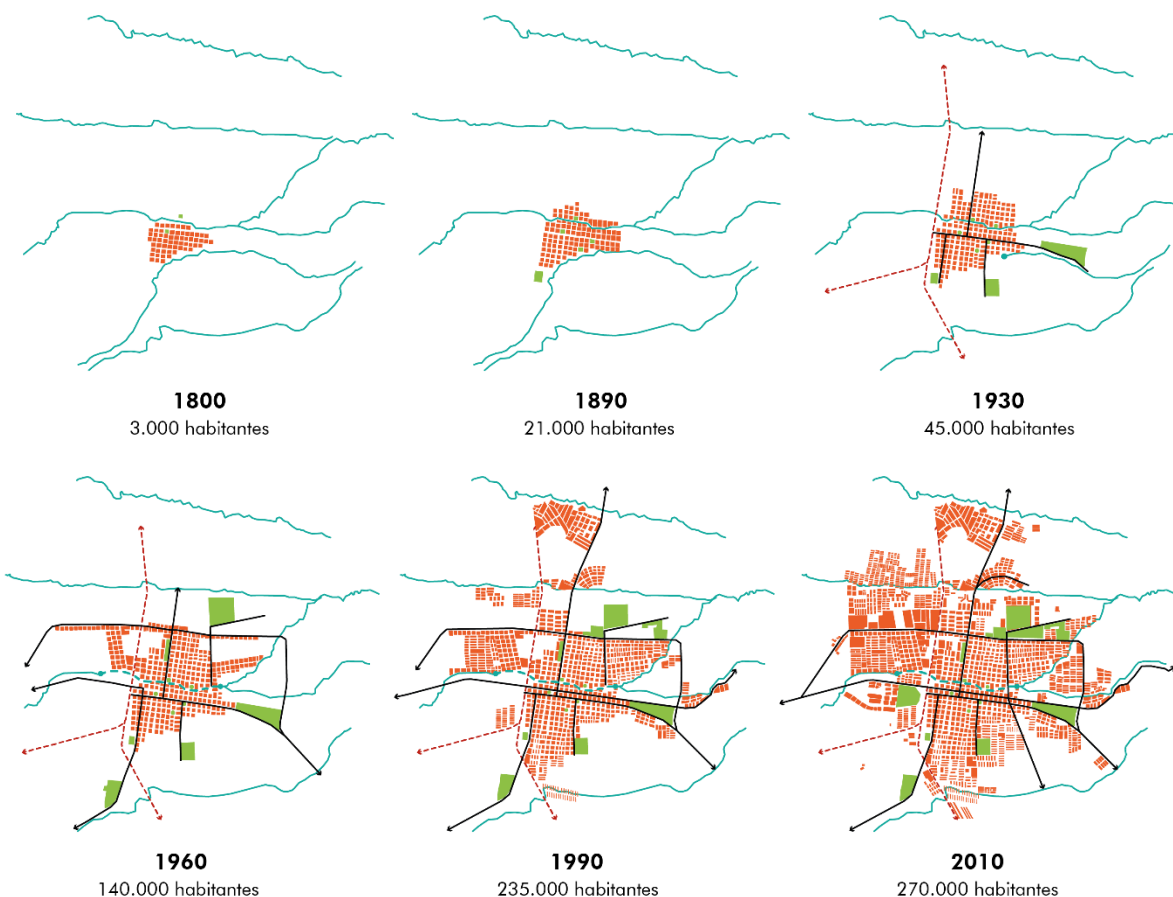
En 1715 se construyó la primera iglesia en torno a la cual se empezó a estructurar el casco urbano y en 1780 se hizo el primer censo donde ya se contaban 2867 habitantes, con esto en 1797 el Cabildo de Buga a solicitud del gobernador de Popayán ordeno a Don Joaquín Castro, líder palmirano para que trazara las calles a la población (Silva Scarpetta, 2003). Con el final de las luchas emancipadoras, el país y en particular la región del Cauca atraviesa por un periodo de estancamiento y deterioro perpetuado por las sucesivas guerras civiles y la inestabilidad política de la mayor parte del siglo XIX, con la mayor parte de la población dispersa en el entorno rural, la ciudad crece en casi un siglo tan solo alrededor de 20000 habitantes (Alcaldía de Palmira, 2001).

Se menciona también en el Documento Técnico de Soporte del mismo año, que fue por las iniciativas extranjeras de inversión en el país en torno al desarrollo de la industria azucarera que este panorama empieza a cambiar. La capacidad de producción cañera trajo consigo el desarrollo acelerado del municipio y poblados cercanos, se conformaron rutas de conexión y exportación al exterior, lo que le valió a la banda derecha del río Cauca con epicentro en Palmira la importancia de una zona productiva en continuo crecimiento.

La definición del Valle del Cauca como departamento y a Cali como capital en 1910 trajo a su vez a llegada del Ferrocarril del Pacífico, se marcó un punto de inflexión que convirtió al municipio en un punto estratégico para el transporte de mercancías hacia Buenaventura y el interior del país, impulsando el crecimiento de industria y el desarrollo en infraestructuras de dotación como el Teatro Renzi (1922), el Teatro Materón (1928), la Plaza de Toros (1949) entre otros (Silva Scarpetta, 2003).

Se menciona también Palmira, morfología urbana de Manrique (2021), que es desde el año 1960 hasta la actualidad que las nuevas zonas de la cabecera urbana se plantean desde la movilidad por el efecto dominante que el automóvil ha traído a la forma de trazar la ciudad. Así mismo es la urbanización acelerada de antiguos campos de cultivo de caña la responsable de dar disponibilidad en la periferia de la ciudad para nuevos barrios y recientemente edificaciones de más de cinco pisos para dotar de apartamentos la demanda residencial, con tipologías cerradas y segregadoras que desconocen la relación con el entorno urbano, mientras el centro de la ciudad residencial se va despoblando y entrando en deterioro en favor de ser ocupado por comercio que difícilmente se genera en las nuevas zonas de la ciudad.

Este es el resultado de la ciudad sectorizada planteada en la modernidad, dependiente del automóvil y de grandes distancias, que afortunadamente el urbanismo contemporáneo trata de revertir en la mixtura de usos. En el crecimiento urbano entre el 1960 y 1997 para uso residencial y la conformación de barrios nuevos el ingenio Manuelita S.A, tomo el papel predominante para la asignación de zonas de expansión mediante “Urbanizaciones y Parcelaciones Manuelita Ltda.”, por cuanto le interesaba dotar a sus empleados y obreros de viviendas que se encontraran cercanas a la actividad fabril de la caña de azúcar (Manrique Flórez, 2021, pág. 4).

Figura 19*Expansión urbana 1800-2010*

Nota: Se acompaña el gráfico con datos poblacionales extraídos del POT 2001 y aproximaciones propias. Mapas adaptados de *Palmira Plan de Desarrollo Urbano 1970. La estructura Urbana, requerimientos de vivienda*, por Planificadores Asociados Ltda. (1970) y *Bosque Urbano Municipal de Palmira, Museo de Ciencia, Tecnología e Innovación*, por Edward Conde, Cadavid Arquitectos y la Alcaldía de Palmira (2022).

Río Palmira

El cuerpo de agua más importante de la zona urbana parte de una derivación del río Nima hacia el antiguo centro, los orígenes del río Palmira no son claros y se remontan a tiempos

remotos, se presume que siempre ha sido una rama artificial del río Nima, por lo que nunca tuvo relevancia su tratamiento ambiental (Forero Sanclemente & Bueno García, 2014, pág. 20). Sin embargo, son más las evidencias de que antes de la ampliación ya existía un cauce, aunque menor, era un corredor ambiental que pasó a hacer parte de las actividades cotidianas de los palmiranos desde el nacimiento de Palmira hasta la segunda mitad del siglo XX.

En el documento en línea de Palmira Circular, Programa Municipal de Concertación en Cultura (2020) se menciona que el expedicionario Honton describe al río hacia 1850 como “una mísera quebrada fangosa” y en el mismo documento se referencia a Tulio Raffo en su libro *Palmira Histórica* (1956) en el que remonta el inicio de las alteraciones al cauce a 1859 por parte del entonces gobernador de la provincia de Palmira, este ordena una rectificación y ampliación para la fuente hídrica y así en los siguientes años se dirigió un canal hasta la plaza del pueblo para abastecimiento de la población, con ramificaciones a posterior en otras plazuelas menores.

Figura 20

Río Palmira sobre la Factoría



Nota: Se aprecia la amplitud del río y los muros de contención que encausan la corriente (s.f.).

Tomado y adaptado de Corporación Academia de Historia de Palmira (2011).

El debate de la dependencia del río a las manos humanas parece tener su punto final con lo descrito por el historiador palmirano Tulio Raffo en uno de sus escritos en 1959, para el evento reciente del entamorado del río en su trayecto urbano. Se dice de esta forma en el Estudio Ambiental del Parque Lineal (EAPL), por la Universidad Nacional, en convenio con la Alcaldía de Palmira (2006):

“...el vecindario emprendió la derivación de un mayor volumen del río Nima, y el consiguiente ensanche del cauce” muestra que existía una fuente de agua, aunque pequeña que fue necesario aumentarla y adecuarla, lo cual puede hacer pensar que este río se encontraba antes de la derivación del río Nima (UNAL Palmira, Alcaldía de Palmira, 2006, pág. 15).

Se menciona en el mismo documento de Forero y Bueno (2014), que en las inmediaciones de la Plaza de Toros existió el “Charco del Burro”, un lugar de actividad y recreación en la cercanía urbana. Esta evidencia deja claro que el río poseía una estrecha relación con el paisaje urbano, y a pesar de las carencias de la época era una insignia de los habitantes, así como el Charco del Burro frente a una edificación de dotación, existieron otros puntos como el Charco Azul, cercano al actual Club Campestre de Palmira al exterior del poblado o el Charco del Centenario, lugares de congregación y esparcimiento en los paseos tradicionales de la antigua población palmirana (Cappelli, 2020).

Figura 21

Río Palmira en el año 1905



Nota: Río Palmira entre las actuales carreras 21 y 22 (1905). Tomado de Corporación Academia de Historia de Palmira (2011).

A medida que Palmira crecía, el río se convirtió en un elemento central de su urbanismo, son muchas las fotografías que dan cuenta de la actividad en sus riberas, sus aguas abastecían a la población en sus actividades cotidianas y su paisaje servía como espacio de esparcimiento. Con el avance de la ciudad empezaron a aparecer puentes para colonizar la orilla norte y transportarse a poblaciones cercanas, como el Puente de Pasoancho en la carrera 19 como paso peatonal para las plantaciones en los corregimientos y movilizar ganado, también se menciona el Puente de Las Uribes en la carrera 21, el Puente de Zinc en la carrera 25 o el Puente Centenario sobre la actual carrera 26 (Figura 1), un robusto puente de arcos de ladrillo que fue donado por el Ingenio Manuelita en 1910 y en la carrera 28 con una temprana construcción en 1856 (Figura 22); continuo en la carrera 29 se ubicaba el Puente de Palacé o de la República, además de estos se ubicaban pasos improvisados para dar continuidad a las calles (Cappelli, 2020).

Figura 22

Antiguo Puente de la Factoría



Nota: Actual carrera 28 sobre el río Palmira, se aprecian la casona de Ricardo Nieto (izquierda) y la demolida Factoría (derecha), data del año 1935. Tomado de Corporación Academia de Historia de Palmira (2011).

Entamborado

Palmira en su cabecera urbana, surge entre lo que eran el río Palmira y el Zanjón del Salado, hoy disminuidos en su importancia y en el caso del segundo, extinto. El río hacia la segunda mitad del siglo XX pierde toda su capacidad ecológica y de suministro hídrico al ser contaminado por la creciente actividad urbana en la cabecera municipal y en su parte rural. La agrícola intensiva, el vertido urbano sobre su cauce, la industrialización y la tala de árboles para uso doméstico, fueron deteriorando la calidad del agua, generando problemas de salubridad y subidas del río, que se resolvieron en 1954 en generar un ovoide subterráneo a lo largo de 2 km para encapsular al río Palmira en su trayecto urbano y que funcionara de alcantarillado municipal

para el vertido de todo el desagüe de la ciudad en el recorrido desde el Bosque Municipal hasta volver a cielo abierto en el barrio El Prado (Forero Sanclemente & Bueno García, 2014).

Figura 23

Construcción del entamborado



Nota: Río Palmira cerca del barrio La Emilia, canalizado en una bóveda de hormigón y concreto, con la estructura vista dentro de la zanja. Tomado de: (Biblioteca Departamental Jorge Garcés Borrero, 1958)o (1958).

“...Y actualmente se trata de cubrirlo en toda su extensión urbana con gruesas capas de tierra, quizás para formar como subsidiario un florido paseo o avenida, sobre la tumba del riachuelo que prodigo y cantarín nos suministrara antaño del líquido vital” (Raffo, 1956).

Figura 24*Construcción del ovoide*

(s.f.). Tomado de: Corporación Academia de Historia de Palmira (2011).

La primera parte de la intervención sobre el río se da entre las carreras 26 y 33, construyendo un ovoide de metro y medio de ancho, hecho de ladrillo y la parte restante se dio hasta la carrera 21, en concreto reforzado con canales en forma de V, finalmente lo restante hacia el occidente comprendió de un tramo de arcos de ladrillo y bateas de concreto hasta el cruce con la vía férrea. Esta amplia empresa tuvo como objetivo ocultar la contaminación, una vez terminada su canalización en 1958 se hace el vertido de tierras desde la Buitrera y del socavón para el lago artificial del Bosque Municipal. De este modo, nace el Parque Lineal, un recorrido que se supone sería peatonal y tiene como nacimiento aquel entierro del riachuelo, finalmente se le dio a modo de mitigación ambiental una arborización en 1965 (Cappelli, 2020).

Figura 25

Interior del ovoide



Nota: Se aprecia el continuo vertido de agua negras sobre el alcantarillado, antes río Palmira (2007). Tomado de Corporación Academia de Historia de Palmira (2011).

Figura 26

Interior del entamborado



Nota: Bajo tierra el amplio canal transporta constantemente grandes volúmenes de desechos (2007). Tomado de Corporación Academia de Historia de Palmira (2011).

Figura 27

Reforzamiento del canal



Nota: La empresa Acuaviva, realizando trabajos de reforzamiento en concreto debido a la continua afectación por las raíces de los árboles (2007). Tomado de Corporación Academia de Historia de Palmira (2011).

Figura 28

Exclusa en el Bosque Municipal



Nota: Punto de inicio del entamorado en la actualidad (marzo de 2024).

Análisis Territorial

Con el propósito de delimitar el área de intervención a transformar, se plantea una aproximación de mayor a menor escala que permita encontrar en el trayecto del Parque Lineal las dificultades y potencialidades que mejor se puedan aprovechar en función de elaborar un proyecto de intervención urbanística que repare las condiciones actuales del territorio, genere espacios de integración urbana, sea representativa del municipio y dote de actividad un corredor central para el centro de Palmira, un espacio urbano único que conecte el pasado, presente y futuro para mejorar la calidad de vida de los palmiranos.

El río Palmira en su paso por la zona urbana posee dos tramos divisibles fácilmente por sus características físicas, espaciales y el nivel de conservación ambiental que presentan; desde el ingreso al norte del municipio en donde la calle 42 tiene continuidad con la carrera 1ra atravesando los barrios de la comuna 5 al oeste de la ciudad se presenta en un corredor de espacio público, zonas verdes y arborizadas con diferentes niveles de asentamiento urbano sobre su ribera pero manteniendo su carácter a cielo abierto hasta llegar al Bosque Municipal donde en el límite con el Parque Lineal, comienza su recorrido bajo tierra durante 2,5 km entre los barrios de la zona central de Palmira. Hasta salir nuevamente a cielo abierto y con peor calidad ambiental en el extremo este de la ciudad en la comuna 3, para luego recorrer entre campos de caña, corregimientos e industrias hasta llegar al río Cauca.

Parque Lineal

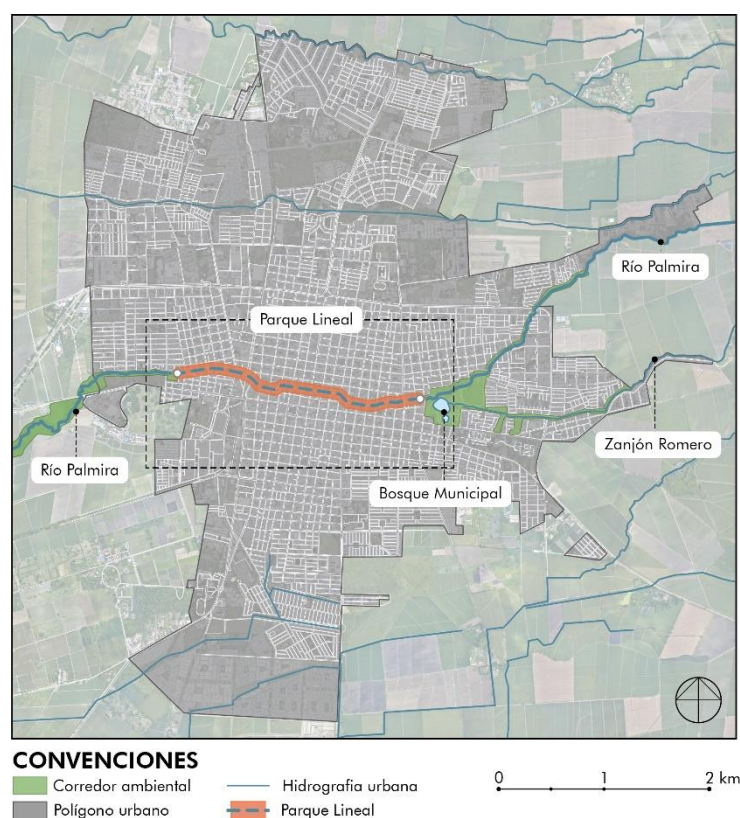
El Parque Lineal de Palmira hace referencia a un eje urbano que recorre la ciudad como un corredor verde de oriente a occidente por todo el recorrido que conlleva el río Palmira bajo tierra. Realizado en varias etapas desde la carrera 16 hasta la 41, que con el pasar del tiempo se ha convertido en una referencia cultural y urbana de la ciudad, logra unificar a lo largo de su

recorrido varios de los actores principales de la ciudad como parques, infraestructura de valor patrimonial y uso residencial.

El recorrido nunca ha tenido importancia significativa de uso por parte de las instituciones gubernamentales y de la comunidad desencadenando varias problemáticas entre ellas la inseguridad, inundaciones, deterioro de infraestructuras, asentamientos humanos de desarrollo incompleto y subutilización.

Figura 29

Ubicación del Parque Lineal



Adaptado de Ortofoto urbana y rural GO Catastral, por Infraestructura de Datos Espaciales de Palmira (IDEP) 2021.

El Parque Lineal atraviesa la ciudad de manera transversal lo que da lugar a recorridos peatonales que son usados como espacio recreativo, lo que se complementa por equipamientos como la Plaza de Toros que lo convierten en un eje articulador de las dinámicas sociales y culturales del municipio (Forero & Bueno, 2014).

Este espacio público lineal se encuentra en la zona más privilegiada del municipio, siendo atravesado por las vías más importantes, el corredor férreo, industrial y ejes comerciales, colindando al este con el Bosque Municipal (al que niega su conexión con un muro) y al oeste con los nuevos desarrollos de Santa Bárbara, así mismo posee un vínculo elemental como el centro mediante la trama urbana y por consecuente a equipamientos importantes, entre ellos, los pocos de carácter cultural en Palmira.

Figura 30

Composición del Parque Lineal



Nota: Se representan los hitos afines al Parque Lineal y espacios públicos cercanos. Adaptado de *Ortofoto urbana y rural GO Catastral*, por Infraestructura de Datos Espaciales de Palmira (IDEP) 2021.

El Parque Lineal atraviesa así los barrios de El Prado, La Emilia, Santa Bárbara, Pomona, Loreto, Colombia, Central, Santa Rita, Obrero, La Trinidad, Uribe Uribe, San Pedro y La Colombina con una influencia sobre 30.353 habitantes en la comuna 3, 17.762 en la comuna 4 y 18.408 en la comuna 6 (Cámara de Comercio de Palmira, 2021) ver Figura 15, comunas urbanas en Palmira. Este corredor de espacio público continuo es el más grande del municipio y se compone principalmente de un par vial de doble carril a lado y lado, con un trayecto de ciclorruta adicionado recientemente. En el medio del par vial a modo de separador se dispone una zona verde con densa arborización de tamaño y dinámicas variables. Este separador de zona verde es el que bajo tierra contiene al río canalizado como tubería de alcantarillado, este canal de agua subterránea posee 2,60 m de diámetro a una profundidad aproximada de 3 metros (UNAL Palmira, Alcaldía de Palmira, 2006, pág. 40).

El Parque Lineal presenta adecuadas infraestructuras, calzadas vehiculares, andenes y redes de servicios públicos, incluyendo el sistema de alumbrado público convencional, de poste de concreto y luminaria. Pero no tiene continuidad de andenes peatonales y calzadas vehiculares que permitan una adecuada movilidad peatonal o vehicular, su dimensionamiento es inadecuado, presenta cambios de nivel y los andenes se encuentran deteriorados en algunas partes (Forero Sanclemente & Bueno García, 2014).

Figura 31

Río Palmira en el Bosque Municipal



Figura 32

Parque Lineal en la carrera 18



Figura 33

Parque Lineal en la carrera 19

**Figura 34**

Parque Lineal frente a la Clínica Comfandi



Figura 35

Monumento a la Bicicleta en la carrera 24

**Figura 36**

Museo de Arte Peatonal de Palmira



Figura 37

Plazoleta frente a la sede administrativa Comfandi Palmira



El Parque Lineal se puede de esta forma dividir en cuatro tramos, acordes al estudio Uso y Percepción del Parque Lineal de la Ciudad de Palmira – Colombia, presentado por Claudia Vidal en el año 2018. Un primer tramo que engloba la zona de estudio desde el inicio del parque en su lindero con el Bosque Municipal, hasta la Plaza de Toros en la carrera 23, un segundo tramo desde la misma vía hasta la carrera 28, el tercero empezaría ahí mismo hasta el corredor férreo de la carrera 34 y el cuarto finalmente, englobaría desde las vías del tren hasta el final del entamborado (ver Figura 38). En este mismo estudio, se observa que el uso predominante de los predios inmediatos es el de vivienda con un mínimo un 60%, seguido del comercio y de los servicios con variabilidad de dependiendo de la zona.

El primer tramo, incluye en sus espacios verdes vía a lado y lado y ciclorruta en el medio de la zona verde, así una densidad arbórea de casi 200 ejemplares entre arbustos, palmeras y árboles (Vidal Ramírez, 2018). El segundo tramo se compone de la misma zona verde a modo de

separador vial con calzadas vehiculares a lado y lado y ciclorruta, es el tramo más arborizado con al menos 400 individuos, donde se ubica el Parque de La Factoría se ve interrumpida la calzada vehicular hasta la carrera 30. El tercer tramo incluye desde la carrera 28, espacios verdes de amplitud variable, se transforma en una parte amplia entre las carreras 31 y 32 en el Parque Benjamín Herrera y finaliza en el Parque de las Brujas; este y el cuarto poseen cada uno alrededor de 200 ejemplares entre arbustos, árboles y palmeras cada uno. El último trayecto del Parque Lineal da fin al entamborado, tiene continuidad vehicular a lado y lado de las zonas verdes y proyecta la ciclorruta hasta la carrera 40b.

Figura 38

Subdivisión del Parque Lineal



Adaptado de *Ortofoto urbana y rural GO Catastral*, por Infraestructura de Datos Espaciales de Palmira (IDEP) 2021 y *Uso y Percepción del Parque Lineal de la Ciudad de Palmira – Colombia*, por Claudia Vidal. Universidad de Buenos Aires (2018).

Problemáticas

Las problemáticas que presenta el Parque Lineal parten desde su propia concepción, en primer lugar, el propio entamborado de un cauce natural, para su uso de alcantarilla conlleva a grandes dificultades sobre todo ambientales que continúan desde décadas atrás. Esto no solo afecta en la actualidad al municipio, es importante agregar que el estado físico actual y la poca actividad sobre el Parque Lineal no le permite gozar de la relevancia que se le proyectó al funcionar como una alameda hacia el Bosque Municipal, de este modo se limita enormemente el uso por parte de la comunidad, conllevando a otras complicaciones en el aspecto social.

Dimensión ambiental

El principal problema parte del hecho de que el río entamborado es incapaz de mantener el equilibrio ambiental en su recorrido por la cabecera urbana, remarcado en la constante inundación que presenta en diferentes puntos del parque, especialmente en el segundo tramo. El estado actual del río Palmira y por consiguiente del Parque Lineal es un tema por tratar en este proyecto y que afecta tanto a nivel municipal como a nivel departamental.

Según el Ingeniero Héctor Plaza Patiño, funcionario de la empresa de Acueducto y Alcantarillado Aquaoccidente, citado en el trabajo de Forero y Bueno (2014), la empresa de servicio público ha llevado a paso lento la descontaminación del río Palmira, expresa que río arriba de la cabecera municipal no se encuentran vertimientos orgánicos ni químicos, dando a entender que el río se mantiene relativamente libre de contaminación a simple vista hasta su llegada a los barrios de la ciudad.

El río Palmira recibe la mayor contaminación a su paso por la trama urbana, siendo de esta forma el Parque Lineal y el sistema de alcantarillado municipal, el principal responsable de un deterioro ambiental que termina desembocando en el río Cauca. Esta contaminación carece de

una Planta de Tratamiento de Aguas Residuales (PTAR) en proyección desde 2014, incluyendo en primera fase al río Palmira (Alcaldía de Palmira, 2023), lo que demuestra la urgencia del estado actual de las aguas residuales. A pesar de esto, es la arborización actual la que permite mitigar el impacto ambiental, siendo el corredor verde central del municipio y que vincula a contados parques que en el municipio son islas de vegetación al compararse con la escasa arborización de vías y calles.

Infraestructura Pública

En Formulación de estrategias para que el Parque Lineal de Palmira se convierta en un espacio dinamizador del desarrollo de la ciudad, Forero y Bueno (2014) presenta una serie de conclusiones entorno al análisis físico del estado actual del corredor verde:

1. Las características espaciales de cada cuadra son diferentes, no se puede hablar de una unidad espacial en el parque.
2. No hay elementos conectores entre cuadra y cuadra, pues todas están interrumpidas por barreras que rompen la continuidad espacial y de movilidad.
3. El estado general de la infraestructura de calzadas y andenes es regular o bueno, pero no satisfacen las necesidades urbanas de movilidad peatonal y vehicular.
4. Las escasas intervenciones realizadas en las cuadras entre la carrera 16 y la carrera 19 y de la carrera 22 a la carrera 23, han sido dirigidas solo a tratamientos de piso en calzadas vehiculares y en separadores viales, y se han excluido los andenes hacia paramentos, con excepción de la cuadra frente a la Plaza de Toros, la IE La Sagrada Familia y el sector del Parque del Amor. Estas intervenciones en el parque no han formado parte de un proyecto que considere los múltiples aspectos de los espacios urbanos, tales como unidad espacial, perfiles urbanos de la calle, ciclo-rutas, senderos

peatonales, antejardines, usos del suelo, aspectos sociales y ambientales (Forero Sanclemente & Bueno García, 2014).

El estado del parque en términos generales hoy en día solo ha sido cambiado por la reciente inclusión de un circuito de ciclovía a lo largo de todo el eje, lo que añade una dimensión más en la movilidad de la ciudad, pero que se ve continuamente interrumpida por la clara prevalencia del vehículo ante el ciclista en cruces importantes o en vías compartidas. La movilidad peatonal, como se menciona es complicada, por la falta de uniformidad sobre el plano urbano y la alteración que cada vecino hace sobre su andén, incluyendo escalones, alturas innecesarias o siendo los propios vehículos estacionados un obstáculo para la circulación.

En otros aspectos carece de mobiliario urbano, más allá al denominado “parque bio-saludable” propenso al deterioro y desgaste si no se realiza un mantenimiento continuo. Por lo que las bancas, tarimas, señaléticas, fuentes y otros elementos son escasos, dando la impresión de que son espacios públicos de transición y no de permanencia, lo que evidencia el poco uso por parte del municipio, a pesar de la escala y la ubicación que posee.

Percepción social

Para abordar el aspecto social y de percepción de la comunidad, se tiene como base las encuestas realizadas por los estudios nombrados anteriormente, enfocados en la coyuntura del Parque Lineal. En *Uso y Percepción del Parque Lineal de la Ciudad de Palmira – Colombia*, de Claudia Vidal (2018) se presenta en un gráfico las principales actividades en el parque, de las cuales destacan principalmente simplemente circular con un 37,32%, sentarse en un 20%, y las ventas o servicios al 13,49%. Estos datos dan cuenta de una de las problemáticas expuestas anteriormente, el parque no tiene la capacidad de congregarse personas ni mucho menos de

expresar en su espacio público posibilidad de crear identidad con los habitantes por su carácter de paso y poca relevancia.

En el punto de reconocimiento por parte de actores locales, por parte de Forero y Bueno se realiza una encuesta con los siguientes resultados:

Tabla 2

Reconocimiento del parque por los actores

¿Qué características son las más importantes en el Parque Lineal?

Respuestas	Porcentajes
Arborización	33%
Atraviesa a la ciudad de oriente - occidente	21%
Diversidad de actividades	19%
El río Palmira	17%
Ubicación Central	10%

Tomado de: Formulación de estrategias para que el Parque Lineal de Palmira se convierta en un espacio dinamizador del desarrollo de la ciudad (Tabla 18, pág. 144), por Forero Sanclemente, E., & Bueno García, L. H. Universidad Autónoma de Manizales (2014).

La consideración sobre la vegetación existente en el parque como prevalencia a los demás elementos que describen su importancia yace en la poca arborización que presenta el municipio (Forero Sanclemente & Bueno García, 2014), siendo especialmente en el tramo 2 del Parque Lineal donde más ejemplares de árboles que dan sombra se encuentran ubicados (Vidal Ramírez, 2018). En la zona urbana de Palmira, la estrechez de las calles conlleva a que una amplia parte del perfil vial sea destinado al vehículo, lo que deja poco margen al peatón y mucho menos a la zona verde. Esta tendencia es esencialmente crítica en el corazón de la ciudad y se ve contrastado en el extenso parque arbolado, por lo que es un elemento para conservar.

Siguiendo en el mismo orden del citado documento, se presenta el siguiente enunciado para describir las dificultades que posee el trayecto:

El 26% de los actores en las conversaciones identifican la “inseguridad” en el Parque, como su principal problema. El presidente de la Cámara de Comercio se refiere a que uno de los conflictos es “La inseguridad en general, el Parque Lineal es un espacio donde se presenta una gran actividad del consumo de drogas”. Esta condición es el reflejo de los problemas sociales de convivencia y seguridad ciudadana de la región y del país (Forero Sanclemente & Bueno García, 2014, pág. 149).

Este aspecto también es retratado en *Uso y Percepción del Parque Lineal de la Ciudad de Palmira – Colombia*, por Claudia Vidal, en donde se realiza una encuesta a los habitantes preguntando por la razón de la baja concurrencia hacia el parque. El 43,56% mencionan la inseguridad de la zona, seguidos por el 15,84% con la falta de atractivo, el 6,93% por el consumo de drogas en el sector y el resto a lejanía y otros factores. Seguido de esto, la mayor opción para mejorar al parque apunta a la seguridad y la iluminación como factor clave en línea a la mayor dificultad que los usuarios experimentan al acceder al parque.

Es importante añadir en las dificultades de la misma forma, a la falta de mantenimiento, contaminación y desaseo como factores para tener en cuenta en una posible recuperación de este eje urbano, su centralidad lo hace propicio a todo tipo de actividades, pero son las problemáticas expuestas las que restringen a las personas de suplir la necesidad de espacio público con el Parque Lineal (Forero Sanclemente & Bueno García, 2014).

Finalmente, en el aspecto de mejoramiento para el actual corredor ambiental, en las mismas encuestas citadas anteriormente de Forero y Bueno, se preguntan las potencialidades que el parque a futuro puede explotar de mejor manera.

Tabla 3*Capacidad potencial del Parque Lineal*

¿Cuáles serían las principales potencialidades del Parque Lineal?

Respuestas	Porcentajes
Potencial ambiental (natural y fauna)	26%
Espacio de recreación y deporte	22%
Corredor cultural	20%
Circulación de movilidad (Peatonal y vehicular)	17%
Espacio de encuentro 15%	15%

Tomado de: Formulación de estrategias para que el Parque Lineal de Palmira se convierta en un espacio dinamizador del desarrollo de la ciudad (Tabla 22, pág. 153), por Forero Sanclemente, E., & Bueno García, L. H. Universidad Autónoma de Manizales (2014).

La prevalencia de la visión del parque como potencial ambiental se sustenta en la fuerte conexión con el Bosque Municipal y a la densidad arbórea continua en todo el trayecto; el Parque Lineal es así un pulmón ecológico, pero es indiferente en la vida urbana del municipio. Aun así, también se ve como un espacio de permanencia y de actividad con las trasformaciones adecuadas, una respuesta interesante es verlo como un espacio de recreación y deporte, así como un corredor cultural que se cuenta de la extensa riqueza histórica y artística que puede ofrecer Palmira sobre este corredor, dotándolo de una actividad continua que sea capaz de reducir los otros factores problemáticos que se han expuesto.

Propuesta urbana

Como conclusión y para un efectivo tratamiento de las falencias que tiene el parque en su extensión y considerando las potencialidades, como planteamiento en general se pretende recuperar el ecosistema del río Palmira mediante intervenciones que favorezcan su conservación,

saneamiento y reintegración al paisaje urbano, partiendo de la premisa de que el río incorporado nuevamente al entorno negado se convertirá en un elemento articulador del paisaje, siendo capaz de ser el punto de inicio para la recuperación de todos los problemas expuestos anteriormente.

Con una incorporación del río Palmira, desentamborando su canal, regresándolo a cielo abierto se permiten las siguientes posibilidades:

1. Al abrir el río, necesariamente se tendrá un control rígido del estado de la calidad del afluente, sin esconder el problema en una tubería. Esta desconexión de las aguas servidas necesariamente requerirá de cambiar las instalaciones de alcantarillado y redirigirlas a una PTAR en condiciones. La intención es evitar que el río Cauca siga contaminando de los residuos de Palmira
2. Esta eliminación del alcantarillado no se puede hacer sobre el actual canal ya que necesariamente eliminaría a la vegetación existente, por lo que es necesario analizar un nuevo cauce para el río Palmira, en paralelo al actual corredor verde.
3. Con el río Palmira incorporado en el trayecto urbano, es necesario pensar en un diseño urbano que explore las potencialidades del recorrido y le permitan reintegrarse en la cotidianidad de los habitantes. Este diseño urbano tiene como fin generar atractivo a un río saludable, con su respectiva ribera verde y actividades que hagan un permanente acompañamiento al proyecto.
4. Aprovechar las consecuentes inundaciones y periodos de lluvia para reutilizar el agua en el propio atractivo del diseño, en lugar de verlo como un problema. Este uso del elemento permite el rediseño de espacios a los que influye el Parque Lineal directa indirectamente de modo de que se integren en la nueva realidad.
5. Con el diseño terminado se tendrá al río Palmira en su tramo más importante

como una pieza clave del centro de la ciudad, un atractivo turístico y un actor de identidad propia en la cultura del municipio, sin duda tendrá la potencia necesaria para convertir a este corredor y al centro de Palmira de un verdadero entorno de ciudad, incluyente, ampliado y con vocación para el desarrollo del municipio.

Delimitación de la intervención

El río Palmira presenta divisiones marcadas en todo su extenso recorrido, en su paso por la ciudad recorre la periferia residencial hasta su llegada al Bosque Municipal donde comienza bajo tierra como el Parque Lineal, este mismo se divide a su vez como se ve en el punto de **Análisis Territorial** en 4 tramos; a continuación se presentan sus características enfocándose en cada uno para evaluar la influencia del tramo en el municipio, los puntos de interés, de concurrencia y las posibilidades latentes en diseño urbano en cada uno.

El primer tramo da inicio al Parque Lineal, dentro del Bosque Municipal, en el extremo noroccidental el río comienza su ruta subterránea, este pulmón ecológico limita su acceso a la calle 31, una de las principales de la ciudad y se encuentra delimitado por un cerramiento y construcciones residenciales, así como de dos equipamientos.

En todo el recorrido se incluye una ciclorruta que bordea los árboles de las zonas verdes, las cuales poseen una amplitud entre los 30 y los 20 m de amplitud. Las vías que atraviesan este tramo son la carrera 19, de doble carril en ambos sentidos con un separador vial verde, es de vocación comercial y la calle 31, una importante vía de un solo sentido que conecta al este con el oeste de la ciudad acompañando en paralelo al Parque Lineal. En este tramo también se encuentran repartidos equipamientos educativos, así como la abandonada Plaza de Toros y la Clínica Comfandi. Finalmente, sobre la carrera 19 se ubica el Parque del Amor, un espacio público con humilde tratamiento y densamente arborizado.

Figura 39*Primer tramo del Parque Lineal*

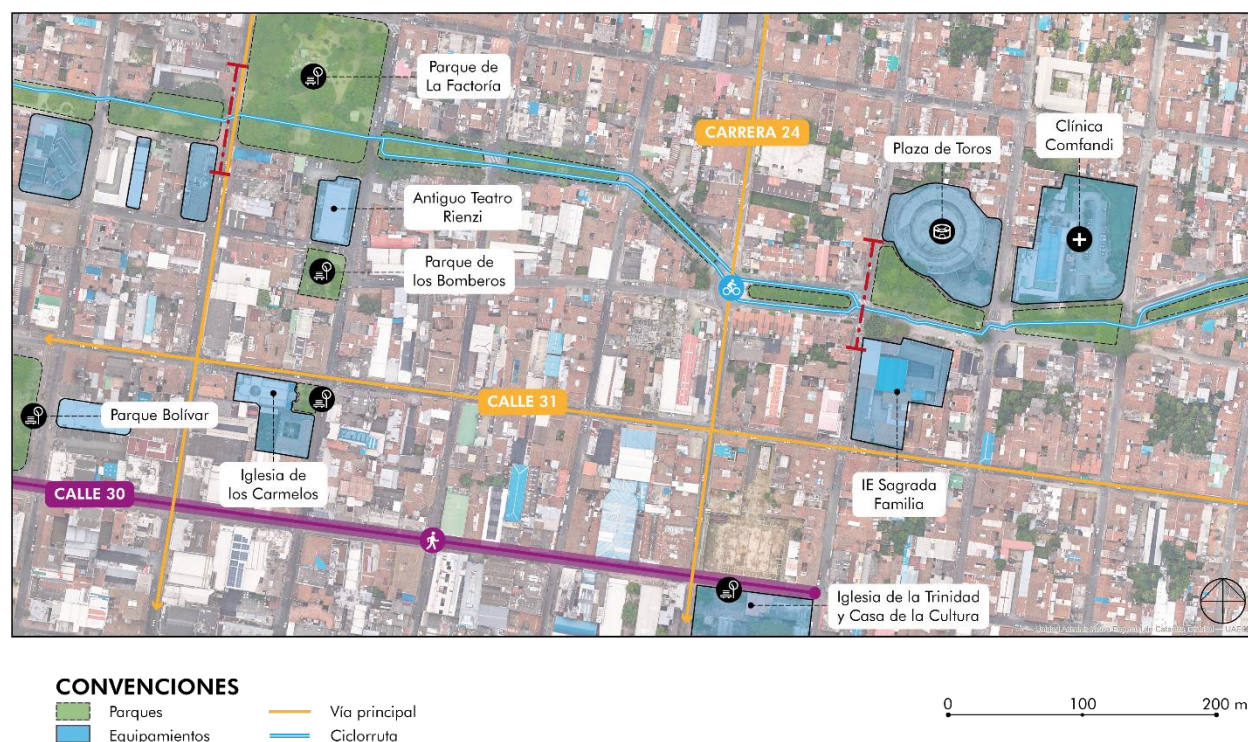
Adaptado de *Ortofoto urbana y rural GO Catastral*, por Infraestructura de Datos Espaciales de Palmira (IDEP) 2021.

El segundo tramo posee una fuerte conexión hacia el centro de la ciudad, compuesto principalmente por un corredor comercial peatonal en la calle 30, solo tiene continuidad hacia el parque lineal en los andenes y las vías. Siguiendo el recorrido del parque en el cruce con la carrera 24 se ubica un Monumento a la Bicicleta (Figura 35) sobre una rotonda ajardinada y también se presentan en las zonas verdes murales sobre lienzos metálicos a modo de exposiciones, a esto se le llama Museo de Arte Peatonal de Palmira (Figura 36) distribuidas por este tramo hasta la carrera 28. El tramo finaliza con el nodo del Parque de La Factoría, un espacio histórico bordeado por equipamientos de Comfandi y el antiguo Teatro Rienzi.

Esta pieza tiene como virtud las múltiples conexiones que posee hacia el centro de la ciudad sobre la carrera 27, existe un corredor ideal para conectar el Parque de los Bomberos y la Iglesia de los Carmelos con el cruce con la vía peatonal, lo mismo hacia la carrera 28, donde la vía principal vincula al centro y a La Factoría con el norte de la ciudad. Existe del mismo modo un vínculo en la carrera 22 y 23, finalizando la ruta peatonal de la 30 en la manzana de la Iglesia de la Trinidad y la Casa de la Cultura, generando en la 23 una ruta directa hacia el colegio y la Plaza de Toros. Esta ruta es la que posee mayor posibilidad de transformación por la fuerte densidad comercial del centro y lo angosto del perfil vial, de este modo se favorecen las conexiones peatonales que prioricen el caminar un centro renovado.

Figura 40

Segundo tramo del Parque Lineal

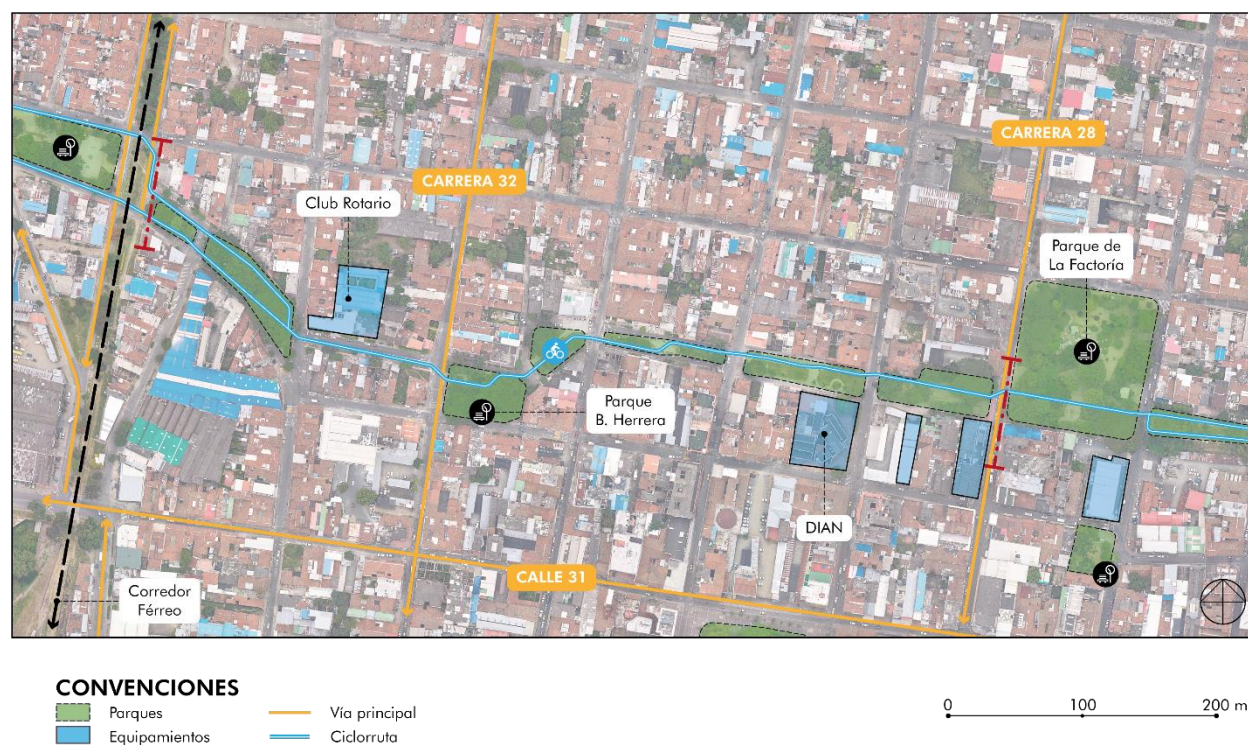


Adaptado de *Ortofoto urbana y rural GO Catastral*, por Infraestructura de Datos Espaciales de Palmira (IDEP) 2021.

En el tercer tramo, se mantiene el vínculo con el centro, el amplio perfil del Parque Lineal también favorece la aparición de actividades en las zonas verdes, posee el Parque Benjamín Herrera incrustado en el recorrido, ruta que se ve reducida a ser el antejardín de la manzana siguiente entre el parque y la carrera 33 por lo tanto desaparece brevemente, pero vuelve a aparecer pronto como separador vial y densamente arborizado antes de llegar al corredor férreo de la carrera 34. La clave de esta etapa es su orientación residencial e industrial en el costado de las vías del tren actualmente en desuso, se perciben posibilidades para adaptar este polígono productivo en algo más amable con la ciudad.

Figura 41

Tercer tramo del Parque Lineal



Adaptado de *Ortofoto urbana y rural GO Catastral*, por Infraestructura de Datos Espaciales de Palmira (IDEP) 2021.

El cuarto y último tramo es el más occidental y se vuelve a percibir el río Palmira en su extremo oeste saliendo de la tubería. Se localiza limitando con la vía férrea al Parque de Las Brujas, un punto reconocible para la mayoría de palmiranos, separado del final del Parque Lineal por la carrera 35 que posee dos carriles en ambos sentidos y es bastante usada. En este tramo se encuentran viviendas sobre lo que sería parte del parque, entre las carreras 35 y 36 las construcciones delimitan la zona verde en el costado norte, lo que se podría definir como un asentamiento irregular en la estructura del parque. Esta pieza es la que incluye una vocación completamente residencial y los espacios públicos que posee tienden a ser parques de uso local, no presenta equipamientos de ciudad en sus laterales y finaliza la ciclorruta en una calle menor.

Figura 42

Cuarto tramo del Parque Lineal



Adaptado de *Ortofoto urbana y rural GO Catastral*, por Infraestructura de Datos Espaciales de Palmira (IDEP) 2021.

En resumen, son los tramos 1 y 2 los que tienen mayores implicaciones en la vida central del municipio; mientras que el 3 y 4 corresponden a entornos más residenciales y de más baja concurrencia en comparación a los primeros. Esto se evidencia en la importancia de las vías que lo atraviesan y la cantidad de hitos urbano que se aproximan a un tramo u otro.

Objetivamente la intervención se tendrá que presentar en todo el Parque Lineal, pero es desde el Parque de La Factoría hasta el Bosque Municipal (Tramos 1 y 2), el punto de partida ideal, por su mayor potencialidad para la realización, centralidad y gravedad en las problemáticas a resolver; una vez que se desarrolle esta primera mitad del Parque Lineal, será el eje que detone una transformación en todo el recorrido, se tendrá la seguridad necesaria para expandir la intervención y reintegración del río hasta su desentamborado por completo, una financiación del proyecto será más posible en los tramos centrales de la ciudad. Una segunda intervención es necesaria desde el Parque de La Factoría y que no solo finalice en el barrio El Prado, sino que mantenga esta visión en las futuras áreas de expansión que el río Palmira cubre luego de su paso por la ciudad.

Análisis Área de Intervención

En este trabajo, se ha decidido abordar el Parque Lineal desde el Parque de la Factoría hasta el Bosque Municipal el cual está conformado por 1.16 km distribuidos por 12 cuadras desde la carrera 28 hasta la carrera 16, este segmento representa un eje estratégico dentro del Parque Lineal, no solo por su ubicación sino también por su cercanía al centro, flexibilidad en el uso y capacidad para articular distintos componentes del espacio urbano. Se busca evaluar su efectividad como espacio público y su potencial para convertirse en un motor de desarrollo urbano sostenible. Para ello es importante plantear un análisis integral que contempla múltiples dimensiones, como la funcionalidad de los sistemas urbanos, el diseño y la calidad del espacio público, el uso del suelo, la dotación de equipamientos, las conexiones viales y su impacto en la calidad de vida.

Figura 43

Delimitación de la intervención



Adaptado de *Ortofoto urbana y rural GO Catastral*, por Infraestructura de Datos Espaciales de Palmira (IDEP) 2021.

El estado de la habitabilidad en el centro también es un tema de estudio a considerar, puesto que es una tendencia contemporánea el despoblamiento de los centros en favor de la actividad comercial, es importante evaluar las posibilidades de la vivienda de uso mixto en este corredor en diferentes tipologías edificatorias según el contexto. Así mismo es de interés del trabajo implementar un diseño de re-uso en el caso de la Plaza de Toros de Palmira, entendido como un escenario clave en abandono para la consolidación de un cúmulo de la cultura y enlace de la peatonalización con el río Palmira; del mismo modo, el estudio pretende encontrar potencialidades en los vacíos urbanos adyacentes de edificios abandonados, vías actuales y predios sin edificar para expandir la propuesta más allá de lo lineal del parque.

Capas de la ciudad

Para una correcta propuesta de diseño, es importante el análisis de cada capa urbana que compone esta área de la ciudad ya que el desglose permite observar elementos subyacentes en las dinámicas de la cotidianidad. Cuando se pretende realizar un diseño urbano, la amplia complejidad que tienen las ciudades en su constante transformación y la complejidad interdisciplinaria de los actores que en ella intervienen hacen necesario una clasificación de la estructura urbana para presentar propuestas que se articulen adecuadamente al presente pero que también sean efectivos al enfrentar problemas futuros (Bazant, 1984).

Ambiental

El parque lineal es un eje lleno de riqueza natural, que se refleja en la diversidad de flora y fauna, cuenta con una variedad de especies de árboles, muchas de ellas nativas de la región, algunas de las especies comunes son el guayacán, conocido por sus vibrantes flores amarillas que

añaden color al entorno. La ceiba, imponente y simbólica en la región, los samanes con sus amplias copas que ofrecen sombra, y árboles frutales como mangos y guanábanos que no solo enriquecen la biodiversidad, sino que también contribuyen al sustento de pequeñas especies animales, en la Figura 44 se observa la densidad arbórea que presenta este eje y que difícilmente se encuentra en los barrios aledaños en el espacio público.

Figura 44

Arbolado urbano



Adaptado de *Mapa Arboles Palmira - Contingencia 2024*, por Sebastián Mallama. Obtenido de ArcGIS y *Ortofoto urbana y rural GO Catastral*, por Infraestructura de Datos Espaciales de Palmira (IDEP) 2021.

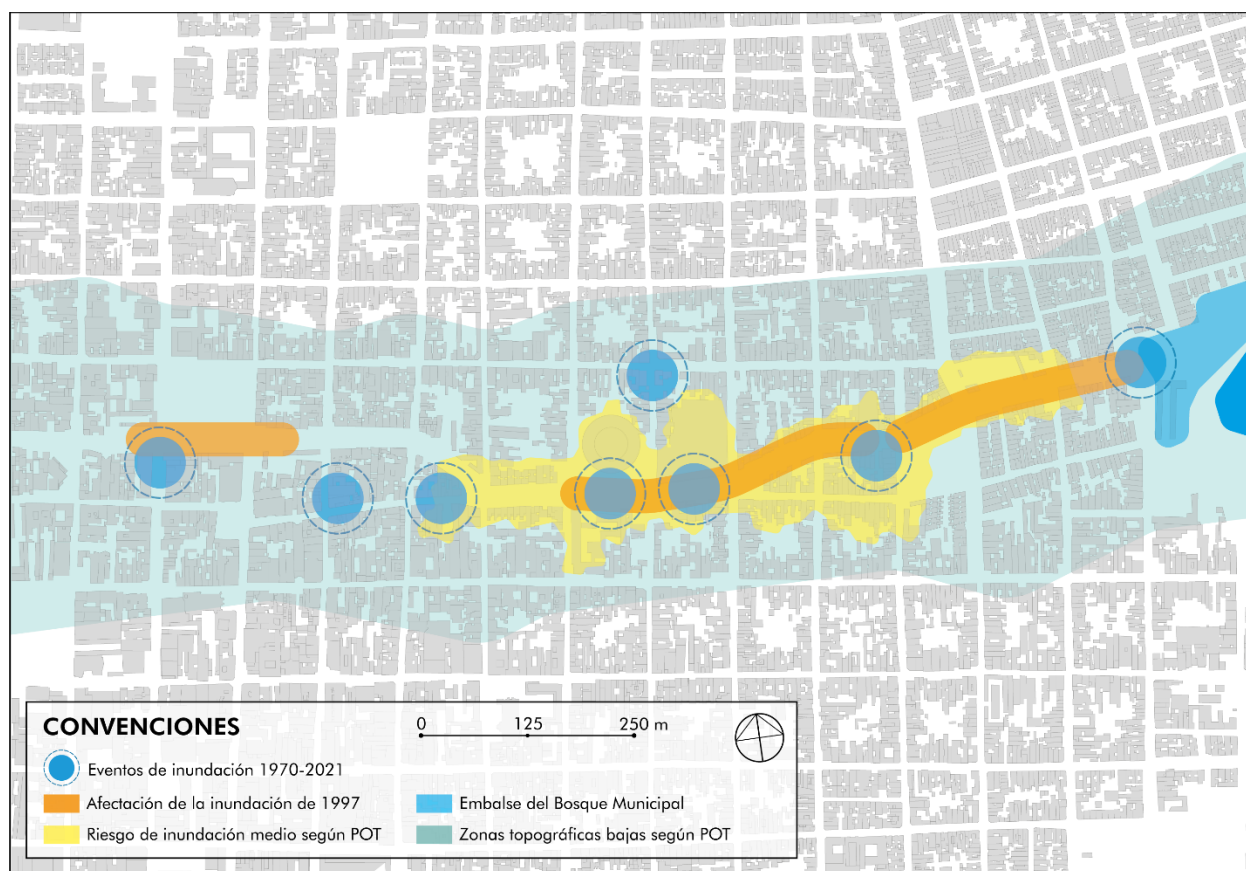
Un elemento de ecología urbana en los barrios de fundación tradicional es presentar en su interior o centro amplios patios ocupados en mayor o menor medida, estos centros verdes se encuentran aislados y desconectados del espacio público y se observa fácilmente en las ortofotos. La fauna que habita es un componente destacado de su ecosistema, está compuesta

principalmente por especies adaptadas a entornos urbanos y periurbanos como diversas aves (tórtolas, carpinteros reales, colibríes) además mamíferos pequeños (ardillas y murciélagos, esenciales para la dispersión de semillas y por último, pero no menos importante insectos polinizadores como mariposas, abejas entre otros que cumple funciones ambientales clave, como la regulación de microclima, la purificación del aire y la creación de un hábitat para la biodiversidad.

El aspecto más afectado del sector es sin duda el entamborado río Palmira que deja un vacío ambiental importante en el drenaje del agua pluvial y el ciclo del agua, que se ve interrumpido por la capa impermeable de concreto como constante en el medio urbano. El Parque Lineal es en la superficie un corredor ecológico que mediante su denso arbolado urbano genera sustento para la fauna y la flora local, pero que, bajo tierra es un canal de aguas servidas que sin tratamiento pasa a ser un factor más en la afectación a la principal fuente hídrica del Valle del Cauca.

Riesgo por inundación

El sector determinado por Parque Lineal y en términos generales todos los entornos laterales a corredores de espacios público en Palmira, entorno a zanjones y cuerpos de agua, presentan un riesgo bajo de inundación por la tendencia de la topografía a generar zonas más bajas al del resto de la planicie en estos corredores verdes. El Acuerdo 028 de 2014, como actualización del POT determina esta zona especialmente del Parque Lineal, con un adicional riesgo medio en la que se encuentra específicamente el primer tramo desde el Bosque Municipal, hasta la carrera 25 (Figura 45). Esto corresponde a los múltiples periodos de inundación en el municipio, en las que la altura del agua llega a oscilar entre los 50 cm y el metro sobre el nivel natural del suelo (Alcaldía de Palmira, 2014).

Figura 45*Cartografía de inundaciones*

Adaptado de POT Palmira, Alcaldía de Palmira (2014) y Estudios Básicos de Amenaza por Inundación, Movimiento en Masa y Avenida Torrencial para el municipio de Palmira, realizado por el convenio entre la Alcaldía y la Universidad del Valle (2021). Cartografía Base: Instituto Geográfico Agustín Codazzi – IGAC (2011)

El último periodo de lluvias en las que este sector sufrió de inundación se presentó en la primera semana de abril del año 2023, las que varias familias fueron afectadas y la inundación llenó por completo pisos subterráneos (Alcaldía de Palmira, 2023). Según el alcalde de aquel entonces, el embalse del Bosque Municipal es el encargado de mitigar estas crecidas del río, pero ante la gran subida no fue suficiente para retener el agua en el trayecto.

El mes de abril es el que tiene el mayor número de reportes, con un total 21, de los cuales se destaca el evento del 4 de abril del año 1999 ocurrido en la zona urbana. Este evento fue generado por las lluvias intensas que generaron el desbordamiento del río Palmira, afectando los barrios San José, San Pedro Campestre, San Jorge, San Carlos y Obrero, dejando más de 390 viviendas y 290 personas damnificadas . . .

La zona del entamborado, todo lo que es Parque Lineal, Parque del Amor, Plaza de Toros, Clínica SOS Comfandi tienen problemas de inundaciones esporádicas cada dos años, dependiendo de qué tan fuertes puede ser el periodo de lluvias, el agua del río Palmira, sube y rebosa por el sistema de alcantarillado . . .

El mayor número de eventos de inundación son atribuidos al río Palmira, con 15 reportes, cinco eventos ocurriendo en la zona rural y 10 para la zona urbana del municipio

Figura 46

Inundación Parque Lineal del año 2023



Nota. Fotografías del desbordamiento del río Palmira entre las carreras 25 y 23, en abril de 2023.

Tomado de El País Cali (2023).

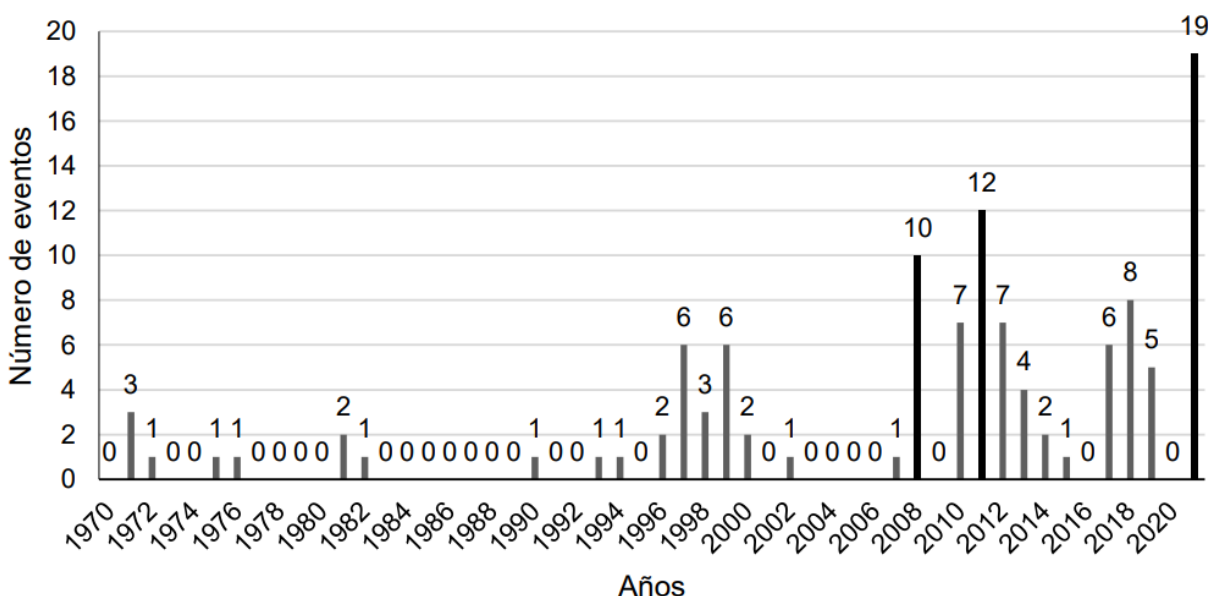
Figura 47*Inundación Parque Lineal del año 1999*

Tomado Archivo del Patrimonio Fotográfico y Fílmico del Valle del Cauca, por la Universidad ICESI (1999).

Los datos indican de que a pesar de que la zona urbana del municipio es tan solo el 2% de la extensión total territorial, presenta alrededor de la mitad de incidentes de inundación lo que sugiere que existe una precaria planeación en la infraestructura que termina afectando a la zona más poblada de Palmira, es de preocupación también el aumento de eventualidades de inundación en el transcurso del tiempo, estos datos los sugieren los Estudios Básicos de Amenaza por Inundación, Movimiento en Masa y Avenida Torrencial para el municipio de Palmira, realizado por el convenio entre la Alcaldía y la Universidad del Valle de 2021 e indican de que a pesar de la constante inversión en infraestructura de los últimos años, son cada vez más frecuentes las eventualidades de inundación en todo el municipio incrementando hasta día de hoy.

Figura 48

Distribución de eventos por inundaciones en e periodo de 1970-2021 para el municipio de Palmira



Tomado de *Estudios Básicos de Amenaza por Inundación, Movimiento en Masa y Avenida Torrencial para el municipio de Palmira*, realizado por el convenio entre la Alcaldía y la Universidad del Valle (pág. 28) de 2021

Toda esta evidencia permite hacerse una idea de la urgencia de cambiar la metodología fallida a través del tiempo de mantener el cauce a un río que reclama una zona de tolerancia en periodos de lluvias cada vez más frecuentes e impredecibles, agravados por el fenómeno del cambio climático.

Espacio público

El Parque Lineal articula con diferentes espacios públicos de carácter efectivo y reconocidos ampliamente en la ciudad, como lo son el Parque de la Factoría, Parque del Amor y comienza con el Bosque Municipal un pulmón verde para la ciudad, el espacio público y natural más extenso de la zona urbana.

Figura 49*Imagen aérea del Parque Lineal*

Nota: El eje del Parque Lineal se funde con los parques del Amor, La Factoría y el Benjamín Herrera, el resto del tramo se compone de zonas verdes a modo de separador entre un par vial. En la fotografía se observan el Parque de La Factoría en la parte inferior, el Parque Obrero a la izquierda y a la derecha las iglesias de la Trinidad y Los Carmelos.

La zona central de la ciudad es la que cuenta con mayor actividad y los espacios más representativos de la ciudad, pero a su vez son fracciones de espacio público inconexas y asiladas; alrededor de estos espacios se encuentran regularmente hitos, equipamientos, puntos de interés y zonas comerciales. La excepción sería el Parque Lineal con usos residenciales muy marcados fuera de la zona central, por su carácter variable en cada tramo de este.

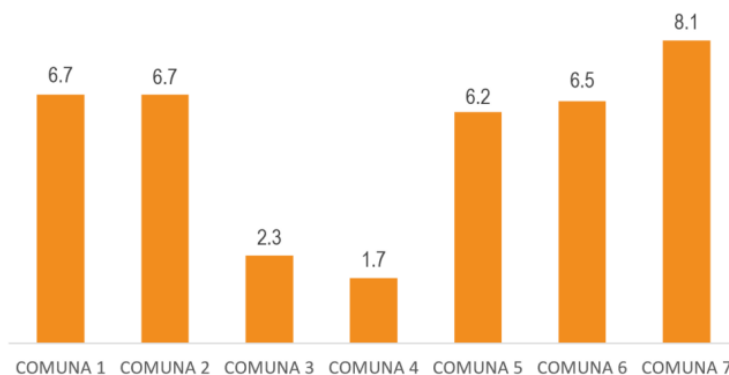
El Plan De Ordenamiento Territorial define unos criterios de diseño general para espacio público de encuentro como lineamientos que permitan el uso efectivo y disfrute para permitir aumentar la calidad de vida. En su primera versión del año 2001 especifica:

Acorde a las metas del POT, incluidas en el decreto 1504 de agosto 04 de 1998 debe aumentarse a 15 m² por habitante el índice mínimo de “Espacio Público Efectivo” (Alcaldía de Palmira, 2001).

Este índice ha logrado aumentar considerablemente desde el bajo 2,4 m²/Hab de 2001 hasta el actual 6,1 m²/Hab de la actualidad, según el documento de formulación para el nuevo POT (Alcaldía de Palmira, 2023), pero aún faltan 9 m²/Hab para la meta estipulada anteriormente. Sin embargo, este es un índice global en toda la zona urbana, lo más certero sería apuntar a las zonas de nuevo crecimiento como las responsables de este equilibrio, mientras los barrios centrales siguen careciendo de nuevo espacio público efectivo. Este mismo documento estipula que son las comunas 3, 4, 5 y 6 las más deficientes en cuanto a espacio público efectivo (EPE), justamente las que toca el Parque Lineal y las correspondientes al centro urbano, a pesar de su menor densidad poblacional.

Figura 50

Índice de Espacio Público Efectivo por comuna (año 2021).

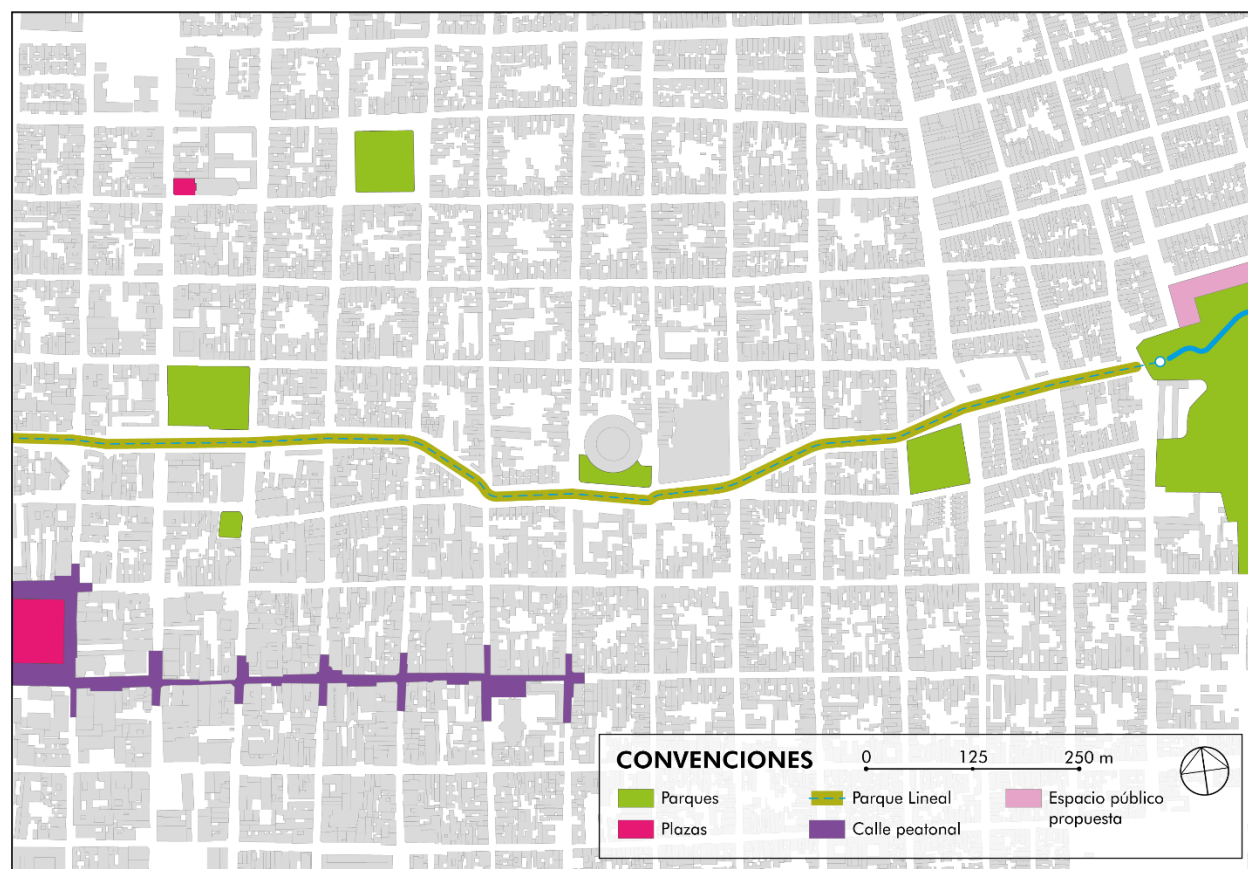


Tomado de: *Diagnóstico para la formulación del POT 2023*, por la Alcaldía de Palmira (2023).

El caso de la comuna 4, es el más crítico el cual posee los barrios inmediatamente al norte del Parque Lineal y donde se localizan los primeros tramos de la intervención (tramo 1 y 2), y en cuanto a la comuna 6 que incluye los barrios del sur del Parque Lineal y se encuentra sobre el promedio urbano, hay algo adicional para tener en cuenta (ver Figura 15), la morfología de esta comuna incluye barrios de expansión en la periferia este de la ciudad, por lo que la propia delimitación incluye partes de la ciudad con características distintas que elevan el índice, los barrios cercanos al centro y Parque Lineal tienen incluso menos EPE que los de la comuna 4.

Figura 51

Cartografía de espacio público



Adaptado de *POT Palmira*, Alcaldía de Palmira (2014). Cartografía Base: Instituto Geográfico

Agustín Codazzi – IGAC (2011)

Para dimensionar esta falta de espacio público en el centro de la ciudad, se propone el siguiente ejercicio. Ignorando la extensión e influencia del Bosque Municipal, si los barrios centrales se unieran en una sola comuna esta tendría una extensión aproximada de 2,18 km² con una población aproximada de 21003 habitantes, estos datos se exponen en la siguiente tabla:

Tabla 3

Composición de la hipotética comuna central

Barrio	Área (km²)	Población	Densidad (Hab/Ha)	EPE (m²)	Índice (m²/Hab)
Central	0,36	1378	37,90	16.057,92	11,65
Sta. Rita/Obrero	0,33	3127	92,08	18.748,20	6,00
Trinidad	0,35	1646	46,96	6.873,86	4,18
Uribe Uribe	0,21	2791	130,32	10.519,78	3,77
San Cayetano	0,1	1699	160,64	4.397,73	2,59
Colombia	0,32	4519	138,41	4.177,54	0,92
Alfonso López	0,21	1479	69,03	1.079,58	0,73
Libertadores	0,12	1964	154,93	0,00	0,00
Bizerta	0,13	2400	172,92	0,00	0,00
Total	2,1	21003	96,35	61.854,61	2,95

Datos tomados de *Anuario Estadístico de Palmira*, Cámara de Comercio de Palmira (2021).

Cartografía Base: Instituto Geográfico Agustín Codazzi – IGAC (2011).

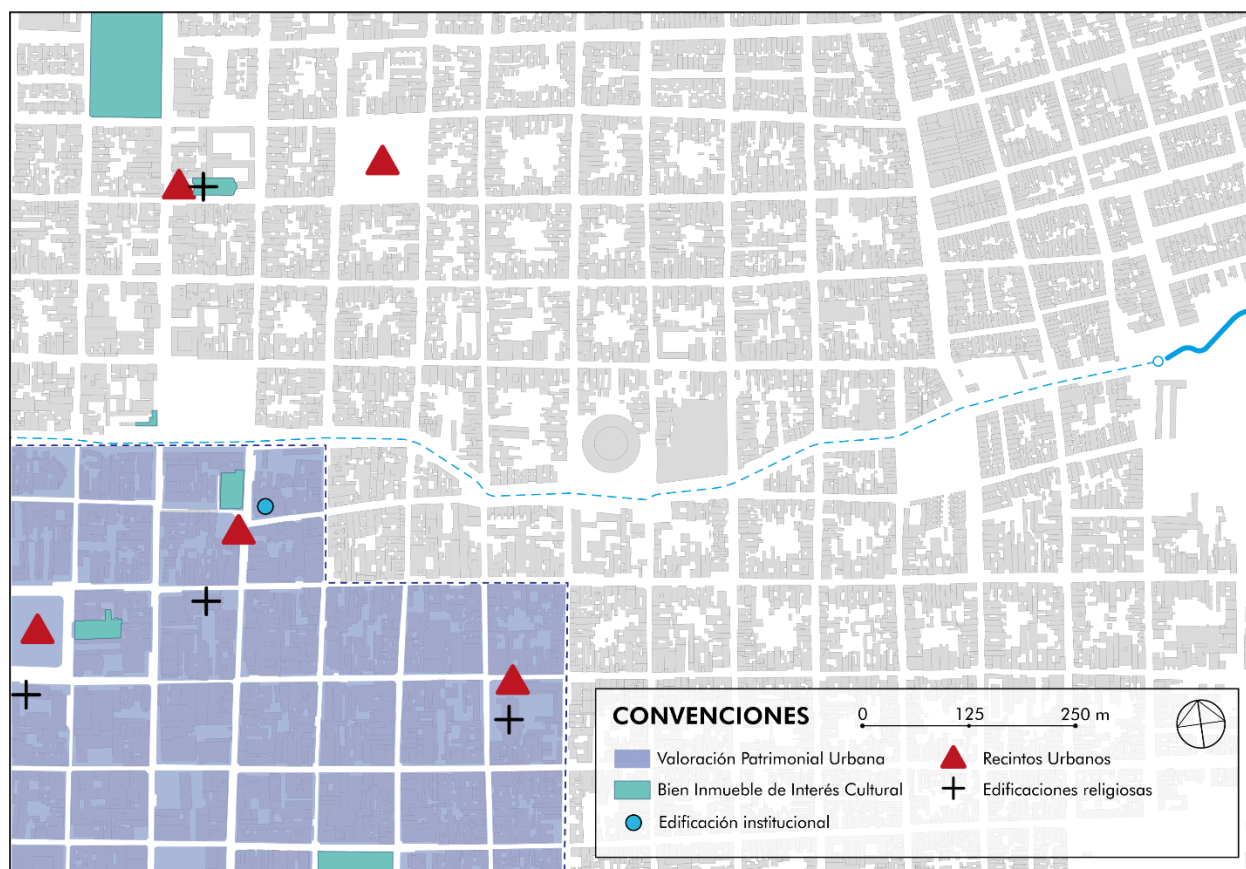
Como se observa en la Figura 50, el nivel de espacio público efectivo que alcanzan los barrios de la periferia está sobre los 6 m²/Hab, siendo en la central de menos de la mitad; lo que demuestra la brecha entre la zona central y las de crecimiento reciente, a pesar de la baja densidad poblacional de esta parte de la ciudad de tan solo 96,36 Hab/Ha, mientras que el

promedio de los barrios exteriores en 2021 no es inferior a los 150 Hab/Ha, con proyecciones en la comuna 6 de hasta 200 Hab/Ha (Alcaldía de Palmira, 2023).

En conclusión, en el aspecto del EPE un aumento ligero del mismo en el corredor del parque lineal y de los barrios centrales, sin duda es capaz de suplir la brecha entre esta zona y los nuevos crecimientos de la periferia logrando los 6 m²/Hab globales, pero aún demasiado lejos de los 15 m²/Hab que establece el POT como meta. La baja densidad poblacional del centro hace posible el aumento necesario más sencillo, pero en una eventual redensificación sería necesario un crecimiento en altura que permita abrir nuevas zonas públicas a la ciudad en este valorizado sector. Así mismo es importante garantizar una conexión con el Bosque Municipal que permita a más habitantes un acceso cercano a sus zonas de esparcimiento desde el mismo Parque Lineal.

Patrimonio

La definición y conceptualización del sistema de patrimonio de acuerdo con el Artículo 1 de la Ley 1185 de 2008 define al patrimonio cultural de la nación en la constitución de todos los bienes materiales, las manifestaciones inmateriales, los productos y las representaciones de la cultura que son expresión de la nacionalidad colombiana. En el contexto del eje urbano que alberga al Parque Lineal en sus primeros dos tramos, se identifican un conjunto de bienes patrimoniales de los cuales algunos no están clasificados como tal dentro de la norma vigente del POT del 2001 y actualizado a 2014. Estos bienes de interés para el municipio y en especial para la propuesta, que se alcanzan a representar en las inmediaciones de la representación de la cartografía de las Figura 52 y 53 serían los siguientes:

Figura 52*Cartografía de patrimonio según norma vigente*

Adaptado de *POT Palmira*, Alcaldía de Palmira (2014). Cartografía Base: Instituto Geográfico Agustín Codazzi – IGAC (2011).

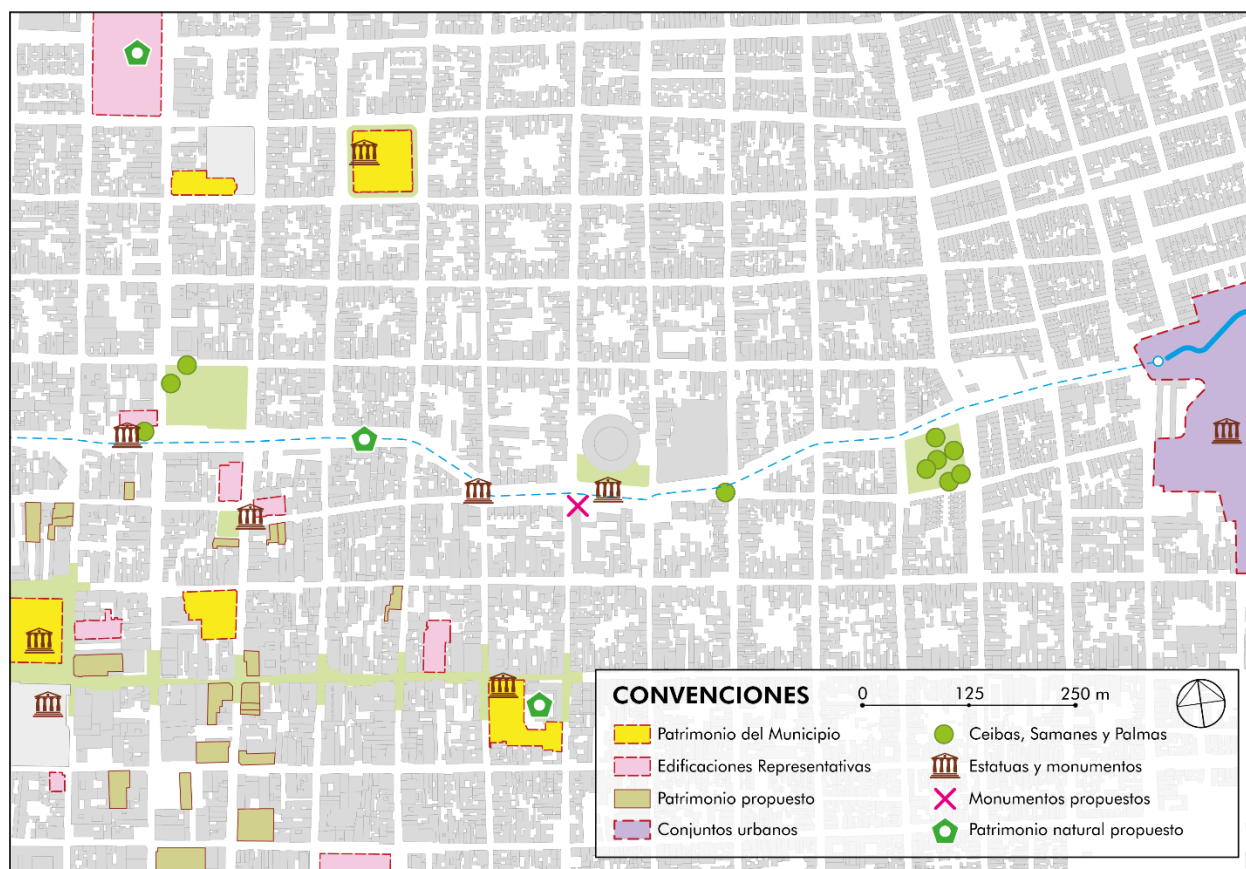
Patrimonio Cultural Urbano. Acuerdo 028 de 2014. Norma vigente, divide a los bienes de interés para el municipio en los siguientes:

1. Recintos Urbanos (Parque Bolívar, Obrero, Sta. Rita, Bomberos y Trinidad).
2. Patrimonio Científico Urbano.
3. Monumento Nacional Urbano (Catedral de Palmira).
4. Bienes inmuebles de interés cultural (Casa de Ricardo Nieto, Iglesia de Santa Rita, IE Cárdenas Centro, Teatro Rienzi, Galería Central y Teatro Materón).

5. Valoración Patrimonial Urbana (Zona centro).
6. Edificaciones Institucionales (Cuartel Bomberos de Palmira).
7. Edificaciones Religiosas (Iglesia de Sta. Rita, Los Carmelos, Catedral y Trinidad).
8. Edificaciones comerciales y de servicio.

En el POT vigente, se presenta al centro de la ciudad como un área comprendida en los barrios Centro y La Trinidad, lo que tiene como resultado una extensa área de conservación con unos pocos equipamientos de uso y recuperación a futuro. Esta definición implica una uniformidad en el tratamiento del centro cuando claramente hace mucho que perdió esa característica de centro tradicional. Mientras que se ignora muchos otros elementos a considerar únicos en la ciudad como la Plaza de Toros o la Casa de la Cultura. La normativa vigente tiene claramente una visión del centro como un espacio definido en el que la arquitectura y la morfología de la ciudad es un único elemento para conservar cuando la homogeneidad de esta zona es claramente lo contrario a la realidad.

La verdadera situación de esta zona es de varios espacios y edificaciones de gran importancia histórica y calidad arquitectónica que se pierden en la necesidad comercial del centro, se generan en conjunto o son elementos representativos distribuidos por toda la ciudad y con mayor presencia en esta parte. El centro es así un cúmulo de edificios de diferentes épocas y usos que se vuelven en su mayoría edificios comerciales o de servicios, a su vez se ven claramente vinculados a espacio públicos de efectivo uso y concurrencia en la ciudad, lo que representa una oportunidad de potenciar usos que reivindiquen la memoria histórica y la cultura en el centro de Palmira.

Figura 53*Cartografía de patrimonio según norma propuesta*

Adaptado de *POT Palmira*, Alcaldía de Palmira (2023). Cartografía Base: Instituto Geográfico Agustín Codazzi – IGAC (2011)

Patrimonio Material Urbano y Expansión. Formulación POT 2023. Propuesta para la actualización del POT divide a los bienes de interés en:

1. Estatuas y monumentos (Busto Juan Nepomuceno Nieto, Busto Ricardo Nieto, Busto General Rafael Uribe Uribe, Estatua Simón Bolívar, Busto Luis Carlos Galán Sarmiento, Monumento a la Bicicleta y Monumento “Toro de Salida”,)
2. Bienes de Interés cultural Nacional (Catedral y Antigua Alcaldía)
3. Bienes de Interés cultural municipal

- a. Conjuntos Urbanos (Bosque Municipal)
 - b. Edificaciones Religiosas (Iglesia de Sta. Rita, Los Carmelos, Catedral y Trinidad).
 - c. Edificaciones Institucionales o Representativas (Galería, Teatro Rienzi, Palmeras y Materón, Cuartel Bomberos, Casa de Ricardo Nieto, IE Cárdenas y Hotel El Dorado)
 - d. Casas de Hacienda
4. Bienes de Interés Natural
- a. Arboledas y vegetación notables
 - b. Ceibas- Samanes - Palmas reales
5. Patrimonio propuesto (LICBIC)
- a. Patrimonio natural propuesto (Parque Lineal y Ceibas)
 - b. Patrimonio cultural propuesto (Museo de Arte Peatonal)
 - c. Patrimonio Cultural (Arquitectura notable de conservación)
 - d. Patrimonio natural

Esta caracterización propuesta hace posible una visión más detallada de los elementos a conservar, en primer lugar, mantiene los edificios claves de la norma vigente y amplía la definición a la arquitectura que por su valor histórico es susceptible a ser elementos representativos en el entorno comercial del centro, gran parte de estos bienes inmuebles se encuentran en manos de privados por lo que están condicionados a las necesidades de los dueños del edificio; en este contexto se agrega que las acciones son mantener y recuperar las características particulares del inmueble, en cuanto a su volumetría, paramentación, elementos de fachada, distribución espacial, la relación de espacios libres y ocupados y la altura entre pisos.

La propuesta de la alcaldía toma también al patrimonio artístico y ecológico como parte integral de los bienes del municipio a mantener, como protagonistas del entorno que junto a la arquitectura crean una verdadera imagen de lo que es Palmira; del mismo modo incluye al conjunto tradicional del Bosque Municipal, que cargado de hitos de relevancia en su perímetro conforma un entorno natural desvinculado al centro. Es posible de este modo que dos centralidades patrimoniales se encuentren en un único recorrido, vinculados no solo por la trama ortogonal de las calles, sino por una alameda importante, de vocación cultural, histórica y ambiental, esa alameda o paseo del centro al bosque no sería otra que el Parque Lineal.

Equipamientos

El área de estudio comprende las comunas 4, 5 y 6 y es en esta zona central en la que se concentran gran parte de estas tipologías destinadas al uso colectivo. Naturalmente el POT vigente sería la principal fuente en cuanto a cartografiar la ubicación, extensión y uso de estos elementos, pero vagamente se engloban en el mapa de Áreas de Actividad como uso dotacional, por lo que en la cartografía de la Figura 54, se usará la clasificación propuesta por la actualización del POT para el año 2023, por parte de la Alcaldía De Palmira.

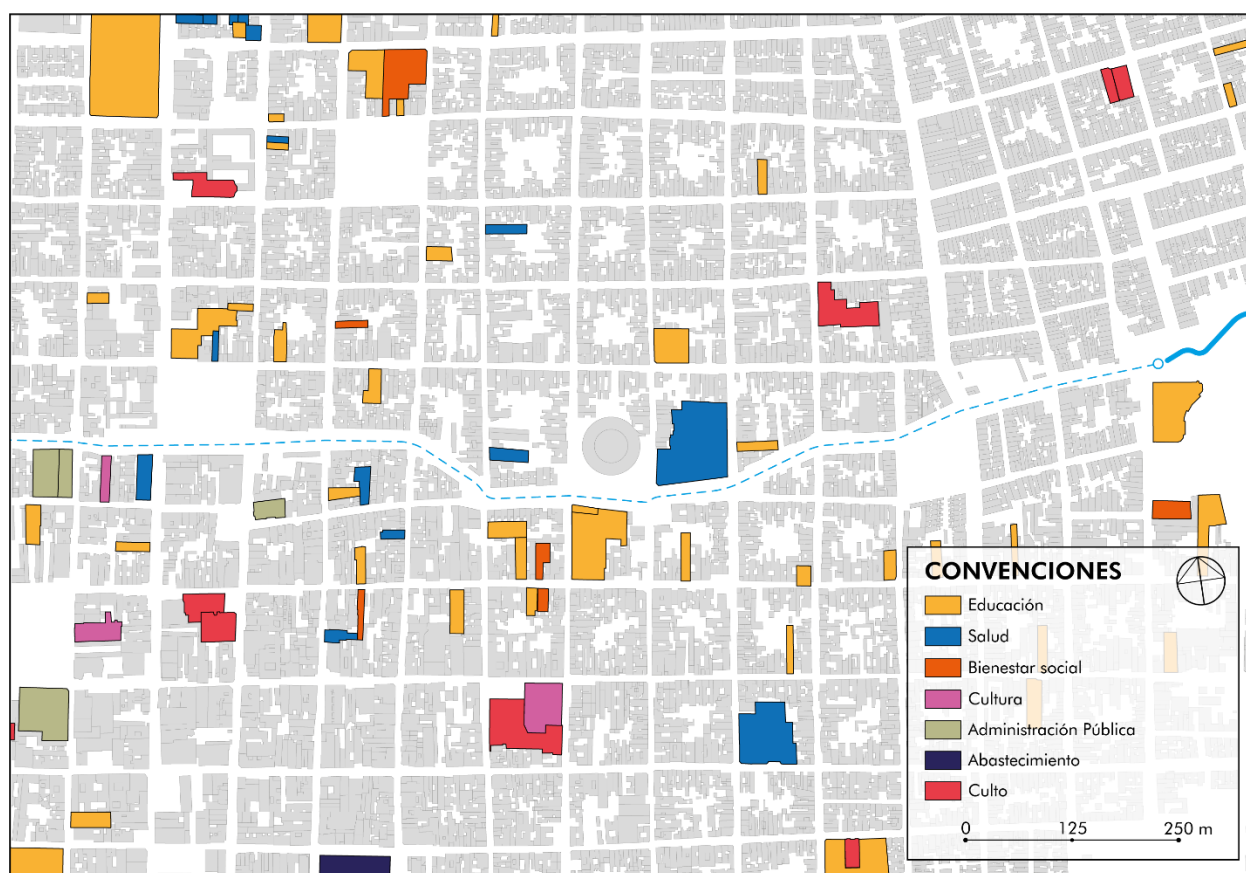
La clasificación propuesta para la formulación del presente plan se realiza con base a lo establecido en el artículo 2.2.2.1.2.1.1. del Decreto 1232 de 2020 que indica que los equipamientos se clasifican en (1) colectivos y (2) de servicios básicos.

- **Equipamientos colectivos:** se definen como espacios físicos que acogen las actividades comunitarias de la población, y están dirigidos a satisfacer las necesidades fundamentales.

- **Equipamientos de Servicios Básicos:** espacios físicos destinados a la prestación de servicios de atención a la ciudadanía, mantenimiento y administración del municipio.
- **Equipamientos Complementarios:** agrupan los equipamientos con características particulares dirigidos a necesidades específicas de la población y se suman a la oferta de servicios del sistema como parte de la estructura del Municipio (Alcaldía de Palmira, 2023).

Figura 54

Cartografía de equipamientos según norma propuesta



Adaptado de *POT Palmira*, Alcaldía de Palmira (2023). Cartografía Base: Instituto Geográfico

Agustín Codazzi – IGAC (2011)

En este mismo estudio se relacionan a las comunas mencionadas por su carga de equipamientos en contraposición a la población de cada una. En términos generales son las comunas 4 y 6 (comunas del centro) las que más elementos de dotación contienen, pero a su vez las que menor población recae en sus límites y en caso contrario son las comunas exteriores las que evidencian la tendencia contraria, mientras más población poseen, menos equipamientos funcionan en la comuna. No obstante, la comuna 2 y 3, serían las únicas que equilibran la tendencia entre población y disponibilidad de usos colectivos.

La Tabla 1, expuesta anteriormente en este documento presenta a Palmira como un municipio en cuya zona urbana abundan los equipamientos de tipo educativo con un importante 68% entre todos los usos, seguido por el sector de la salud con el 18% y el restante al uso social y recreativo, entre ellos los equipamientos de tipo cultural son solo 5 con un 2% del total ubicados todos en el centro e inmediaciones.

Se requiere implementar estrategias para conformar la estructura de equipamientos, que se fundamente en generar una red en el ámbito funcional del ordenamiento. De esta forma, los proyectos tanto de equipamiento como de espacio público deben integrar a las diferentes comunas y corregimientos, para consolidar una red que se encamine desde lo local hacia lo urbano con equipamientos multisectoriales que le apunten a diferentes servicios y rangos poblacionales (Alcaldía de Palmira, 2023).

La distribución de los equipamientos básicos está concentrada en el centro, lo que implica desplazamientos desde las afueras, mientras tanto es esta zona la que presenta una relativa distribución adecuada e incluso un superávit de dotación en la relación a la baja población que representa la zona. En cuanto a la prevalencia de equipamientos en el sector de estudio se presenta la calle 31 como un articulador de educación, mientras es el corredor del Parque Lineal

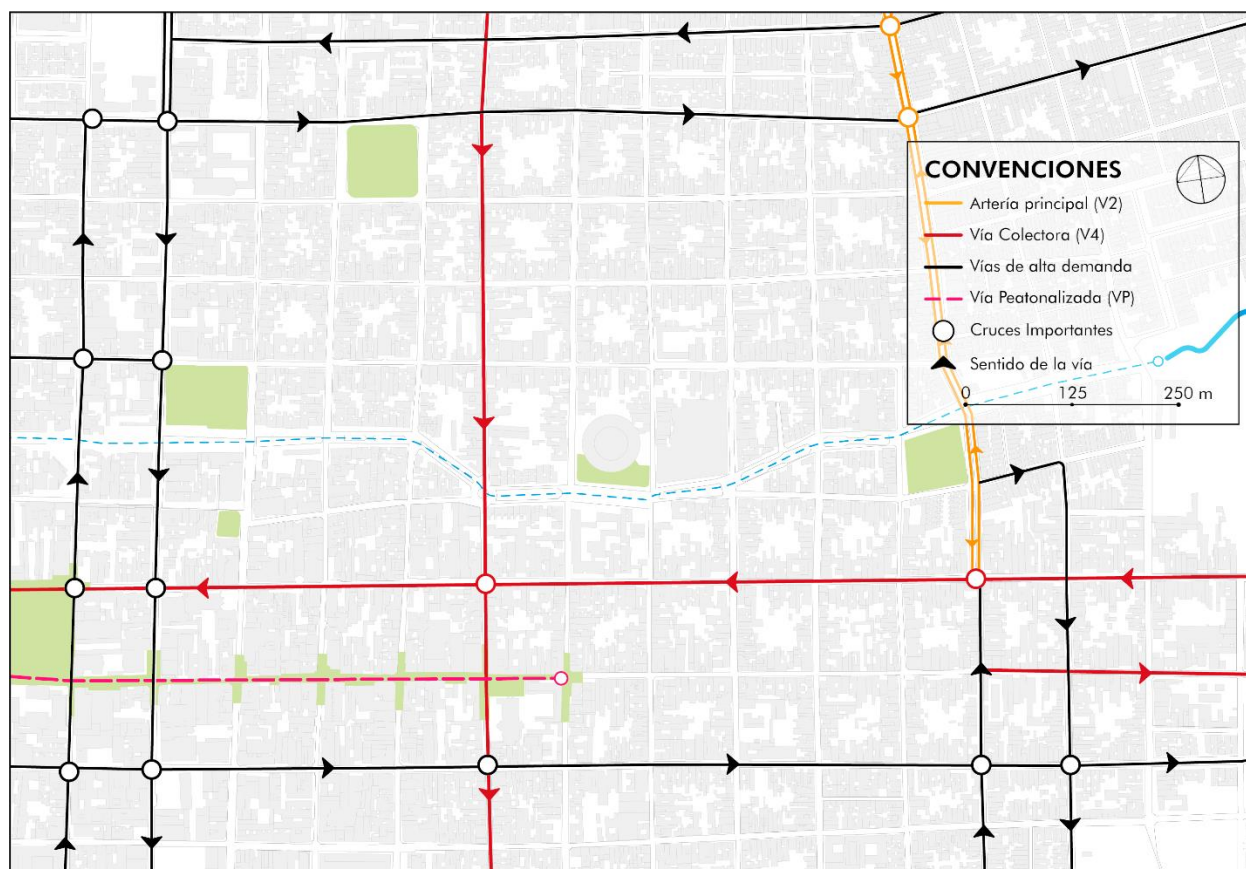
muy poco apreciado para estos desarrollos con solo uno destacable: la clínica de Comfandi; el eje del Parque Lineal no parece estar en relación en la construcción de un eje de usos para la ciudad a pesar de que presenta una cercanía al centro, la desconexión preocupante.

Es este sector el encargado de articular una red urbana de equipamientos y servicios entorno al espacio público y el patrimonio, que permita un enfoque en la cultura y la recreación que le va a permitir al corredor en conexión al Bosque Municipal y la peatonal de la calle 30, darle la importancia entorno al río que siempre se le ha negado.

Infraestructura Vial

En el ámbito de la movilidad, la circulación vehicular desde la llegada del automóvil siempre ha tenido la prioridad representada en la planeación urbana, la sectorización de las ciudades y la prevalencia del parqueadero sobre el espacio público, las normativas vigentes se rigen sobre optimizar el transporte para los vehículos a través de las vías con diferente jerarquización y amplitud según las dinámicas del corredor y que articulan sistemas viales de diferente clasificación. En el punto de Sistema vial y de transporte, visto con anterioridad en este documento se presenta a Palmira como una ciudad en proceso de consolidar una red de transporte urbana que mediante anillos exteriores planea reducir la fuerte demanda de suelo para el vehículo en el centro relevándolo hacia la periferia y dejando en esta zona a la que corresponde el sector del Parque Lineal, vías menores y secundarias que lleven a estos corredores exteriores el tráfico futuro.

El siguiente mapa tiene como objetivo señalar la jerarquización vial de la zona centro aledaña al eje del río Palmira, sus sentidos viales y las redes de movilidad sostenible presentes, así como los cruces viales más importantes, que permitan definir puntos de intercambio vehicular cercanos al corredor del Parque Lineal.

Figura 55*Cartografía de jerarquización vial*

Adaptado de *POT Palmira*, Alcaldía de Palmira (2014). Cartografía Base: Instituto Geográfico Agustín Codazzi – IGAC (2011).

Se revela un sistema vial jerarquizado donde en el eje del Parque Lineal se configura un corredor paisajístico integrado al sistema de espacio público mediante la circulación en vías locales y una ciclorruta central. Atravesado de forma perpendicular por la principal y más amplia carrera 19, como arteria colectora principal, cumple con la conectividad de la zona en el sentido norte a sur y viceversa por su morfología, esta vía conecta al norte con la calle 42, la principal vía de la parte urbana con conexión intermunicipal y por otro lado hacia el sur con la zona de expansión del municipio en el sector conocido como La Italia. Del mismo modo se presentan las

carreras 26 y 28, como vías paralelas y conformando vías secundarias de menor amplitud y en un solo sentido, siendo este desde el norte hasta el sur, con el mismo rol de traer el flujo vehicular del norte en Versalles y la calle 42 hacia el centro y la zona sur. A pesar de que la 28 no se reconoce como tal, posee tanto o más importancia que la carrera 26 en el sentido práctico para la movilidad de la ciudad.

En el otro sentido, se encuentra en paralelo al eje del Parque Lineal, la importante calle 31, mencionada con anterioridad funciona como conexión este a oeste en un solo sentido, desde el sector del Batallón por el oriente hasta la recta Cali-Palmira en el occidente, luego de haber atravesado el centro de la ciudad. Es importante también mencionar la vía peatonal de la calle 30, anteriormente funcionaba a modo de par vial con la calle 31, en el sentido contrario de este a oeste y posteriormente fue interrumpida para dar paso a la intervención urbana, esta parte desde el Parque Bolívar hasta la Casa de la Cultura Ricardo Nieto fue ejecutada en el 2015 y posee un enorme protagonismo en la zona centro de la ciudad. Es pertinente agregar que existen planes para ampliar la vocación peatonal hasta el sector de La Estación por la misma calle 30 hacia el oeste (Alcaldía de Palmira, 2023).

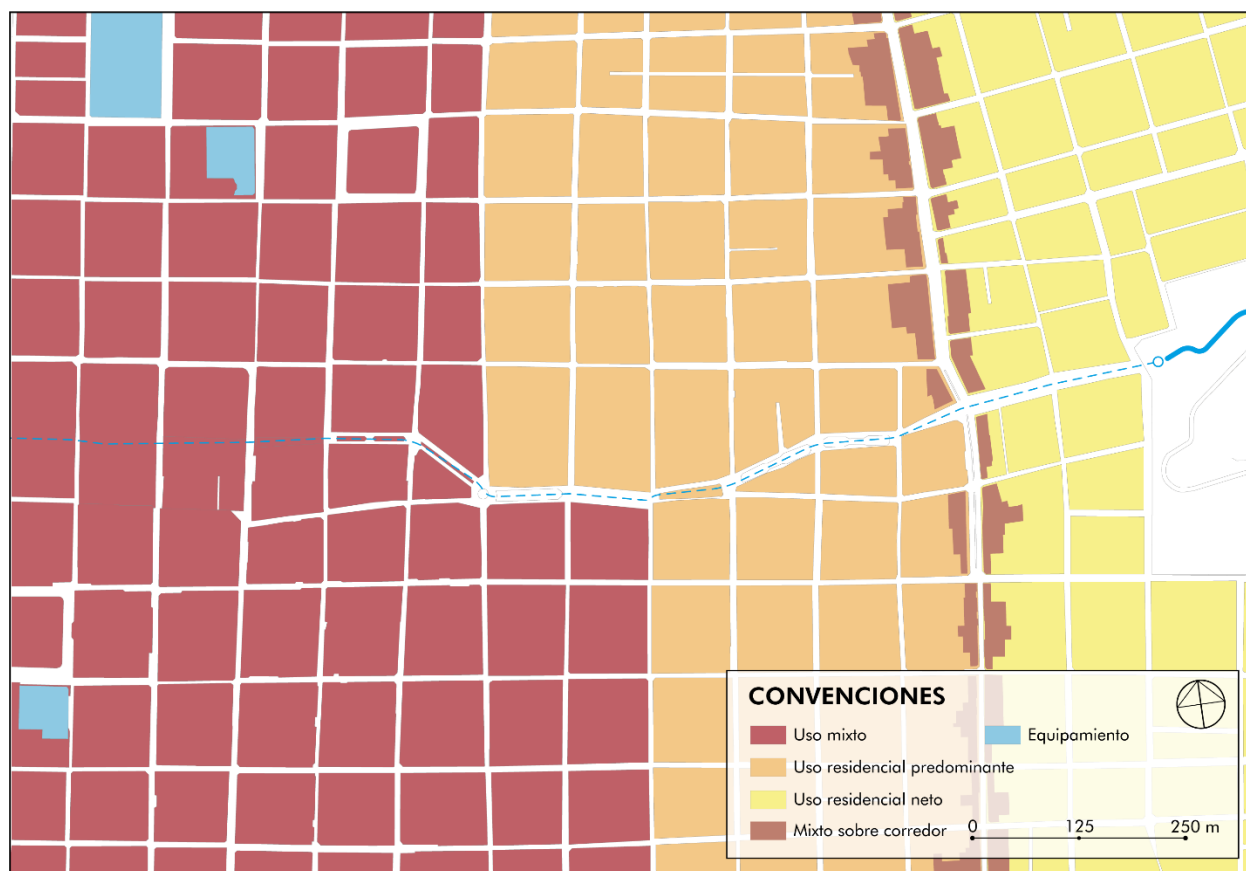
La ruta de la transformación del sistema vial en Palmira apunta a seguir la tendencia de la movilidad sostenible, se expresa en los nuevos estudios para la composición de los futuros proyectos de movilidad tener un énfasis en el peatón y la bicicleta. Un sistema para descongestionar en centro y aprovechar la compacidad de la ciudad para evitar la expansión desmesurada, garantizando una ciudad de los 15 minutos transitable para todos los actores viales del espacio público. Palmira tiene un centro urbano concentrado, con un radio de aproximadamente 2,5 km y una topografía plana, debe aprovecharse para plantear recorridos más amables y seguros para peatones y medios no motorizados (Alcaldía de Palmira, 2023).

Uso del suelo

En términos generales, el espacio de los barrios centrales en Palmira para la norma vigente corresponden a zonas para el desarrollo del uso mixto, compartidos con usos dotacionales repartidos por todo el perímetro, desde la calle 42 hasta la calle 23 y limitando al oeste con la vía ferrea hasta los barrios al este en la carrera 24. Esta delimitación corresponde al centro de la ciudad, en ella se localizan establecimientos que ofrecen bienes y servicios en diferentes escalas (Alcaldía de Palmira, 2001).

Figura 56

Cartografía de uso del suelo



Adaptado de *POT Palmira*, Alcaldía de Palmira (2014). Cartografía Base: Instituto Geográfico Agustín Codazzi – IGAC (2011).

Adicional a esto tambien se encuentra el corredor de la carrera 29 en la que se reparten usos mayoritariamente comerciales y que es marcado en la norma como un sector de actividad mixta sobre una vía, como podría ser en la calle 42 o desde Versalles hacia el norte en la carrera 28, esta vía presenta un punto de ruptura en las actividades de la ciudad, lo que significa a su vez una división de la actividad residencial en hacia la derecha una amplia zona residencial de tipología neta y una más disminuida zona residencial mixta más flexible a usos comerciales y limitante con la tipología central del municipio de consideración multiple.

Tratamiento Urbanístico

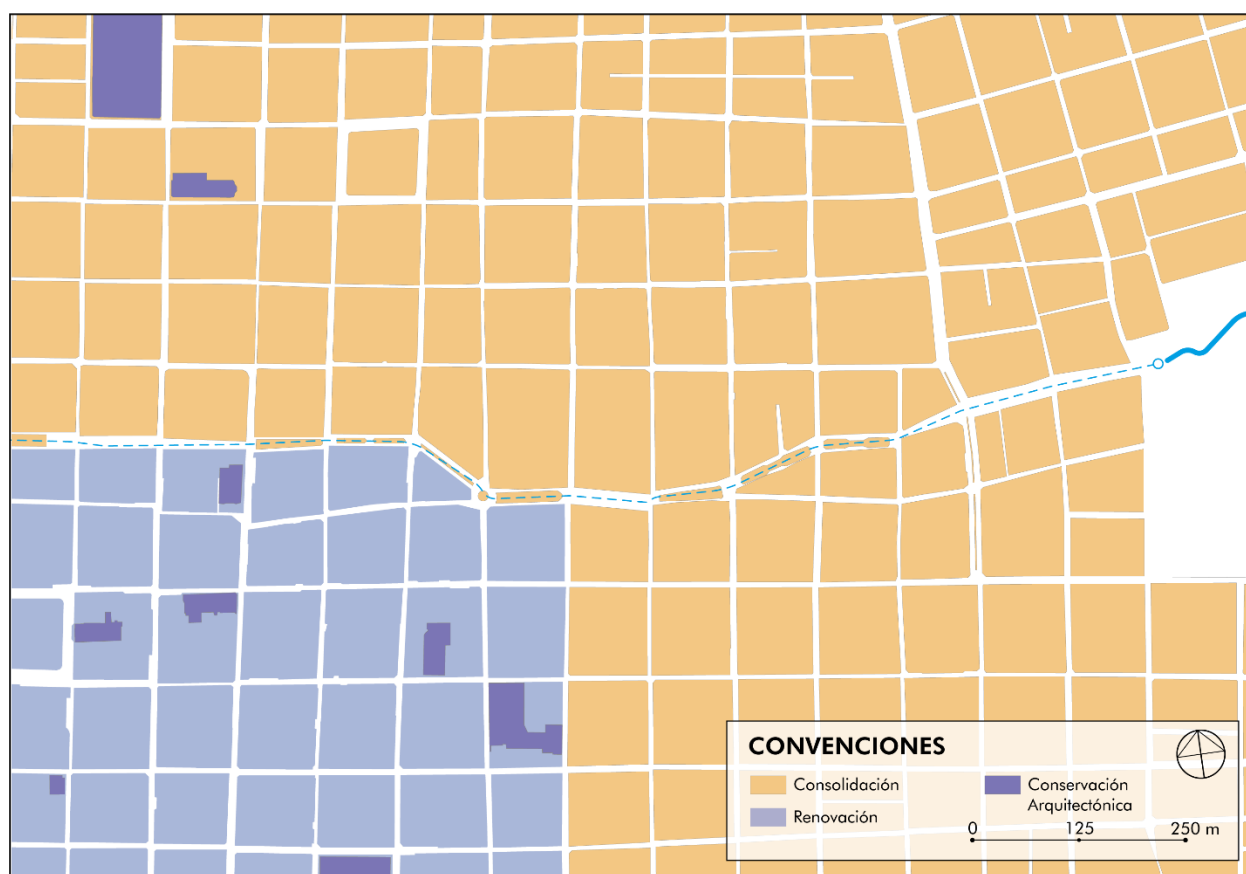
El tratamiento urbanístico actual hace referencia a las definiciones de la Ley 388 de 1997, en las que establece un sistema acorde al grado de transformación que un determiando sector puede llegar a lograr, dependiendo de la consideración del POT. Estos tratamientos urbanísticos descritos en la norma vigente del POT del año 2001, se describen en lo visible en la cartografía de la Figura 57 en Consolidación, referente a aquellas que esencialmente poseen características urbanas y ambientales definidas en el momento de su constitución, por lo tanto es importante mantener parametros que orienten a los desarrollos futuros sin afectaciones estructurales.

La otra zona visible en el mapa indica una extensa área de Renovación comprendida en los barrios más centrales del sector urbano, esta entiende al centro como un sector a cuya arquitectura no corresponde a las necesidades presentes, por lo tanto el desarrollo inmediato tendrá que realizarse bajo otros parámetros que sean acordes al contexto local y las transformaciones principalmente economicas por las que atravieza el centro de la ciudad, incluyendo perfiles viales mas amplios, mayores densidades y cambios en el uso actual del territorio; esto es una ligera contradicción en cuanto al manejo de uso patrimonial que engloba el mismo sector.

En tercer lugar y en contraposición se ubica el uso de Conservación para aquellas arquitecturas que se deben mantener integralmente bajo el nombramiento de bienes patrimoniales que conserven lugares y espacios principales para el centro urbano y como parte de la identidad del municipio. Estas zonas marcadas en azul representan mas que zonas o manzanas, edificios muy bien definidos que se encuentran en mayor medida dentro del área de renovación integral, atados al pasado y al desarrollo de la urbe.

Figura 57

Cartografía de tratamiento urbanístico vigente



Adaptado de *POT Palmira*, Alcaldía de Palmira (2014). Cartografía Base: Instituto Geográfico Agustín Codazzi – IGAC (2011).

Morfología Urbana

La morfología de las ciudades es un aspecto imprescindible en el estudio de las zonas urbanas, especialmente cuando se pretende realizar una renovación urbana que aproveche las potencialidades y características propias del entorno para crear espacios que representen la identidad de la ciudad y generen una adecuada apropiación entre sus habitantes. Ninguna ciudad es igual a otra, ni en el mismo país ni la misma región, cada una se desarrolla en torno a una serie de soluciones que responden a las necesidades del sitio y dan cuenta de periodos históricos, transformaciones económicas y sociales que, entre muchos otros factores, determinan el estado físico de las ciudades.

En el crecimiento progresivo de las ciudades y su desarrollo, se generan procesos de especialización, conectividad, dispersión y concentración que dan origen a las diferentes muestras de organización en el entorno urbano que a su vez pasan de tener una frontera definida a establecer procesos de metropolización constituyendo jerarquías adicionales entre distintas ciudades. Palmira pertenece a las múltiples ciudades hispanoamericanas fundadas y trazadas en el contexto del asentamiento español en América, por lo que comparte origen y reglas de diseño presentes en la mayoría de estas urbes.

Su distribución espacial urbanística es por manzanas de tipo geométrico regular a partir de la plaza principal, de 100 x 100 mts. Esta traza se expande desde el centro de la ciudad hacia su periferia. En la segunda mitad del Siglo XX –1.960– presenta manifestaciones propias de la ciudad “moderna” planificada que tiene un énfasis en el sistema de circulación, por el efecto que el automóvil trae consigo . . .

A partir de la década de los sesenta suceden una serie de hechos urbanos que se implantan en el norte de la ciudad con trazados radiales, orgánicos e influenciados por el concepto

de ciudad jardín y su elemento urbano cul-de-sac; todos dando uso de referencia a las normativas urbanas disponibles y vigentes (Manrique Flórez, 2021).

Figura 58

Palmira en 1957



Nota: Aerofotografía ortogonal de Palmira tomada por el Vuelo M133/1957 por el IGAC.

Tomado de: *Palmira, Morfología Urbana En El Valle Geográfico Del Río*

Cauca. Siglo XX (1.960 – 1.997), por Oscar Fdo. Manrique Flórez, pág. 137 (2021).

Trazado

Las manzanas se ubican en una trama ortogonal orientada de norte a sur y de este a oeste variando en su inclinación según la posición y la lejanía de la plaza central, la morfología ajusta así predios longitudinales con la cara de la fachada en el lado corto del predio generalmente y dejando una serie de vacíos centrales como residuo del antiguo patio colonial, al ser resultado de las subdivisiones de las casonas de la fundación. La tradición del centro dicta que la forma de las

calles debía seguir al tramado original, a pesar de que este desarrollo se aumenta después del periodo de independencia, la influencia planificadora y constructiva española sigue rigiendo hoy en día la forma en que se construyen las ciudades como Palmira. Esta ciudad está en el entorno propicio para el desarrollo de una trama reticular, ya que no se ve interrumpida por cambios abruptos en la topografía al estar asentada en un valle y de que el mayor afluente del entorno urbano haya sido mimetizado en el proceso de crecimiento. Dándole a la variedad en la retícula a las nuevas urbanizaciones en las periferias, en donde se tiene en consideración otros aspectos planificadores entorno al transporte y la designación de zonas abiertas de espacio público.

Para el proyecto la trama ortogonal del centro es una característica que mantener libre de alteraciones ya que representa gran parte de la esencia de los centros fundacionales perdida en la arquitectura pero que se mantiene en la estructura espacial. Se tendrán de este modo que evidenciar las potencialidades que mantiene la composición reticular en favor de un desarrollo armónico en el entorno consolidado y que permita a otros municipios con conformaciones similares tener al proyecto de referente en intervenciones en sus propios centros. En los puntos siguientes se desglosan los elementos que conforman además del trazado y que son resultado de este ya que la morfología de esas condiciones son las que permiten la existencia de perfiles, tipologías edificatorias, densidades constructivas, entre otras.

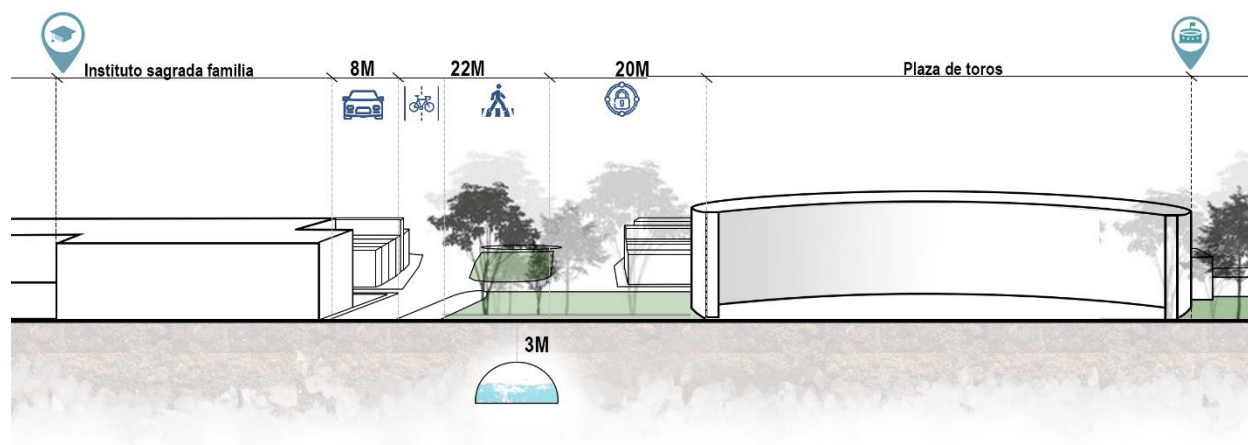
Perfiles viales

Así como conserva en este sector la trama fundacional, del mismo modo las calles siguen conservando su amplitud con pequeños cambios, al seguir la tendencia transformadora del automóvil, es este el que ocupa más de la mitad de la amplitud de las vías, siendo el restante para parqueo, peatón y comercio informal; de modo que la ciudad actual es difícil de circular tanto en vehículo como a nivel peatonal. La definición de estos perfiles en su gran mayoría corresponde

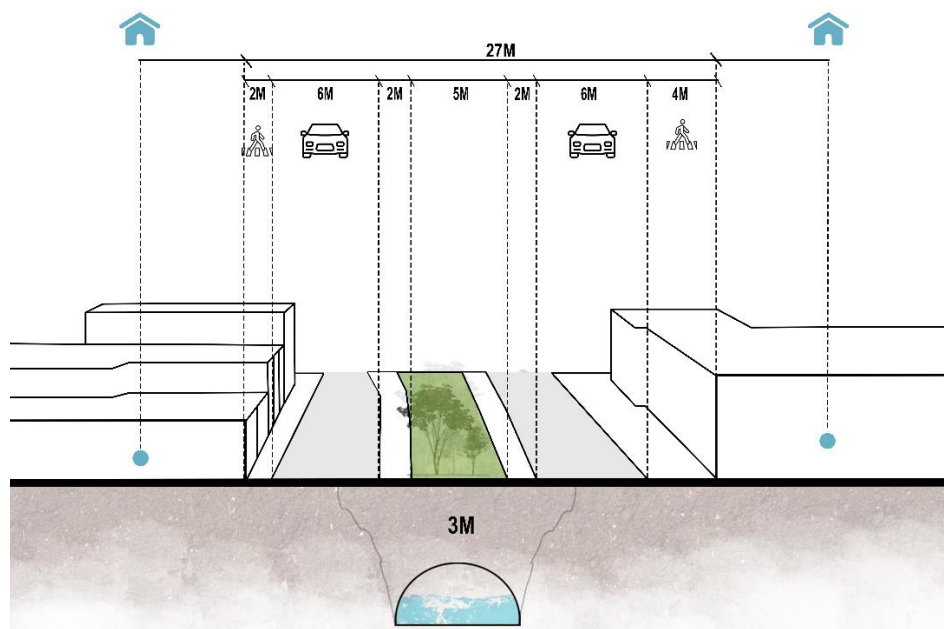
al de vías con andenes que no superan 1,5 m en su mayoría y carriles vehiculares que ocupan gran parte del espacio disponible, las edificaciones se sitúan así a lado y lado de la calle, sin dejar antejardín ni cesión de espacio público salvo casos puntuales en edificaciones más contemporáneas y presentan una considerable apertura visual dada la baja altura de las construcciones.

El perfil típico de este centro corresponde al tradicional de herencia española y se ha transformado según la necesidad del predio, se toma como punto de partida aquella calle colonial con edificaciones de uno o máximo dos pisos, de ventanas y puertas profundas, y cubierta de teja en voladizo sobre la fachada; posteriormente los cambios de necesidad y uso han variado hasta la infinidad de disposiciones tipológicas que se presentan hoy en día, permaneciendo inmutable en la amplitud de sus calles, ya que en Palmira no se han llevado a cabo ensanches que desplacen el paramento para abrir paso a la vía. Esta disposición también imposibilita la diversidad de los andenes, con un espacio mínimo para circular, el peatón debe compartir el espacio con postes eléctricos, señalización vial, vendedores ambulantes e incluso vehículos estacionados.

Las únicas excepciones a estas generalidades en la zona de estudio corresponden a la carrera 19 y al Parque Lineal; el primero corresponde a un perfil vial mucho más amplio, destinado principalmente al uso vehicular posee andenes de al menos 3 metros a lado y lado donde ocasionalmente se encuentra un árbol y un perfil vial de dos direcciones, cada uno con dos carriles y un separador vial en el medio, ornamentado con palmeras desde la calle 31 hasta la 33, desde ese punto hasta la 42 el separador se limita a señalización de demarcación con tachón amarillo.

Figura 59*Perfil Parque Lineal entre carrera 22 y 23*

Cartografía Base: Instituto Geográfico Agustín Codazzi – IGAC (2011).

Figura 60*Perfil Parque Lineal típico*

Cartografía Base: Instituto Geográfico Agustín Codazzi – IGAC (2011).

El perfil del Parque Lineal es más variable, en cada tramo de manzana es prácticamente distinto, se mencionan entonces las siguientes generalidades: El perfil vial es el más amplio de la

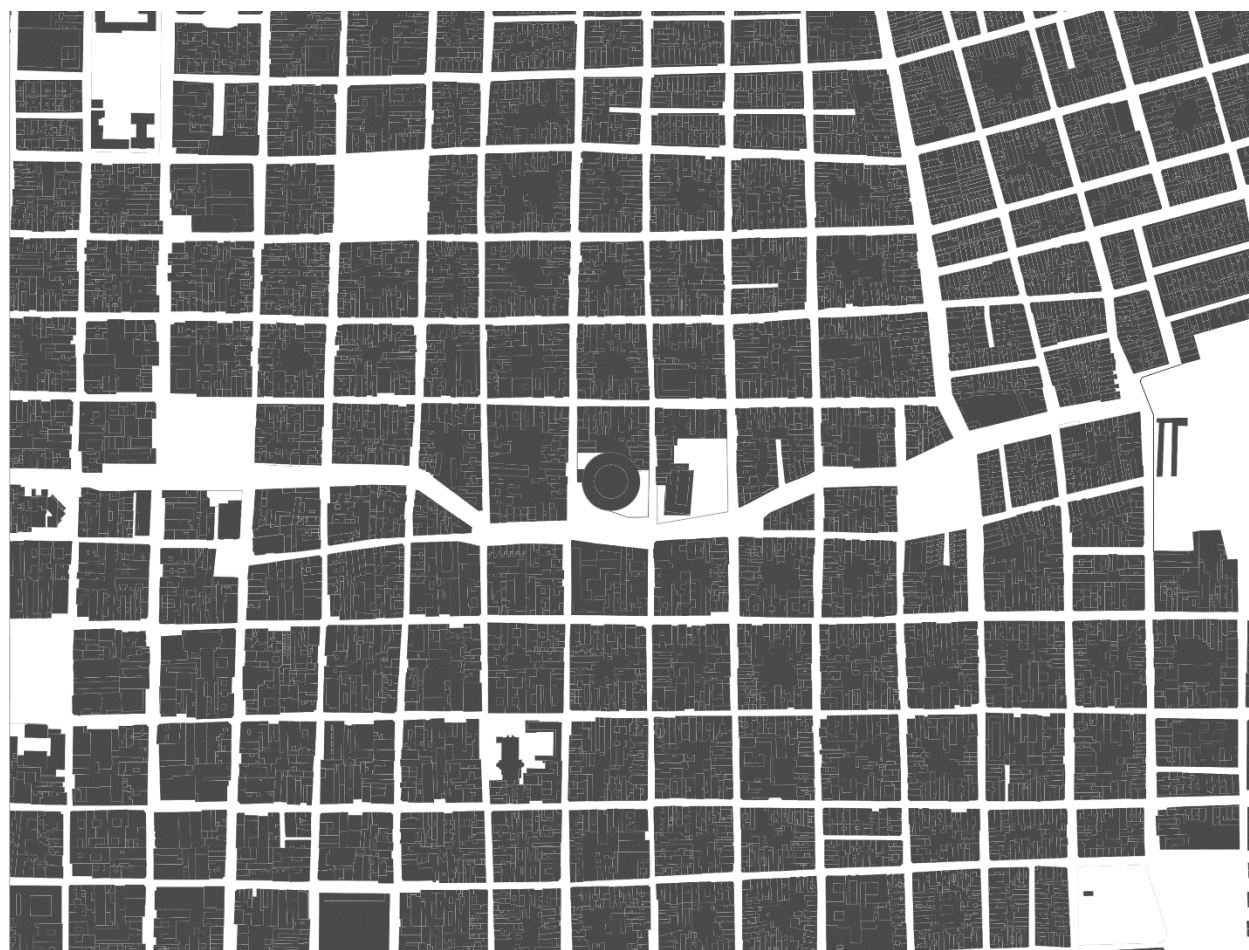
zona, corresponde en su mayoría de casos a un par vial en ambos sentidos, con un uno o dos carriles como máximo y se encuentra entre edificaciones con antejardín en su mayoría, andén y en algunos casos zona verde entre el antejardín y el carril. Las edificaciones existentes son en su mayoría viviendas de máximo 3 a 4 pisos por lo que su apertura visual tiende a ser generosa; la vía posee un separador de zona verde que en algunos puntos se consolida en espacio público efectivo y conforma el corredor del Parque Lineal, este posee en el centro o a ambos lados de la zona verde una ciclorruta por todo el recorrido y se encuentra densamente arborizado en su centro con variedad de especies arbustivas y arbóreas a considerar.

Lleno y vacío

El arquitecto italiano Giambattista Nolli en 1748 tenía la necesidad de representar en un plano la morfología de Roma según la podían reconocer y recorrer los habitantes de la ciudad, por lo que mediante el blanco y negro representa según el grado de libertad para circular y los hitos más importantes de la ciudad. En este punto se analiza como los vacíos urbanos cumplen un importante valor en las ciudades, en este caso Palmira, donde se evidencia el corredor del Parque Lineal como un importante vacío en la ciudad, dilataciones en las construcciones, espacios públicos y vacíos urbanos con cerramientos perimetrales. Es una constante de la época actual que los edificios públicos principalmente de dotación tiendan a ir contra el diseño arquitectónico mediante vallas, rejas o muros siguiendo la línea del paramento, hasta el espacio público, principalmente por seguridad aislándose del medio urbano y generando accidentalmente una ciudad más segregada. Esto se ve en el actual edificio en desuso de la Plaza de Toros, la Clínica Comfandi y la Casa de la Cultura, aún más complejo es el cerramiento que encierra al Bosque Municipal y lo aísla del importante vacío del Parque Lineal generando una discontinuidad poco coherente la oportunidad de espacio público efectivo en su interior.

Figura 61

Cartografía de llenos y vacíos



Cartografía Base: Instituto Geográfico Agustín Codazzi – IGAC (2011).

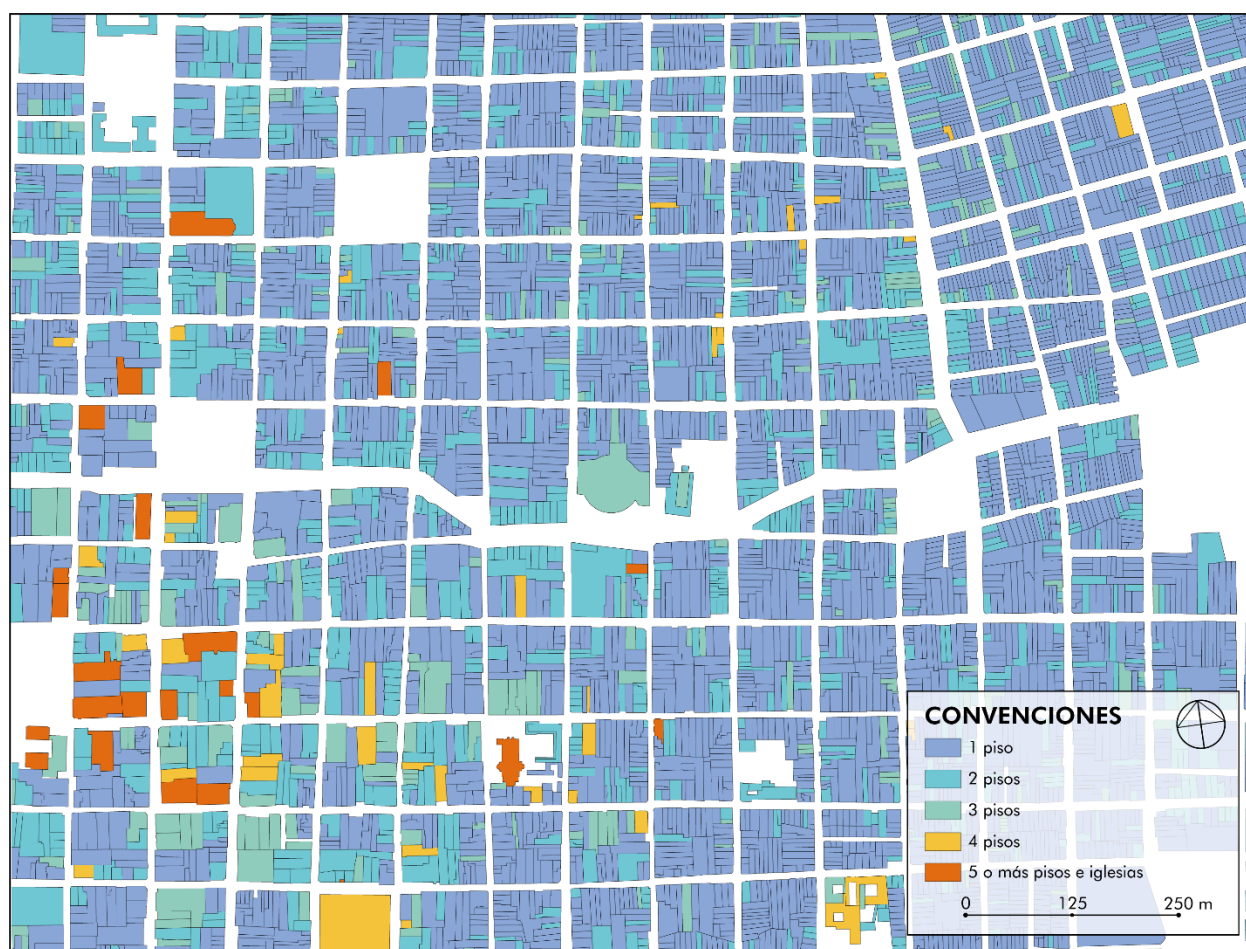
En resumen, la potencialidad del eje incluye la cantidad de espacio libre y circulable en el eje del Parque Lineal, permite encontrar en la red del tejido urbano ortogonal, rupturas de la tradición edificatoria ocultos tras los cerramientos y que son espacios de transición entre lo público y la actividad del interior de las edificaciones; la cartografía destaca la transformación que hace el río Palmira sobre la trama generando en sus puntos de quiebre en donde convergen más de un recorrido que concatena puntos de interés en la zona de estudio, especialmente en la centralidad de la Plaza de Toros un escenario de transformación en un punto estratégico.

Densificación

Para esta etapa del análisis, se elabora un mapa de alturas con el objetivo de identificar las alturas predominantes en el área de intervención. La clasificación es desde la gama de azules para uno a tres pisos, amarillo para de cuatro pisos y rojo para cinco o más pisos y edificaciones con torres como son las iglesias, puntos de referencia en las alturas que en ausencia de grandes edificios permiten a los palmiranos encontrar el centro desde la lejanía.

Figura 62

Cartografía de alturas por número de pisos



Elaboración propia a partir de recorridos en Google Maps. Cartografía Base: Instituto Geográfico

Agustín Codazzi – IGAC (2011).

Esta cartografía abarca edificaciones que van desde un piso en adelante, en términos generales los resultados obtenidos evidenciaron que la zona presenta una baja densidad, con una predominancia de construcciones de un solo piso; este hallazgo pone en manifiesto la necesidad de implementar estrategias de densificación del centro de la ciudad, especialmente considerando que el crecimiento urbano se ha desplazado hacia las periferias y corredores de actividad predominantes. Es una constante que en las zonas de mayor valor del suelo la densidad sea mayor, en el centro, por ejemplo, lo que da paso a edificaciones de varios pisos para hacer rentable la construcción en un espacio tan competitivo.

Se representa una variación notable en la dispersión de las edificaciones más altas dentro del área de intervención, existen sectores con menor densidad donde la actividad es netamente residencial mientras que otras se evidencian construcciones de dos y tres pisos, en algunas se presenta mixtura de usos, con locales en primer nivel y en los superiores se presenta vivienda, así mismo se presenta la tendencia a generar terrazas en la cubierta del edificio, usualmente techada con teja metálica y sin cerramientos, como un piso adicional para actividades de esparcimiento en la altura.

Además, se detectaron predios vacíos sin uso que representan una oportunidad significativa para la revitalización de la zona. Estos espacios tienen el potencial de ser aprovechados para desarrollar proyectos que promuevan la densificación y el fortalecimiento del centro urbano. Dichos proyectos pueden ser la construcción de viviendas de mayor altura y calidad. Por lo tanto, este análisis sirve para encontrar potencialidades de diseño en la zona espacios subutilizados y con bajas densidades que permitan crear y fortalecer estrategias de intervención que combinen con la revitalización de vivienda, la densificación responsable y la creación de espacios públicos para la ciudad de un nivel urbano más allá del contexto local.

Conclusión

Después de estos análisis se ha llegado a la conclusión de que el eje del Parque Lineal representa un espacio urbano con un gran potencial para el municipio de Palmira en su zona urbana, aunque actualmente enfrenta diversas problemáticas como el deterioro físico, la falta de cohesión social y ciertas deficiencias en su infraestructura también ofrece oportunidades significativas para transformarse en un espacio clave para la dinamización social, cultural y ambiental de la ciudad.

Con base en las características particulares de este corredor se definen para posibilitar una propuesta más cercana a las dinámicas de cada zona, tres etapas de intervención cada una con un enfoque específico orientado a potenciar sus fortalezas y resolver sus principales retos. En conjunto, estas tres etapas constituyen un enfoque integral que combina la conservación del patrimonio, el fomento de la cultura y por último la sostenibilidad ambiental posicionando el eje del Parque Lineal como un motor clave para el desarrollo urbano.

Etapas históricas patrimoniales

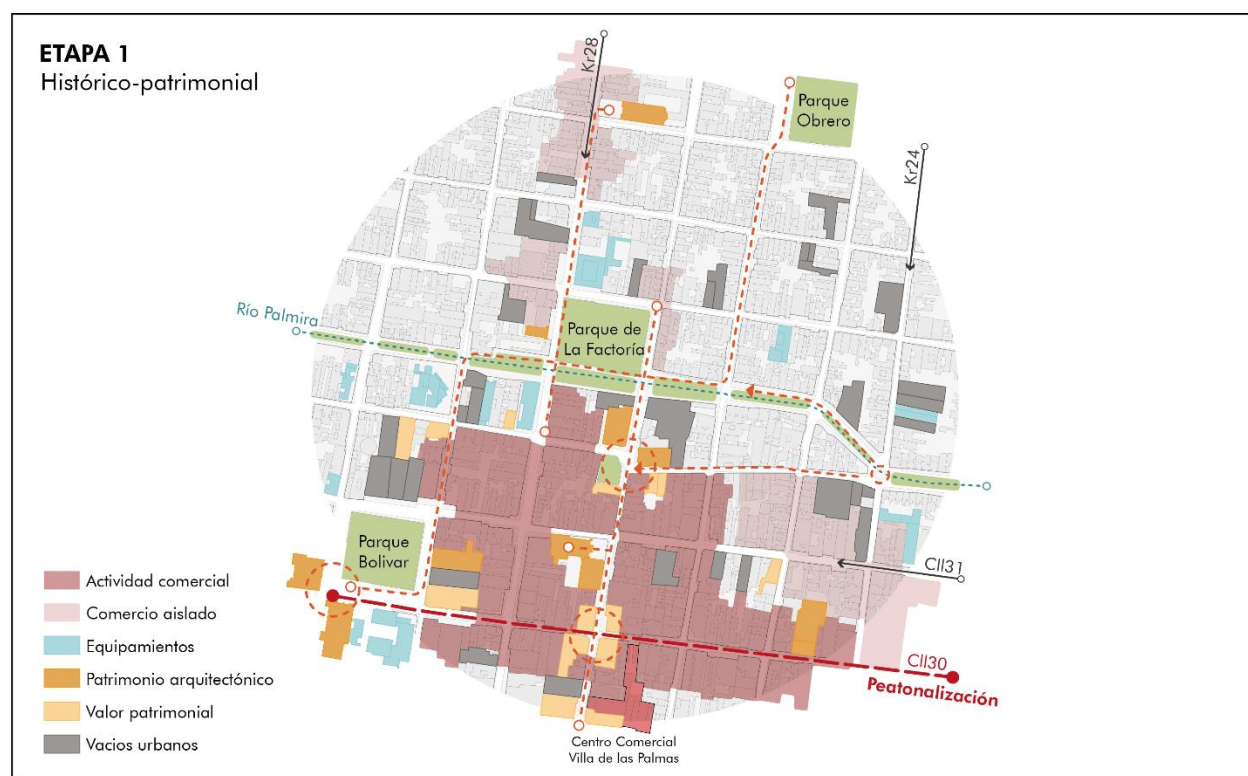
La primera etapa es patrimonial y se extiende desde la carrera 29 hasta la carrera 25, destacando por su característica principal la presencia de elementos arquitectónicos e históricos. Comprende el corazón de Palmira, ubicado en su centro histórico donde se encuentran importantes espacios públicos importantes en la configuración urbana, aquí surgen las interacciones de toda índole, políticas, económicas, sociales, entre otras; sin embargo, la coexistencia de estas áreas genera una tensión particular en el entorno, debido a la diversidad de actividades hay un aparente caos y ruido perceptual que dificulta el disfrute de los espacios.

Alrededor de estos espacios públicos se encuentra un valioso conjunto de infraestructuras patrimoniales que representan la memoria histórica y cultural de Palmira, estos elementos

patrimoniales que deben ser motivo de orgullo y rememoración, son piezas fundamentales para comprender la evolución cultural e histórica de la ciudad. No obstante, a pesar de su importancia, presenta retos ya que la intensa actividad comercial, sumada a la falta de conexión urbanística, genera una desconexión entre los espacios públicos y los bienes culturales que los rodean, es decir las dinámicas económicas y sociales dominantes de la zona que son vitales para el desarrollo local, han ocultado la visibilidad y el valor simbólico de estas infraestructuras.

Figura 63

Etapas 1



Etapas cultural artística

La segunda etapa es la cultural abarca el sector entre la carrera 25 y la carrera 20, esta zona tiene un alto potencial para convertirse en un núcleo de actividad cultural y artística, se caracteriza por la presencia de equipamientos educativos que enriquecen el entorno y por contar con un elemento emblemático en la parte central de su tramo como lo es la Plaza de Toros, este

espacio en su momento representaba un importante patrimonio cultural y social, actualmente ha caído en el olvido, convirtiéndose en un vacío urbano que carece de uso significativo.

Esta etapa se ubica entre las comunas 4 y 6, estas enfrentan carencias de espacio público de calidad para la satisfacción de los habitantes, la falta de áreas adecuadas para la estancia y el disfrute durante el recorrido del Parque Lineal y la compartida problemática de falta de vida nocturna con la etapa 1, agravan las condiciones de accesibilidad. Este sector enfrenta un problema crítico la cual es la vulnerabilidad ante inundaciones que representan un riesgo y dificulta la consolidación de espacios seguros y funcionales. Además, también posee oportunidades para el desarrollo cultural, una de ellas es la conexión con la Casa de la Cultura y la Casa Cultural de Rafael Pombo espacios desvinculados en el tratamiento urbano uniforme y que debido a su cercanía hacen posible un desarrollo conjunto a futuro.

Figura 64

Etapa 2



Etapas socioambiental

La última etapa comprende el segmento entre la carrera 20 y la carrera 15, esta sección se caracteriza por su relación directa con el entorno natural y las dinámicas sociales de la zona. Presenta una estrecha relación con el medio ambiente conservado ya que alberga al Bosque Municipal un recurso natural de gran importancia para la ciudad, este espacio es un pulmón vital no solo por su función ecológica, sino también por el potencial que tiene para convertirse en un punto de relación entre la naturaleza y la comunidad; actualmente el bosque parece estar desconectado de los habitantes “dándole la espalda” a su entorno urbano lo que limita su impacto positivo como un espacio dinamizador entre encuentro convivencia y naturaleza.

Así mismo, esta etapa cuenta con el Parque del Amor que complementa la infraestructura verde de la zona, a pesar de la presencia de estos recursos, la actividad dominante es la residencial con poca diversificación y densificaciones en el uso del suelo. La carrera 19 es el único corredor que presenta una dinámica comercial notable, pero esta actividad se ve debilitada al llegar al Parque Lineal debido al estrechamiento que comienza en la calle 31, pasando a un solo sentido vial y un menor perfil vial, lo que la convierte en una vía local de facto. Del mismo modo existen múltiples espacios en las tres etapas que corresponden a lotes no desarrollados o con edificaciones en desuso las cuales no solo interrumpen la continuidad funcional de la zona, si no también contribuyen a la percepción de abandono y disminuyen la capacidad de atraer diferentes tipos de actividad que enriquezcan el área.

Esta etapa se plantea no para exaltar una característica como en los anteriores sino para demostrar estrategias de integración entre la comunidad y sus diferentes actividades con la conservación ambiental, aprovechando el contraste entre comercio y vivienda en donde se evidencia una calle de alta actividad y un barrio con sentido de comunidad y cercanía.

Figura 65*Etapas 3*

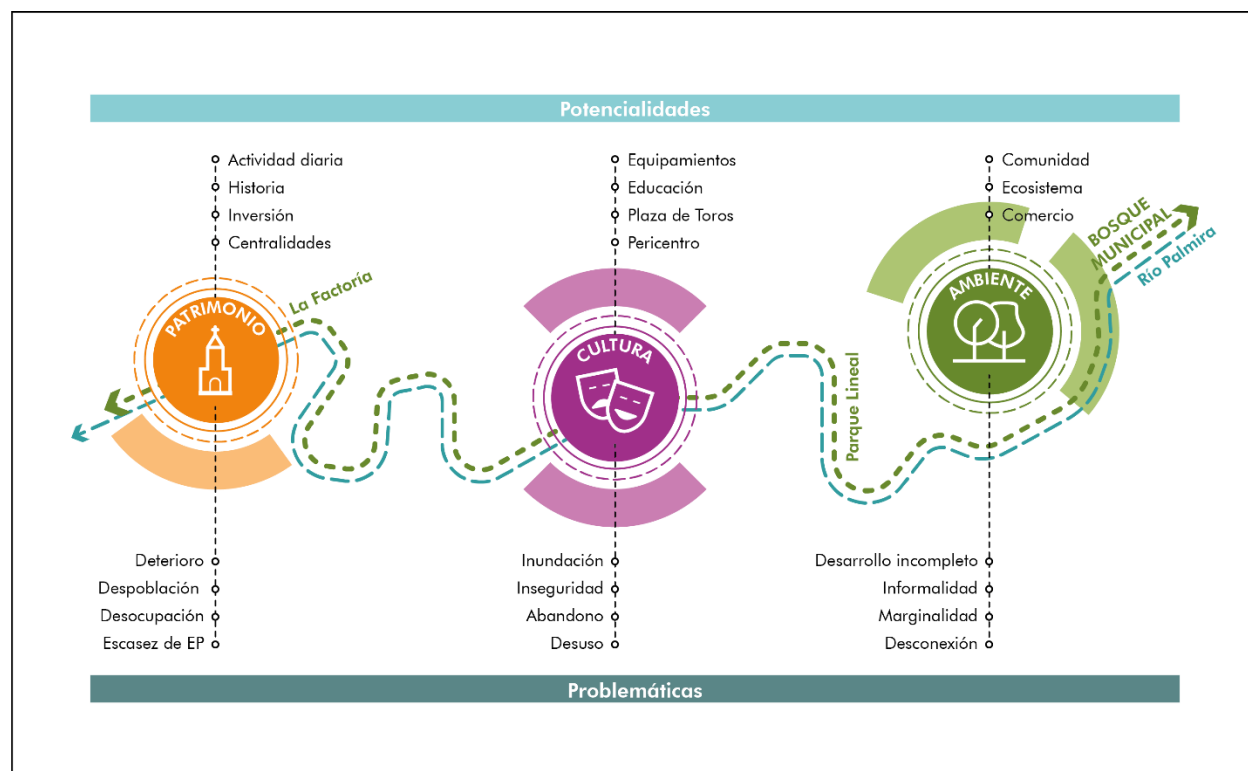
Propuesta

Una vez reconocidas las bases que proyectan la necesidad de una intervención urbana en el eje del río Palmira entamborado, se pretende elaborar una propuesta paisajística, urbanística y arquitectónica integral que promueva el desarrollo para el sector y revitalizar al río en su parte de mayor potencial de uso, vinculando al centro con el Bosque Municipal y restaurando el ecosistema de ribera en un espacio público de calidad cargado de uso y con la posibilidad de minimizar las frecuentes inundaciones.

Para ello es útil agrupar en cada etapa de la intervención sus potencialidades y problemáticas, en donde las primeras van a dar cuenta de las estrategias que van a mitigar los efectos de las segundas; estas piezas agrupan diferentes hitos con posibilidades existentes o subyacentes sin un límite definido, especialmente por las ramificaciones que tendrá el proyecto.

Figura 66

Matriz urbana de comprensión



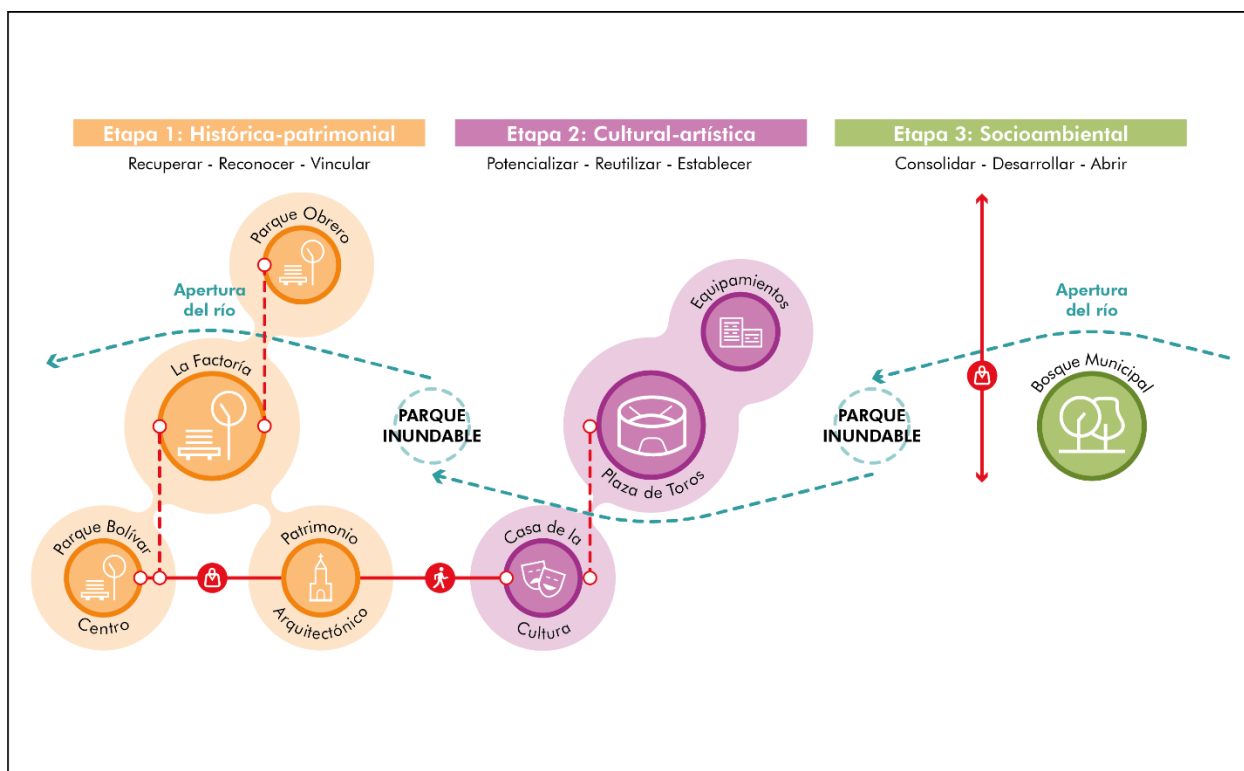
Cada etapa presenta características diferentes lo que da pie a consolidar núcleos de diversa actividad a lo largo del recorrido y así mismo extender ramales a través de las calles existentes, como posibilidad de complementación al espacio público y que den mayor importancia a este eje, dándole continuidad a dinámicas presentes en la ciudad y que logren converger en el nuevo río Palmira. En este proceso, la correlación entre cada parte permite un recorrido fluido e ininterrumpido para el actor urbano de modo de que se invite a interactuar y conocer toda la intervención con la posibilidad de reconocer el patrimonio, dar mayor vida urbana en el centro, consolidar hitos culturales y fortalecer la estructura ambiental en el interior de la zona comercial de Palmira, entre otros objetivos que dotarán de vitalidad a este sector, en consonancia con las actividades presentes.

La metodología de matrices urbanas permite resumir mediante herramientas gráficas las posibilidades en la comprensión del sitio y las acciones predominantes para la transformación en el diseño. Los íconos que resumen a todas las etapas se vinculan de este modo mediante el nuevo Parque Lineal y el rescatado río Palmira, con una conexión urbana fortalecida y con la vitalidad que una zona del centro se puede permitir, el objetivo es así generar una serie de hitos de la cultura en Palmira y además del espacio público de calidad en un medio tan restringido, permitir la transformación de las calles aledañas dándole mayor importancia a los actores más vulnerables de la vía. Una característica de esta división en el análisis y propuesta es que mientras las dos primeras (patrimonial y cultural) poseen equipamientos y elementos para complementar con espacio público, la tercera (socioambiental) se compone de una etapa a componer por completo a partir de su conexión con el Bosque Municipal y la vida en comunidad en un barrio típico palmirano.

Al pasar del análisis a la acción se buscan estrategias que juntas conformen subáreas identificables en el proyecto urbano dentro de las mismas etapas. Partiendo de la misma división resultante de la conclusión cada etapa tiene por propósito ejecutar transformaciones de con distintos enfoques, pero siempre en relación con el diseño urbano y a la recuperación del río Palmira. Este eje hídrico es la columna vertebral del proyecto y que mediante sus movimientos, crecidas y meandros conforma un paisaje ecológico en un centro urbano con espacios limitados; posee en el diseño proyecciones y ramales espaciales, ambientales y de actividad hacia otros puntos del sector siendo un símil a tiempos anteriores donde existían sistemas de abastecimiento desde el riachuelo hacia las plazas y fuentes de la villa republicana. El río en este proyecto es la fuente que alimenta la actividad de la vida urbana en los espacio públicos y arquitectónicos de Palmira.

Figura 67

Matriz urbana de acción



Además de la apertura del río Palmira, para mitigar los daños cíclicos que genera el actual estado entamborado del río y que muy probablemente sean incrementados en un resurgimiento del río, el diseño del nuevo parque incluye zonas de almacenamiento del agua que el sistema no logre evacuar, llamados parques inundables, ante crecidas esperadas se disponen depresiones topográficas con capacidad de contener las crecidas en lo que se logra filtrar o movilizar a través de la fuente hídrica natural y tuberías evitando así la afectación a la comunidad aledaña, todo este proceso incluye sistemas de recogida de agua lluvia y el aprovechamiento de estos recursos para el funcionamiento de mobiliarios y diseños afines que permitan el cuidado del agua.

Sumado a esto, como se observa en la figura, se pretenden establecer conexiones ramificadas al del recorrido horizontal, vinculando al río con el espacio de permanencia en el centro y de actividad constante, principalmente en la parte patrimonial que permite la vinculación de los tres parques alineados del centro, una ruta de valoración arquitectónica y otra que complemente la actual peatonalización culminando en la recuperación de la Plaza de Toros y que logre en un segmento perpendicular que una fortalecida centralidad de uso cultural, mientras la actual Casa de la Cultura Ricardo Nieto es especializada en la enseñanza y la promoción cultural, la otra, propuesta en el patrimonio abandonado se convierte en un escenario abierto que reemplaza aquella connotación polémica por una de apropiación artística y valiosa para la muchos más actores locales.

Etapas de diseño

En la conceptualización general de la propuesta se divide el recorrido en tres puntos que engloban características en común para dotar de identidad al eje del río tomando como base la preexistencia, elementos subyacentes y potencialidades encontradas en el análisis. Es importante que cada etapa se plantee en conjunto con las demás siendo elementos de diseño urbano y el paso

a paso del eje lineal y sus ramificaciones los que permitan encontrar una secuencia clara para concatenar todos estos componentes.

Etapas histórica patrimonial

En Palmira se hayan muchos edificios y espacios públicos cargados de historia nacional y local, muchos de los principales de la cabera urbana entre en el barrio Central, la Trinidad y otros. El englobe que se hace para esta primera etapa parte desde el Parque de la Factoría, un emblemático parque en el centro de la ciudad que compone la triada perfecta dentro de la trama ortogonal con el Parque Bolívar (plaza fundacional) y el Parque Obrero, un barrio característico.

Al explorar la existencia de piezas demarcadas según su similitud como etapas de crecimiento de la ciudad y sus distintas dinámicas de surgimiento, expansión y consolidación se puede encontrar en esta etapa patrimonial una subyacente conexión y ritmo en la trama urbana que dispone sobre la disposición reticulada tres vacíos urbanos correspondientes a los tres parques de manzana completa que reúnen a su alrededor y las calles adyacentes una vocación comercial y de servicios que conforman esta privilegiada zona de la ciudad.

La propuesta de diseño sobre esta dinámica surgida de forma accidental, trata en un principio de garantizar una evidente conexión no permitida por la trama ortogonal, invisible para un peatón o pasajero que se desplace por la zona. Así la pregunta surgida es cómo evidenciar ese enlace que lleva desde el mismo surgimiento de Palmira, en el Parque Bolívar y finalizando con el Parque Obrero donde sus dinámicas iniciales se han homogeneizado con el resto de los barrios circundantes. Después de realizado el reconocimiento de los elementos que componen esta triada y las interrelaciones entre ellos, se plantean dos medios para la conexión y la articulación de un recorrido perpendicular al del río Palmira, como una ramal adicional que dinamice recoja desde los dos parques adicionales un punto de partida que conduzca al río en su punto intermedio.

La primera opción y la más viable es sobre las vías actuales, generando un sistema peatonal fuerte, cargado de actividad y planificando los usos del recorrido para integrar el componente histórico y cultural sobre los andenes, junto con una arborización para mejorar la habitabilidad de las calles. Mientras la segunda opción, se basa en aprovechar los centros de manzana abiertos en los patios para permitir un recorrido por medio de callejones que atraviesan estas edificaciones, cambiando usos para priorizar el comercio, la cultura, el espacio público y otros modos de habitar que sean compatibles a los del camino interior.

Un punto intermedio entre estas dos opciones para conectar ambos extremos sería potenciar esa ruta peatonal mediante una intervención urbanística única que sea la pista que guíe a los usuarios desde cualquier inicio y se complemente con los nuevos usos del río en el Parque Itinerario, como una rama adicional, inicio, medio o fin según el contexto del observador; mientras que se desarrollan equipamiento y mixtura de uso complementaria al recorrido que refuerce esa idea de conexión y que aproveche las potencialidades de la ubicación en concreto para desarrollar estrategias que conformen una nueva arquitectura.

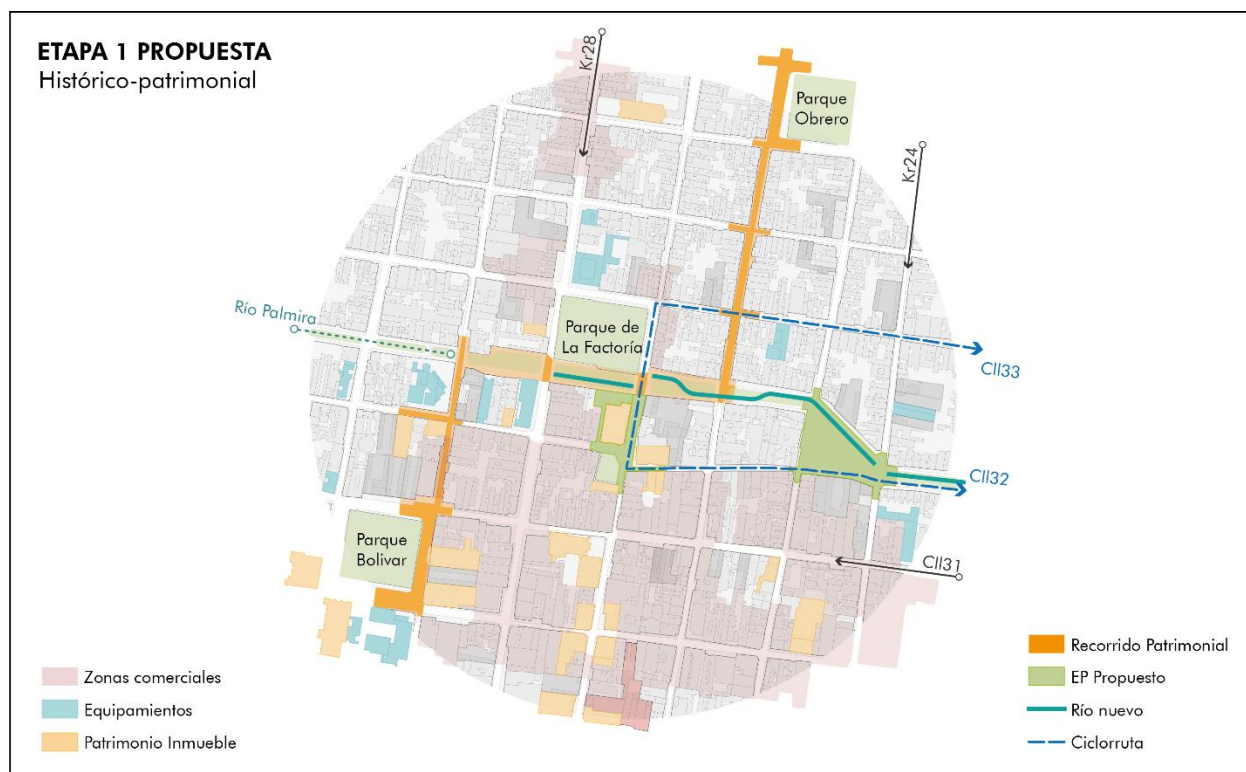
La intervención urbanística en el espacio público consta de las siguientes estrategias: En el funcionamiento, se prioriza la reducción del carril vehicular a mínimos según el ancho y la jerarquía vial, uniformar a los andenes en un mismo nivel de la vía para poder ser aprovechados como un único espacio en eventos que peatonalicen toda la vía, facilitar la movilidad reducida al garantizar menos cambios de nivel y al mismo tiempo lograr una disminución de la velocidad de los vehículos, al subir del nivel de la calzada, a un “gran paso pompeyano” que se diferencia en textura y morfología a las calles convencionales. Estéticamente la guía de este recorrido será la de una cinta continua, a modo de textura de piso, puntos de encuentro, mobiliario y señaléticas que así como en muchas otras intervenciones urbanas logre dar una secuencia de espacios para

conducir al usuario de un punto a otro, acompañando su desplazamiento con lecturas que en este sector patrimonial son importantes para conocer la historia del lugar.

De este modo se le da un protagonismo central al Parque de la Factoría, este concatena muchos hitos como el Río Palmira en su costado sur, sobre la carrera 28 se vincula el norte con el centro de la ciudad y en la carrera 27 se presentan conexiones en cruces a destacar, como el cruce del parque de Los Bomberos, en donde también se encuentra el imponente Teatro Rienzi, y por esta misma vía, hacia el sur, se posiciona el eje de la peatonalización con otros dos cruces de arquitectura significativa en la Iglesia de los Carmelos (calle 31 con carrera 28) y en la peatonalización (calle 30 con carrera 28). El proyecto aprovecharía esta potencialidad para darle un punto de partida al proyecto, uno cargado de historia, de edificios de patrimonio y dotados de la calidad espacial y urbana que un punto de tanta importancia se merece.

El río Palmira, se ve de nuevo en segmentos entre las manzanas acompañado de diseño urbano y espacios de permanencia y actividad, puentes de diferentes composiciones y pasos restringidos al de vehículos de emergencia; al parque de La Factoría se le da una transformación acorde al de ser el centro de esta pieza histórica y en el costado izquierdo se diseña el acceso hacia el nuevo parque mediante la readecuación del espacio público presente en este punto del Parque Lineal, conformando un plazuela cívica que toma como base de la historia del municipio.

Por otra parte, complementario al desarrollo de este corredor ambiental y cultural se presentan sobre las calles 32 y 33 una nueva ciclovía reemplazando a la existente en el Parque Lineal y que pretende ser un circuito de movilidad alternativa fuerte y predominante en el centro de Palmira. Así mismo, las calles aledañas tendrán la capacidad de ser de uso compartido dejándole su uso principal a la bicicleta, casi como un plan inicial del funcionamiento que pueden tener las calles menores en una ciudad para la bicicleta y el peatón.

Figura 68*Etapa 1 propuesta**Etapa cultural artística*

Para el segundo punto de la intervención se localizan grandes proyectos como la reconstitución del río en un costado del Parque Lineal y así mismo conexiones ramificadas a la Peatonalización de la calle 30, creando un importante paso peatonal desde la Casa de la Cultura y la Iglesia de la Santísima Trinidad hasta la Plaza de Toros y el Colegio de la Sagrada Familia, con un eje perpendicular a la calle 31. Adicional a esto se continua por las mismas calles 32 y 33 con la ciclorruta principal que conecta con el proyecto arquitectónico de la Plaza de Toros.

En esta zona se pretende constituir en toda la manzana de la recuperación de la antigua Plaza de Toros, un centro de las artes experimentales, un espacio dedicado a la exploración y creación artística que fomenta la innovación y la colaboración interdisciplinaria a través de formas no convencionales de expresión artística; cuyo propósito es fusionar investigación,

enseñanza y divulgación, promoviendo así la experimentación artística al unir diversas disciplinas en un solo espacio. La solución propuesta busca enriquecer los espacios abiertos que se generan en el interior de las manzanas, con el objetivo de establecer una conexión más apropiada con el patrimonio oculto y en el caso de la Plaza de Toros poco visible, darle una nueva morfología más permeable y pública, en contraposición a los muros que ocultan el interior en la actualidad.

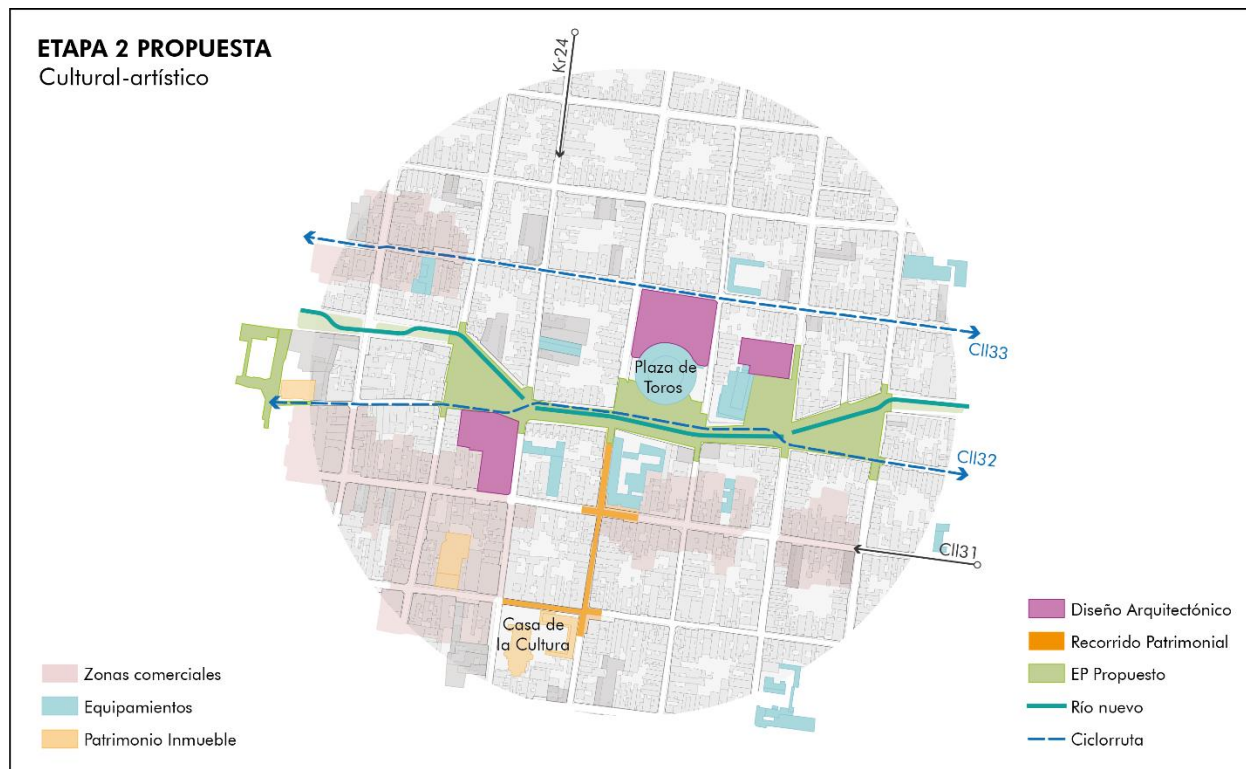
Así mismo, es importante mencionar el protagonismo que tendrá el río Palmira, ya no como amenaza de inundación sino como control para las mismas y aprovechamiento de los juegos que se pueden generar al establecer en el inicio y final de la etapa; la propuesta consta de parques inundables que mitiguen subidas del río transformándose de zonas verdes con topografía escalonada y se conviertan en grandes estanques mientras se evacua esta agua adicional. Estos parques inundables se sitúan sobre antiguas manzanas de viviendas de morfología triangular entre las calles 32 y 32a, el primero con un costado en la carrera 25 y el segundo limitando en la carrera 20. La demolición de estas antiguas viviendas de autoconstrucción en deterioro y subdivisión constante como tendencia de la zona trae consigo el interrogante de reubicación de los habitantes que por décadas han hecho de este sector su propio hogar. La respuesta la encontramos en un espacio desaprovechado sobre la importante calle 31 y frente a una de las manzanas a intervenir, entre carreras 25 y 24.

El proyecto de vivienda consta de media manzana en el centro histórico y comercial de la ciudad de Palmira, usando una tipología de manzana y torre se pretende establecer un modelo de vivienda densa pero sin perder los valores de la vida barrial siempre en contacto con su entorno urbano, desarrollando en alturas zonas de encuentro y de mirador hacia la ciudad frente al eje transformado del nuevo Parque Itinerario, los Parques Inundables y en indiscutible relación con el

centro de vocación comercial y de servicios. Estas torres tendrán la articulación urbana, mediante patios centrales, locales, talleres y oficinas de servicio que le aprovechan las potencialidades de la ubicación siendo a su vez medio de trabajo para los residentes de los pisos superiores.

Finalmente se articula la unión del nuevo río Palmira con la Clínica Comfandi, entre las carreras 21 y 22, la mayor parte del predio de este equipamiento corresponde a una amplia zona verde dentro de un cerramiento para estacionamiento vehicular principalmente. Esta potencialidad se puede aprovechar con la constitución de un edificio de parqueadero que supla las necesidades de este y las edificaciones cercanas y ayude a conformar volumétricamente la manzana junto con las construcciones de la calle 33. Este edificio de servicio tendrá la capacidad de integrarse al entorno urbano mediante espacios comerciales en primer piso y espacio público en el último. La conformación de la manzana culmina en un parque de bolsillo en la esquina adyacente al parque inundable, con la posibilidad de ser una terraza de mirador y un espacio de servicio para campañas y actividades del hospital.

La parte artística de esta pieza la establecen los múltiples paneles de exposiciones artísticas, de fotografía, pintura, entre otros, que serán rotativas por su carácter efímero y que tenderán a ser un museo a cielo abierto que invite a constantes recorridos a través de este sector cultural. Los paneles se encontrarían concentrados en esta etapa y compartirían importancia con esculturas y muestras artísticas periódicas que irían cambiando con el paso del tiempo, evitando el deterioro que presentan las exposiciones permanentes en la intemperie; esta idea surge del actual Museo Peatonal, con pinturas de artistas locales que fácilmente pueden ser compiladas posterior a su exposición temporal y dar paso a otras muestras que enriquezcan y llenen de interés al recorrido en cuestión.

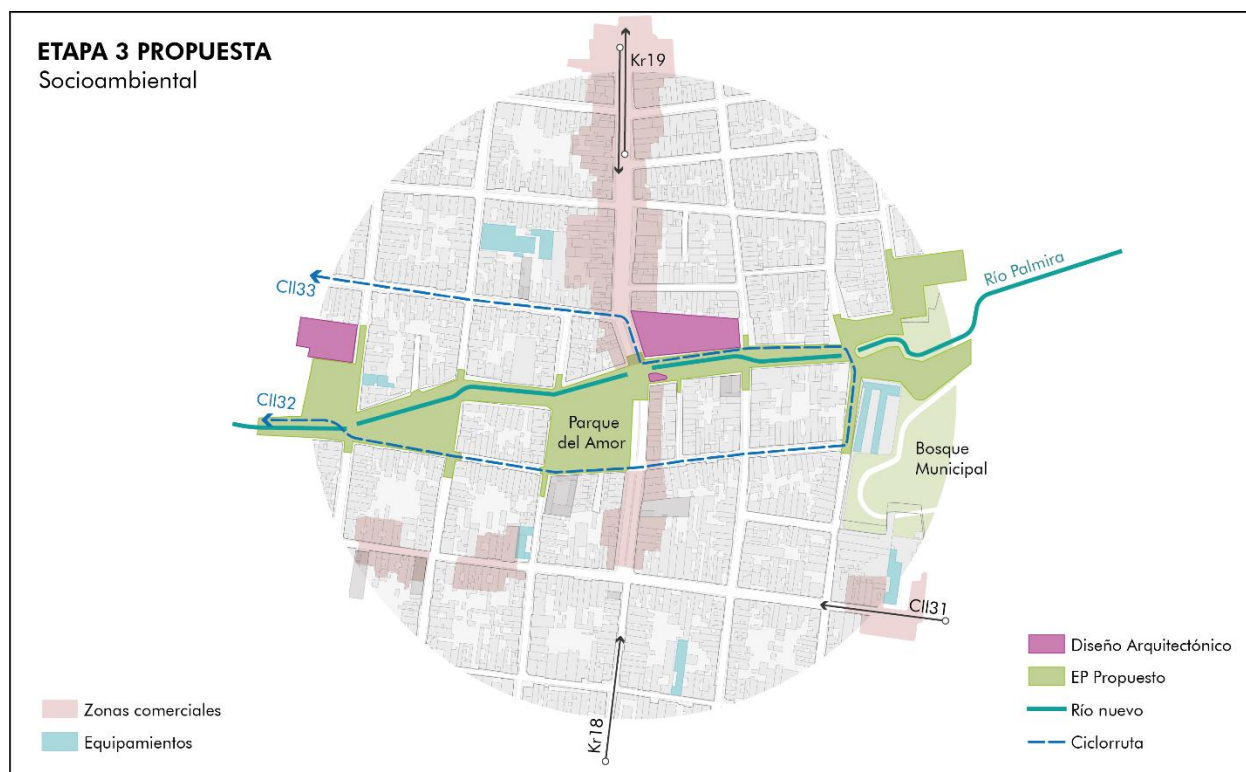
Figura 69*Etapa 2 propuesta****Etapa socioambiental***

Finalizando con este tramo, se concatenan los parques inundables y la enorme pieza cultural al pulmón verde más grande que tiene la ciudad en su cabecera urbana. El Bosque Municipal siempre relegado a un par de entradas estrechas contrastante a su notable magnitud, se abre en la parte menos esperada y a la vez más evidente, el Parque Lineal dejando que el río fluya desde su paso por la parte norte hasta el resto del recorrido desentamborado hasta el Parque de la Factoría, este será el punto de inicio de la transformación del río, una zona que integre la importancia del ecosistema en el entorno urbano, que vincula los afluentes de los exteriores rurales con la actividad constante, comercial y social de una cabecera municipal tan central como lo es la de Palmira.

A su paso por esta etapa encontramos el Parque del Amor, que se convierte de una boscosa zona verde al lado del importante corredor de la carrera 19 a un punto de encuentro en esta etapa donde convergen usos ecológicos, ambientales, de recorrido y experiencias; dotado de una carga sensorial pretende evocar unión y comunidad al marcar en su interior zonas de picnic, comercio y plazuelas para música y ambiente, digno de un nombre tan imaginativo como antesala al Bosque Municipal. En el recorrido se presentan entonces amplias zonas verdes con espacios para actividad múltiple, desde la contemplación del río y la ciudad en una torre de mirador, hasta la reunión, el encuentro y el juego sobre el mismo flujo hídrico.

En el Bosque Municipal se dispone una propuesta complementaria a la de las actuales adecuaciones paisajísticas de iniciativa de la alcaldía y que permitan desarticular el cerramiento segregador y los asentamientos informales sobre la zona de riesgo de inundaciones en este sector; sobre la carrera 16 se dispone el acceso al bosque con una monumental fuente de cascada sobre el mismo río que inicia su trayecto en medio de la intervención urbana y se acompaña en la zona del embalse que forma en este comienzo con escalinatas y miradores de apreciación, comercio y convivencia con el entorno natural.

Como parte importante para unificar la propuesta en el contexto socioambiental, se dispone para complementar la oferta residencial mixta en la zona sobre un enorme vacío urbano entre el Parque Lineal y la carrera 19, un proyecto de vivienda social de baja altura con enfoque en la agricultura urbana que aproveche este espacio, genere una propuesta volumétrica con los valores propios de la ciudad y sea parte integral como un punto de reconciliación entre la ciudadanía, el barrio tradicional y los espacios comunes de encuentro y trabajo comunitario. Pretende ser un piloto de como dentro de la morfología de las ciudades típicas que logra integrar la actividad residencial con la autosostenibilidad alimentaria de las comunidades.

Figura 70*Etapas 3 propuesta***Revitalización del Río Palmira**

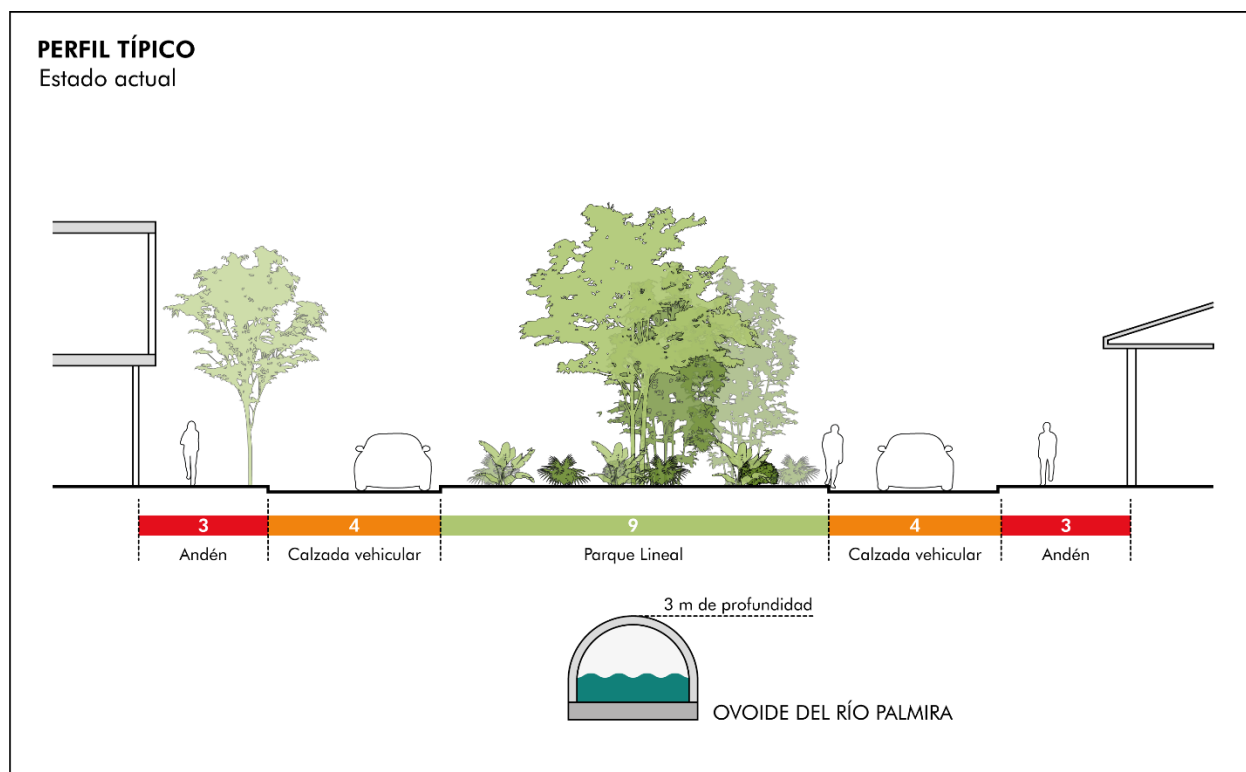
En las fuentes de deterioro ambiental e hídrico se encuentran en distintos puntos tanto urbanos como rurales y es importante que en cada tramo del río se empiecen a tener controles sobre el vertido de sustancias y elementos que deterioren ambientalmente la calidad del agua que por él fluye. Hoy en día no hay un incentivo para recuperarlo por su evidente función de cloaca y es necesario que un proyecto como este que pretenda sacarlo a la superficie logre darle al menos un tratamiento adecuado para la salud del afluente, con el problema escondido solo se logra ignorar su existencia, se lleva así décadas vertiendo al río Cauca y sin darle un tratamiento adecuado al canal de aguas servidas que es actualmente. Para esto se iría en orden, primero garantizar que la industria y la actividad rural en corregimientos y veredas no viertan nada sobre el agua y hagan un tratamiento responsable y sostenible sobre sus residuos, teniendo bajo estricta

vigilancia la calidad del líquido en cada momento y estableciendo valoraciones en amplios tramos del recorrido del río hasta su llegada a la cabecera urbana.

Una vez llegado a los barrios de Palmira, sigue el río al aire libre y entre angostas zonas verdes; es importante garantizar que no se den vertidos de aguas residuales ni residuos sólidos sobre este tramo del río hasta su llegada al Bosque Municipal, donde tiene su conexión con el Zanjón Romero y los lagos cuya vida anfibia y acuática da constancia de la calidad ambiental que el río no posee por su recorrido urbano y rural.

En el punto en el que actualmente se controlan las inundaciones, el denominado embalse del bosque, ubicado al final del recorrido del río dentro de los límites del Bosque Municipal, se pretende localizar un pequeño embalse para iniciar su trayecto por los barrios del centro y del proyecto urbano en cuestión. Aquí se vigilará que el agua que circule, sus especies animales, vegetales y microorganismos sean aptos para el paso al siguiente tramo de manera de que a pesar de que el agua no sea de consumo, esta conserve una calidad ambiental que no ponga en riesgo a ningún habitante del sector en ninguna circunstancia. Proyectos de rescate de ríos urbanos existen en todo el mundo y en el país, de modo que la experiencia en otras ciudades puede ser aporte para la descontaminación del Río Palmira.

Es a partir de este punto que proyectos de infraestructura serán necesarios para el cambio de trayecto del río tenga materialización. En primer lugar, es desde el fin del Bosque Municipal y el inicio del Parque Lineal que se entambora el río Palmira, introducido en un ovoide como alcantarillado municipal y donde termina gran parte de las aguas negras de industrias, comercios y viviendas de este sector para luego salir destapado en un lento fluir desde el barrio el Prado a las afueras de la ciudad, hasta ser vertido en el Río Cauca con poco o nulo tratamiento, aportando al desastre ambiental que conlleva el paso de este importante afluente en la región.

Figura 71*Perfil existente en Parque Lineal*

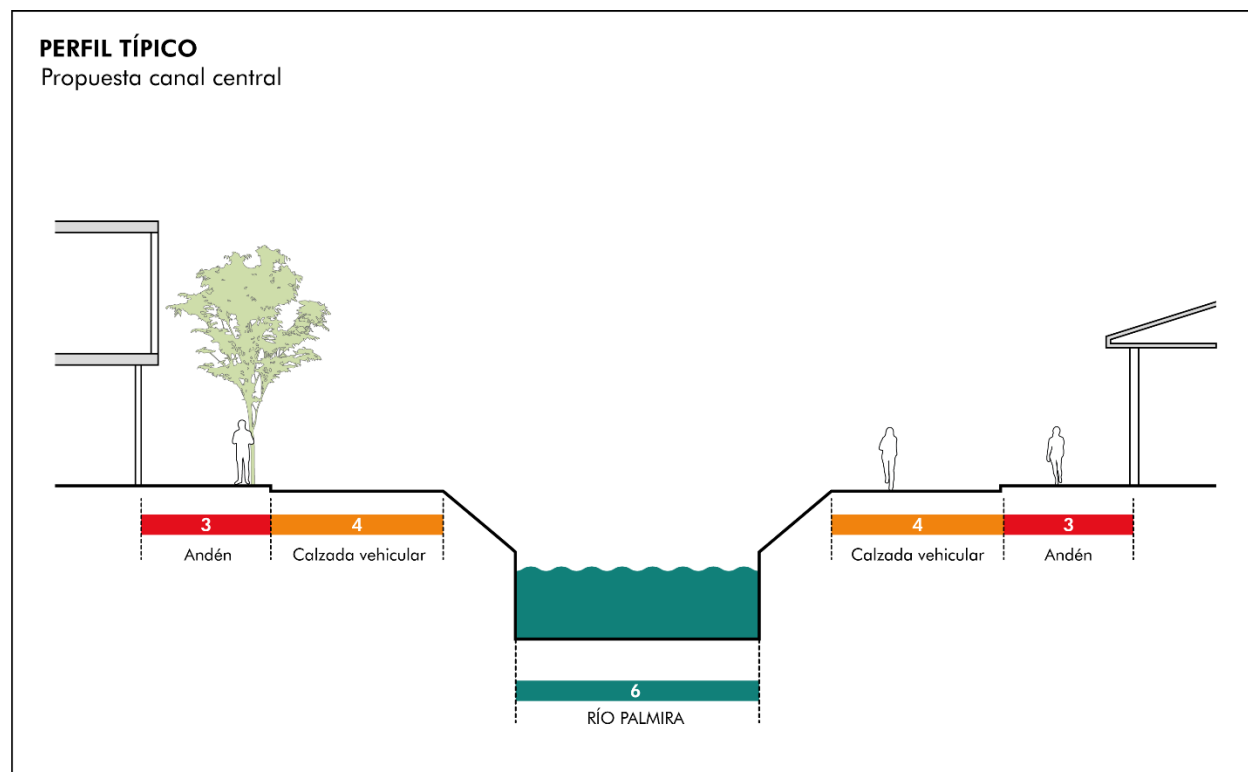
Bajo este contexto la idea se sustenta en mantener la cloaca desconectada en todo momento del conjunto hídrico, siendo reemplazada con el tiempo con canales y tuberías más aptas según lo diseñen a nivel municipal mediante un plan para el vertido aislado de estas fuentes contaminadas y su posterior tratamiento. La composición de perfil vial actual permite la transformación de esta zona partiendo del espacio disponible, considerando el espacio público como el lienzo para el diseño urbano y con base a los elementos naturales principales de arbolado urbano para su conservación e integración en el paisaje.

Teniendo en cuenta esta premisa sería imposible llevar a cabo realizar una apertura total del canal con el río a cielo abierto sin tener una afectación importante sobre la actual red ecológica del Parque Lineal, esto dejaría poco espacio para la arborización del tramo sin contar que mantendría a la vista el túnel que durante años llevó aguas residuales liberando esta

contaminación a la atmósfera de la ciudad y afectando de forma negativa a los habitantes del sector.

Figura 72

Perfil con canal reemplazando al Parque Lineal



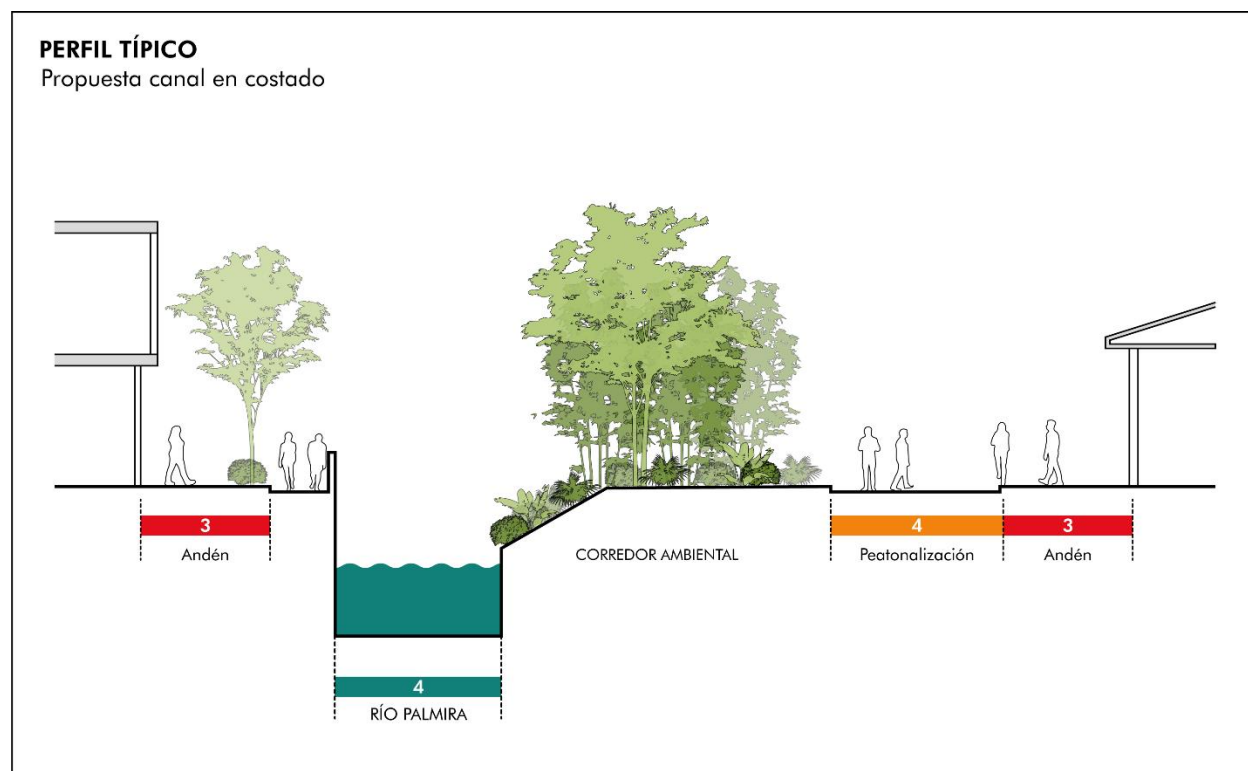
Dejando esta posibilidad de lado, se buscaría generar la reintegración del río Palmira, en un canal paralelo al alcantarillado actual, sin afectar a la vegetación y la zona verde existente, en uno de los carriles vehiculares actuales, partiendo del hecho de en todo el nuevo Parque Lineal el paso del transporte será restringido a vehículos de emergencia, peatones y ciclistas. De este modo se construye un canal a cielo abierto sobre antiguas vías vehiculares en la calle 32 con conexión a las zonas verdes, flanqueado con vegetación, arboles, y todo tipo de especies vegetales que conformen entorno al río un verdadero eje ecológico en movimiento y constante cambio en su paso por la Palmira urbana desde su conexión al Bosque Municipal y su salida por el Barrio el Prado, convertido en un verdadero río natural, sin la afectación contaminante y

llegando luego de recorrer las praderas del valle, al Rio Cauca como la confluente viva y limpia que mereció tener siempre.

Para esto, la propuesta consta de una desviación del río desde el bosque por los canales construidos luego de eliminar las calzadas vehiculares y que tendría un movimiento serpenteante con base a los elementos preexistentes inamovibles, asimilándose a una morfología de meandros y como en un río natural, zonas de tolerancia de inundación presentes en situaciones de crecidas y de lluvias. En la figura, se logra apreciar que mientras una calzada contiene ahora al río, en la otra calzada se mantiene un recorrido peatonal, donde se llevarán a cabo nuevas actividades. Este perfil, aunque es uno típico se diseña en función a las necesidades y condiciones de cada segmento del recorrido, siendo readaptado para aprovechar al máximo el espacio disponible y mantener un flujo ininterrumpido peatonal a través de todo este importante eje natural.

Figura 73

Perfil con canal al lado del Parque Lineal

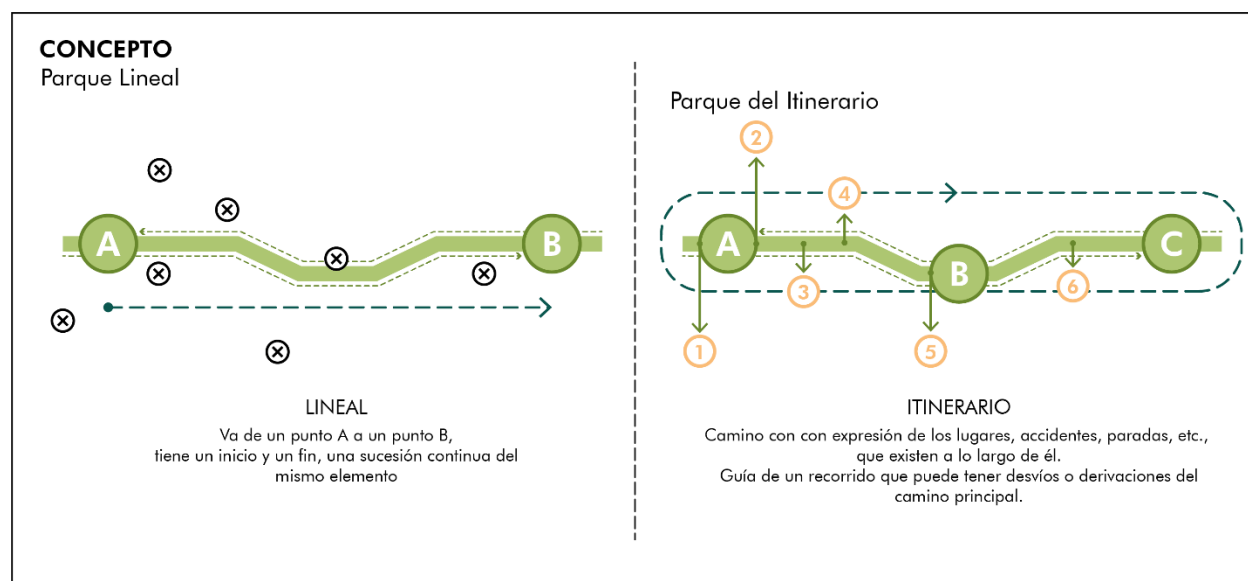


Parque del Itinerario

Antes de empezar con la propuesta de diseño es importante tener en cuenta el concepto de intervención partiendo del planteamiento de lo que es un Parque Lineal en anteposición a lo que sería un Parque del Itinerario. Para el proyecto, es vital llenar de actividad este sector del centro de Palmira, sin necesidad de afectar negativamente los modos de vida sino complementando las vivencias y realidades que ya se viven en los barrios. Y en ese propósito el estado actual del eje de espacio público carece de actividad y uso más allá del de circulación, esto se resume en gran medida a la baja calidad del espacio público y a su carácter lineal, ser más largo que ancho da la impresión de ser simplemente un separador vial.

Figura 74

Concepto de Parque del Itinerario



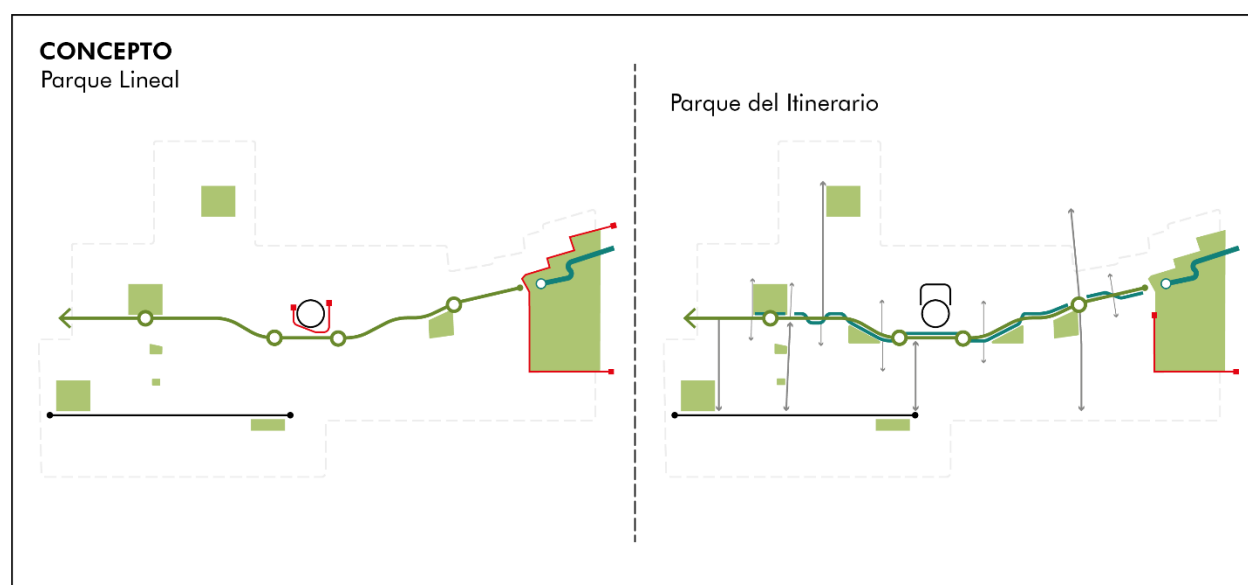
Contrario a un Parque Lineal un Parque Itinerario contiene travesías y ramificaciones adicionales, sobre todo cuestión de espacio público, esa es la diferencia principal a la línea recta que es actualmente, explotando las potencialidades de una trama reticulada tradicional y que puede ser ejemplo para otras ciudades constituidas de la misma forma. La propuesta trata de ser

entonces un medio para que durante todo el año y la mayor parte del día la ciudad goce de actividad, reconozca el patrimonio y se desarrolle en un eje olvidado durante años.

En relación con lo planteado anteriormente con las etapas de diseño, estas favorecen la consolidación de nodos de características comunes, hay de este modo múltiples eventos que suceden a lo largo del año o diariamente para el goce de la comunidad, se pueden presentar mediante iniciativa pública, privada o comunitaria según sea el caso. La calidad y la variedad en los espacios que se plantean para todo el recorrido incluyen zonas verdes, miradores al río, teatrinos, tarimas, zonas de exposición, actividad para la infancia y espacios de permanencia, de valoración al patrimonio y entre otras, lo que pretende generar en el centro de palmira a el principal hito de identidad municipal, para apropiación de la comunidad y de visitantes, permitiendo un desarrollo sin igual para la ciudad de Palmira, oportunidades sobre un corredor abandonado durante décadas que en la propuesta explota su máximo potencial.

Figura 75

Aplicación de concepto de Parque del Itinerario

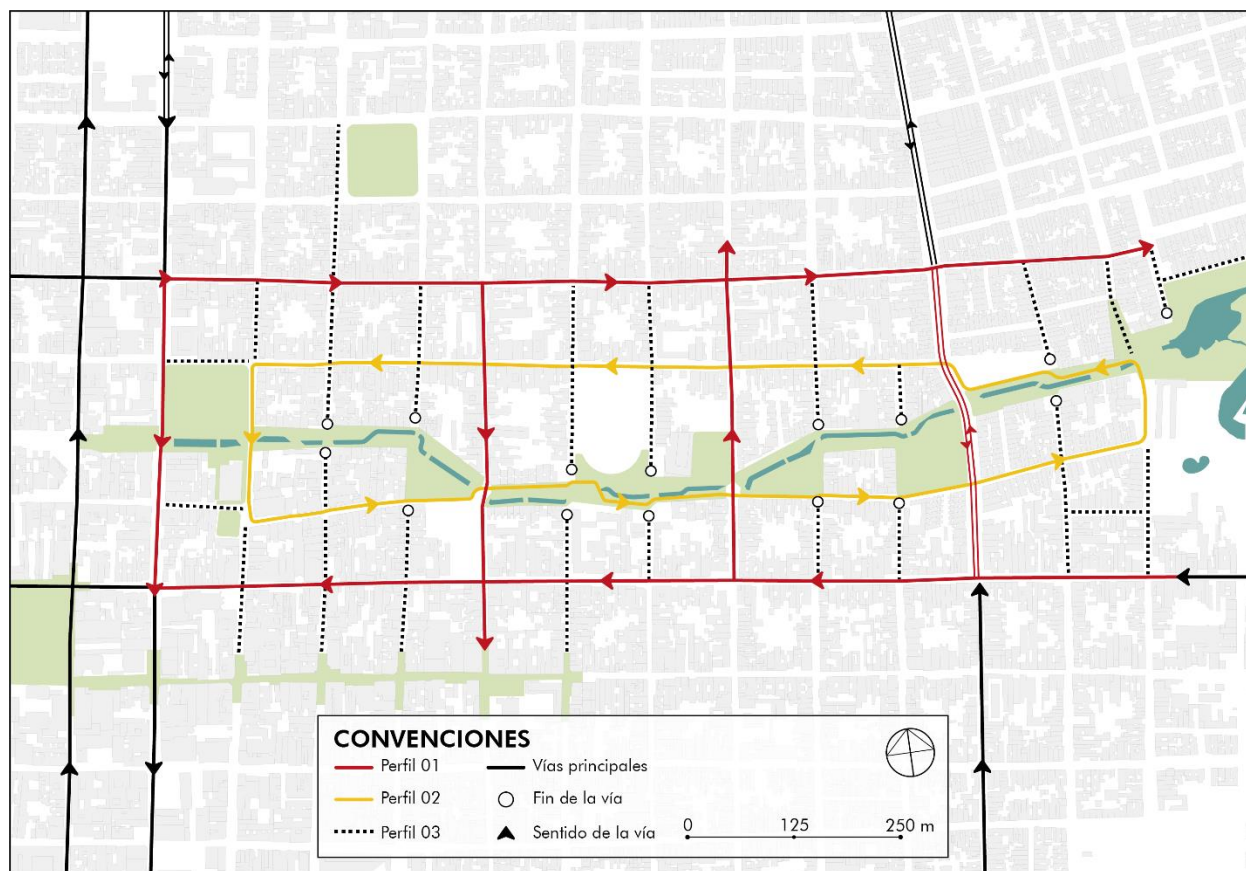


Movilidad

Una vez establecido el recorrido del río, sin duda tendrá que alterarse el sistema de la movilidad, pretendiendo favorecer al peatón sobre el vehículo y revertir esa tendencia destructora de ampliación vehicular que tanto destruye el patrimonio y convierte a la ciudad íntima a una de distancias. La idea parte de establecer al transporte automotor sobre vías principales para mantener esas dinámicas de circulación existentes sin alterar los sentidos, pero reduciendo la disponibilidad de espacio en las vías, para dotar de mejores andes y zonas verdes al centro que tantas dificultades tiene para el confort del peatón y la garantía de calles seguras para los actores más vulnerables.

Figura 76

Esquema de movilidad

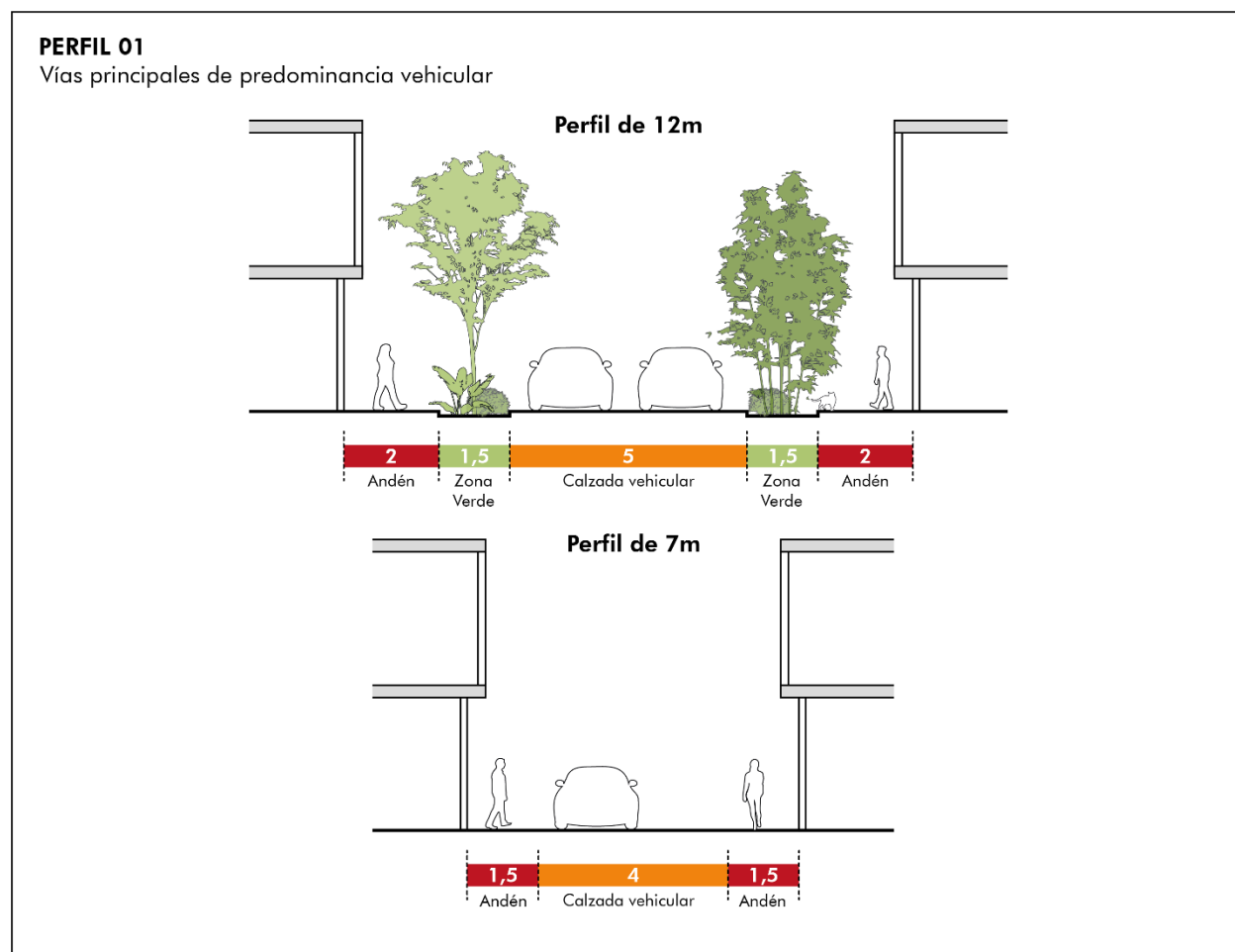


Esto lo que tenderá a generar es a disminuir el uso del automóvil y de la motocicleta incentivando más medios alternativos como la bicicleta y devolviéndole a la ciudad ese apodo que alguna vez tuvo con relación a este medio de transporte. Para ello se parte de establecer límites en la intervención, clasificando a cada vía en perfiles y generando alrededor del proyecto una cinta de movilidad vehicular, y en el interior unos usos reducidos con predominancia del peatón y de la bicicleta. Estas calles interiores dejan de ser continuas para crear un recorrido ininterrumpido en el río y relegar el uso de estas vías a emergencias y residentes.

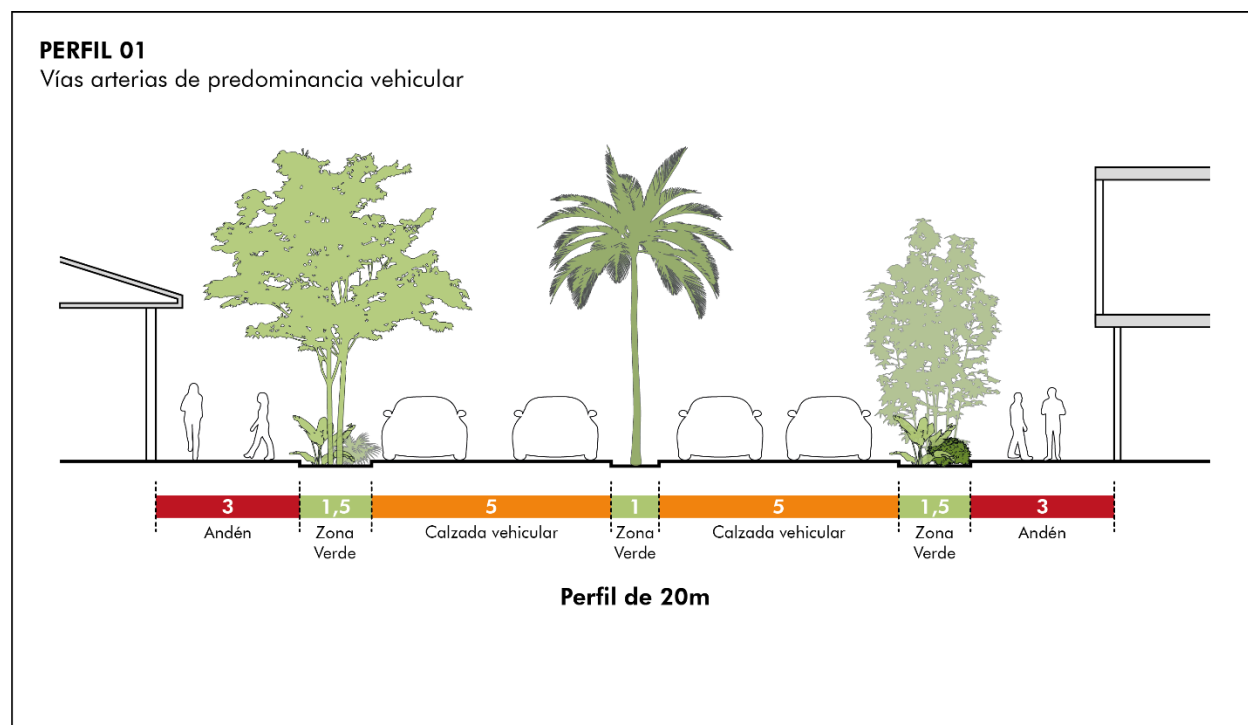
Perfil 01: Vías principales

Es a lo largo de vías principales como la calle 31, 34 y las carreras 28, 24 y 21 que se dispondrá el desplazamiento para vehículos de paso, así como el transporte público e intermodal a futuro, gracias a su vocación actual de vías principales. Estas vías tendrán la función de generar los recorridos que no tengan el objetivo de llegar al parque, con una adaptación del sistema de supermanzanas se permiten en estos ejes las mayores velocidades compatibles con la gran carga peatonal que este sistema tiene el objetivo de lograr. Para ello gozan de un mínimo de dos carriles, con una amplitud no menor a 4 m sin permitir el parqueo particular en ningún lado de la calle.

Sin olvidar el componente peatonal sobre los andes al mismo nivel que la vía que le dé al peatón el mismo plano que los vehículos sin segregarlo del espacio público en diferentes niveles como pasa actualmente. La propuesta de este perfil incluye zonas verdes de valores mínimos para garantizar una cobertura arbórea en las calles y así mejorar las condiciones de habitabilidad para las personas y la fauna local, esto en vías con mayor amplitud, en los tramos más angostos tendrá prevalencia el andén y la calzada diferenciados en texturas de piso y separados por un mínimo canal de desagüe pluvial redirigiendo las aguas lluvias a zonas verdes de filtrado.

Figura 77*Perfiles vías principales*

La existencia de la carrera 19 implica tener en medio del recorrido del río a la vía de mayor amplitud del sector de mínimo 20 m, destinada para una demanda principal en la ciudad se debe respetar los anchos actuales que permitan el flujo en ambos sentidos de norte a sur, de este modo y gracias a su mayor dimensión facilita al mismo tiempo la existencia de andenes más generosos, zonas verdes a cada lado para el confort del peatón y la garantía de pasos peatonales seguros con semaforización para el cruce de las personas especialmente en el recorrido de Parque Itinerario, sin verse afectado por la alta demanda de la carrera 19.

Figura 78*Perfiles vía arteria*

Esta vía principal, en la actualidad cuenta en la parte más al sur con un separador de zona verde con palmas arecas (*Dypsis lutescens*), especies ornamentales de otros ecosistemas que puede ser complementadas con especies nativas para la propuesta que interactúen en el entorno local con fauna y flora autóctona. Este es un ejemplo de cómo gran parte de la flora existente sembrada por los habitantes reemplaza a la nativa, afectando a las interrelaciones del ecosistema urbano; para la propuesta el uso de plantas autóctonas es de gran importancia más allá del paisajismo y la ornamentación, proponiendo una restauración biológica urbana.

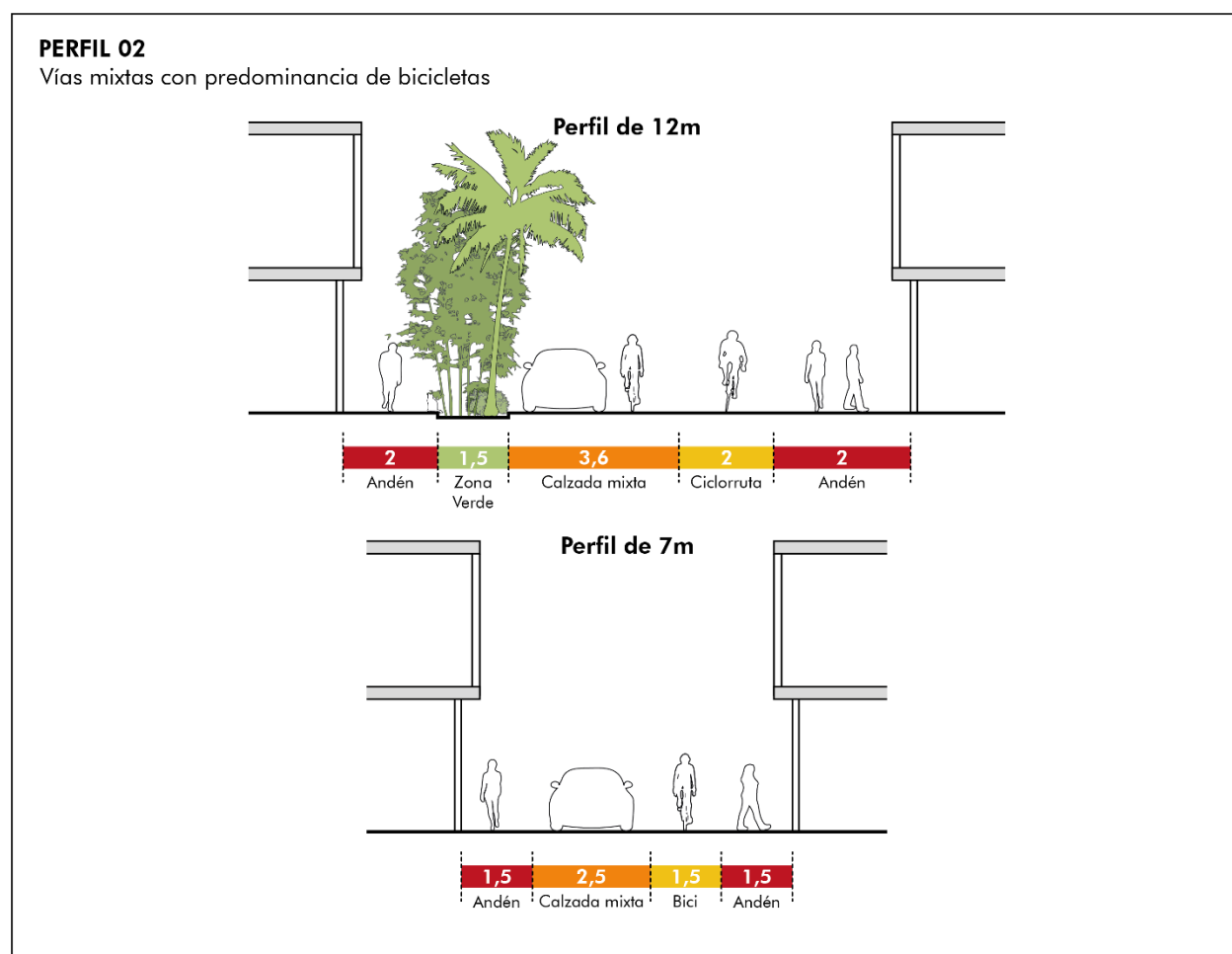
Perfil 02: Palmira “Capital de la bicicleta en Colombia”

Según datos de la Secretaría de Movilidad, cada hogar tiene en promedio 1,9 bicicletas. En el municipio hay alrededor de 70.000 viviendas, lo que significa que habría un total 135.000 bicicletas, pese a que solo circulan cerca de 45.000 ciclistas (Agencia UNAL, 2011).

Para motivar este cambio se van a establecer corredores de ciclorrutas a lo largo de las calles 32 y 33, y en las carreras 27 y 16, de modo que se disponga un carril exclusivo de mínimo 2 m a modo de circuito, así mismo las vías adyacentes y perpendiculares se adaptan para que permitan la convivencia entre el transporte automotor y el ciclismo, incentivando el uso de estos medios más armónicos con calles de un centro histórico en revitalización, y sin olvidar la consideración del paso para vehículos de emergencia y residentes del sector.

Figura 79

Perfiles de ciclorruta



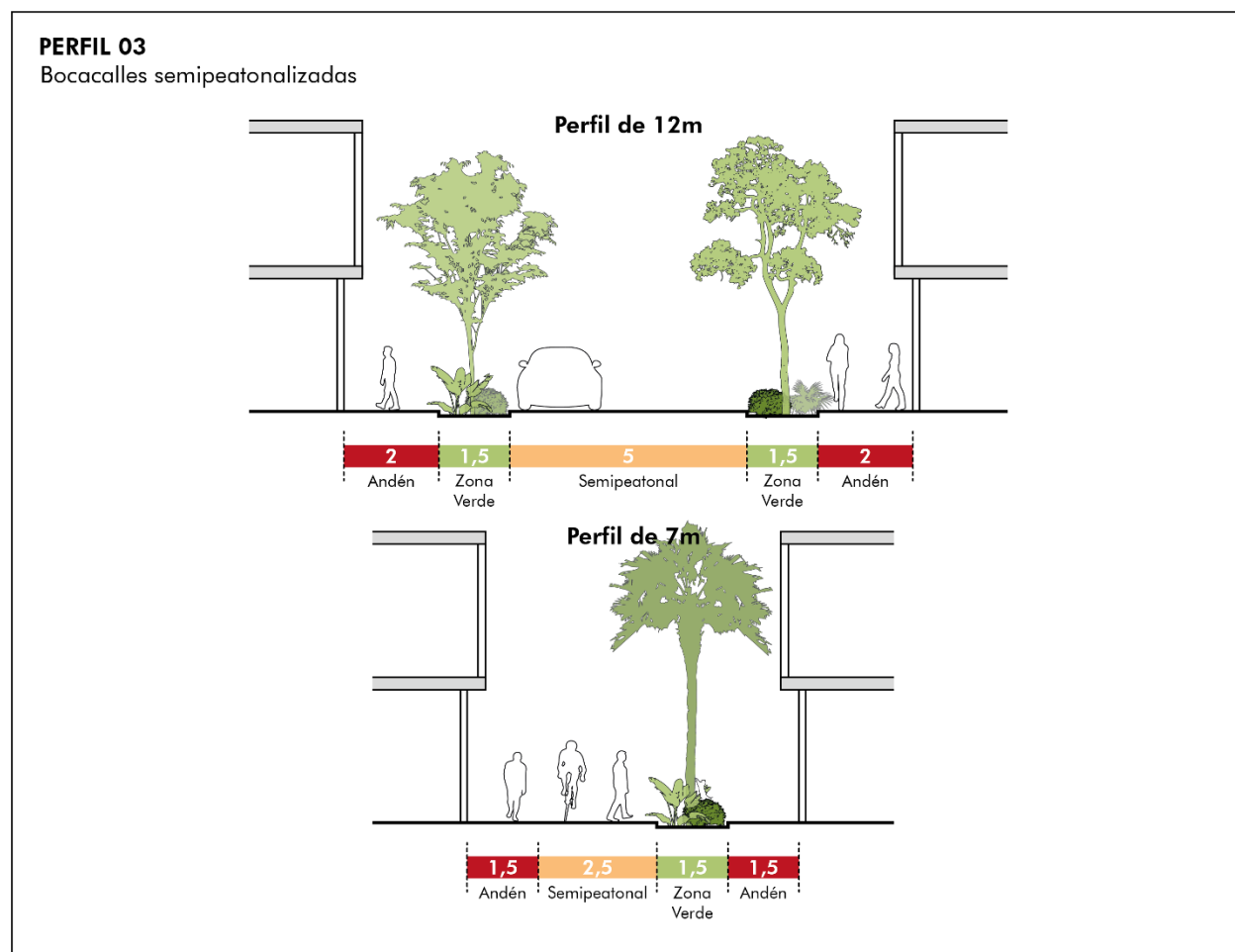
También se establecen zonas verdes en donde la amplitud de la vía sea la suficiente y andenes mínimos desde 1.5 hasta 2 m, con su respectiva superficie podotáctil y en un solo nivel

para garantizar la accesibilidad de las calles a las personas con movilidad reducida, como complemento a estas vías. Finalmente, la adecuación cuenta con zonas de parqueadero de bicicleta y apoyo al mantenimiento de estas, con el propósito de lograr que este cambio sea replicado en otras zonas de la ciudad.

Perfil 03: Bocacalles

Para la definición común en movilidad, estas son las aperturas que tiene una vía para dar paso a otra, en este proyecto bocacalles son las calles perpendiculares al recorrido en el Parque del Itinerario, unas vías que no se conectan entre sí de modo vehicular y que dan paso a puentes y a los propios andes del parque, son espacios públicos y efectivos mixtos similares a los de la peatonalización de la calle 30 que tenderán a tener una función principal de movilidad, principalmente posee una vía mínima en su eje para vehículos de los habitantes del sector o emergencia y servicios; esta propuesta posibilita un espacio para peatón al mismo nivel, cuando no hayan automóviles en la vía.

Con esta tipología de calles, se garantiza la continuidad de la cobertura arbórea, desde el eje del Parque Itinerario y adentrándose a los barrios aledaños, como respuesta a la falta de zonas verdes y se generan espacios de permanencia cercanos al corredor del río Palmira para el uso de distintos eventos planteados en estos mismos corredores dotando de vitalidad con usos diversos a lo que son las calles convencionalmente, las vías se convierten de esta forma en plazas alargadas y flanqueadas por vegetación que pueden albergar espacios para mobiliario urbano, comercio, cultura y vitalidad, apoyando las funciones centrales que tiene el río en su trayecto y dando al mismo tiempo posibilidades de actividad para los vecinos del río.

Figura 80*Perfiles de bocacalle****Parque peatonal***

El parque del río tiene que ser un parque peatonal con la posibilidad de concatenar en su recorrido bocacalles, plazas, plazuelas, parques, alamedas, equipamientos y demás, siempre con disponibilidad para servicios y emergencia. Se pretende que sean a su vez estas zonas peatonales las que contengan canales de circulación de las aguas pluviales, disponiéndolos en parques inundables y el mismo río Palmira. Como conexión entre un lado del río al otro se proponen amplios puentes, cada uno con características especiales y su propia historia, con distintos estilos desde el clásico de la calle real a estructuras contemporáneas de acero en la modernización del

Bosque Municipal. Se pretende que estas alamedas peatonales y arborizadas se cuente la historia, existan miradores y actividad de 24 horas para brindar seguridad, calidad de vida y usos compatibles con los existentes complementándose entre sí.

La composición y diseño de estos espacios públicos corresponden a las características y necesidades de cada espacio, teniendo un fuerte componente de apropiación y función dependiendo del punto en el que se encuentren, por ello más que llamar a este recorrido una vía, se plantea como una sucesión de experiencias y caminos que pueden desviarse o confluir en otros puntos, un parque sin inicio ni final que se funde en la trama ortogonal clásica de las ciudades hispanas y aporta modos diferentes de vivir el entorno urbano desde planteamientos contemporáneos.

Normas volumétricas

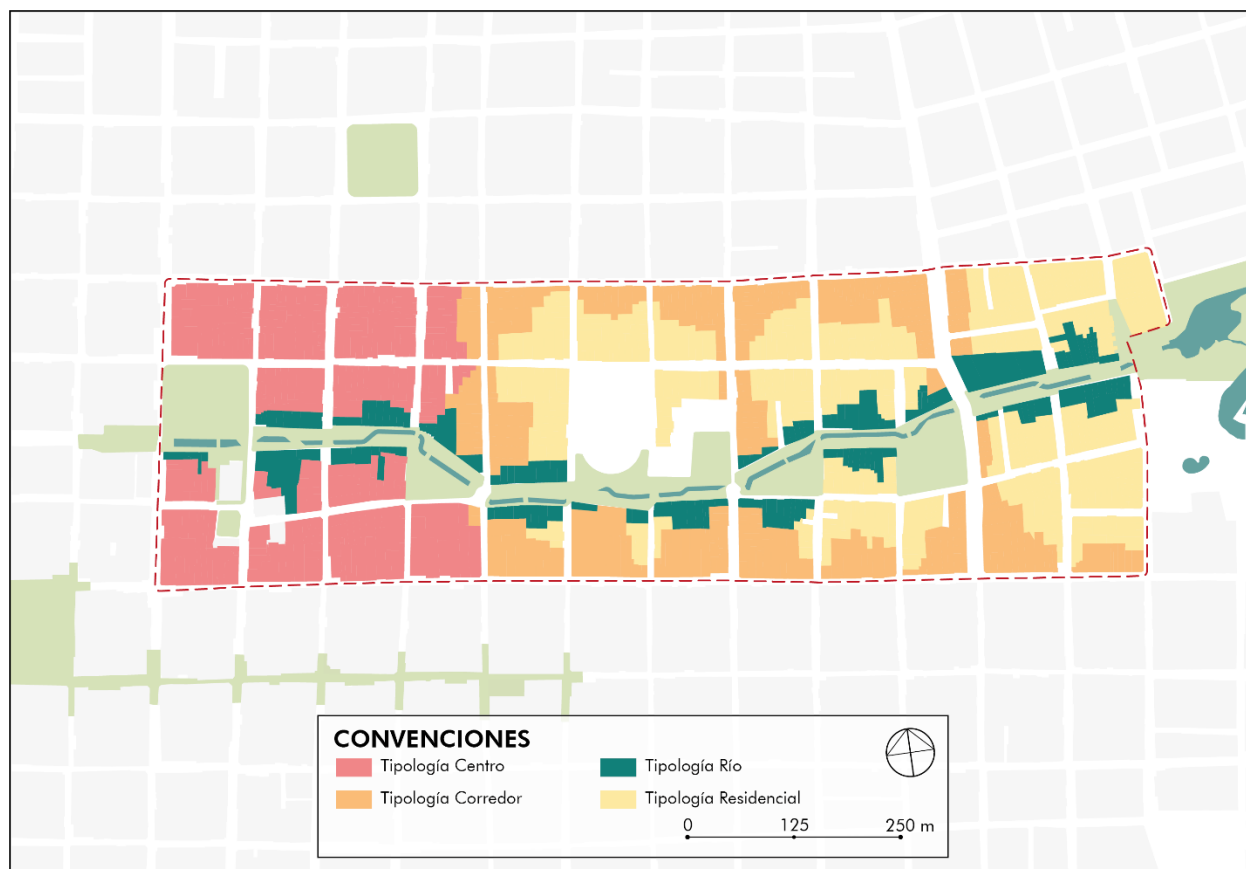
Un centro histórico y un tratamiento urbanístico que pretenda conservar valores para mantener la identidad y paisaje urbano tiene que guiar la construcción a futuro de los predios adyacentes a la intervención urbana, sin imponer normas que limiten el crecimiento consciente de las nuevas edificaciones que muy probablemente empezaran a aparecer después de un trabajo urbanístico transformador tan relevante.

Sin duda, después de establecer usos y actividades compatibles a lo preexistente y nuevo que complementen lo propuesto en equipamientos y espacios culturales y de encuentro, se debe partir del objetivo de conseguir una “densificación gentil”, que logre sin abrumar ni cambiar la línea del perfil de la ciudad, un crecimiento en altura responsable y sostenible teniendo en cuenta las capacidades de la zona en cuanto a carga de espacio público y de transporte. Estas transformaciones en las manzanas deberán tener en cuenta múltiples propósitos en la conformación de nuevas volumetrías como aislamientos posteriores, laterales, centros de

manzana, una retracción del paramento compatible con el entorno actual y estrategias en terrazas para mantener la vida urbana en distintos niveles de habitabilidad y alturas.

Figura 81

Esquema de tipologías volumétricas

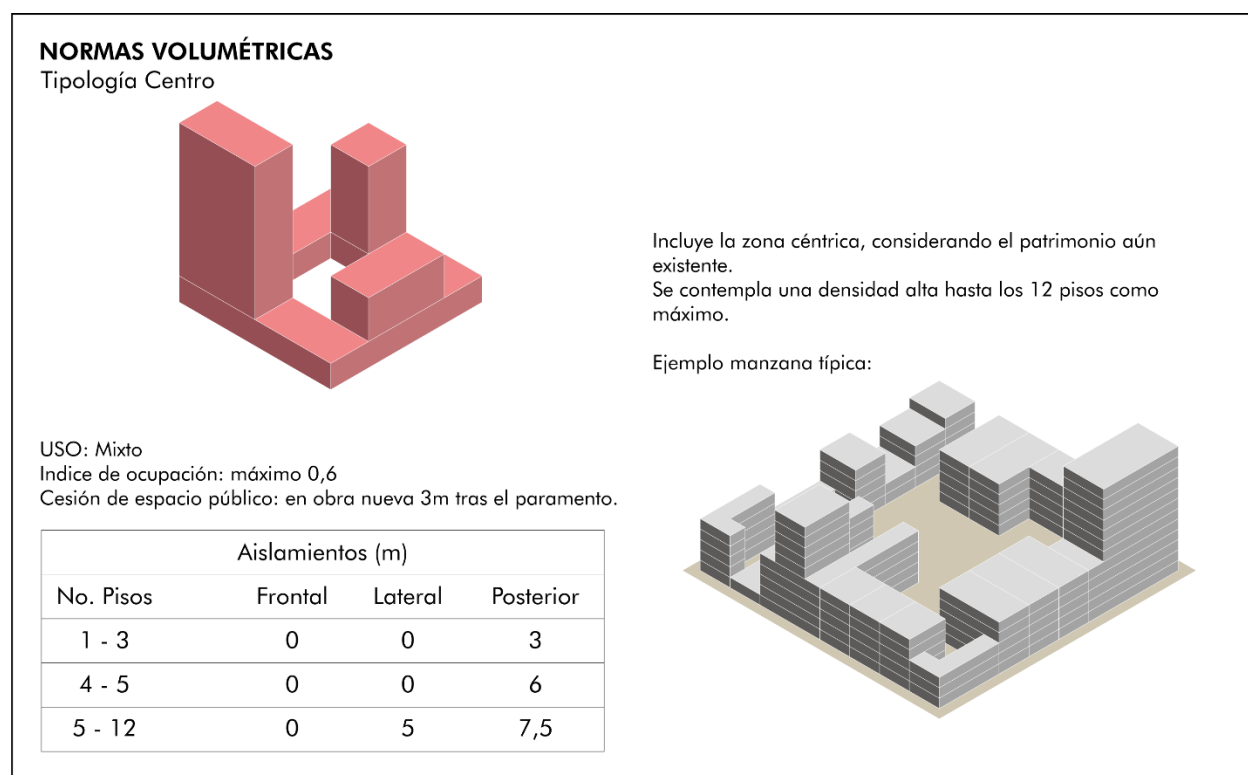


Para clasificar dentro del perímetro de la intervención se establecen dos tipos de corredores en la propuesta, el del río y el de las vías principales, y dos áreas de actividad complementarias, una central de servicios y comercios y la residencial densa para apoyar el desarrollo de la zona y garantizar la habitabilidad de los barrios cercanos al centro. En las tipologías que se generan en los ejes se posicionarían usos más flexibles en respuesta a las dinámicas presentes de la expansión del uso comercial sobre vías principales.

En primer lugar, se encuentra la tipología del centro que posee características de densificación más amplias hasta los 12 pisos, contemplados en el POT de propuesta del año 2023 y que corresponden a la altura máxima que la ciudad pretende permitir para sus edificios más altos (Alcaldía de Palmira, 2023). Se debe de tener en cuenta que esta densificación buscaría generar escalonamientos hacia los laterales a partir del sexto piso para proyectar terrazas en alturas sobre plataformas perforadas en patios, por lo que la ocupación tenderá a ser más bajas para complementarse con su capacidad de llegar a las mayores alturas.

Figura 82

Diagrama de tipología 01

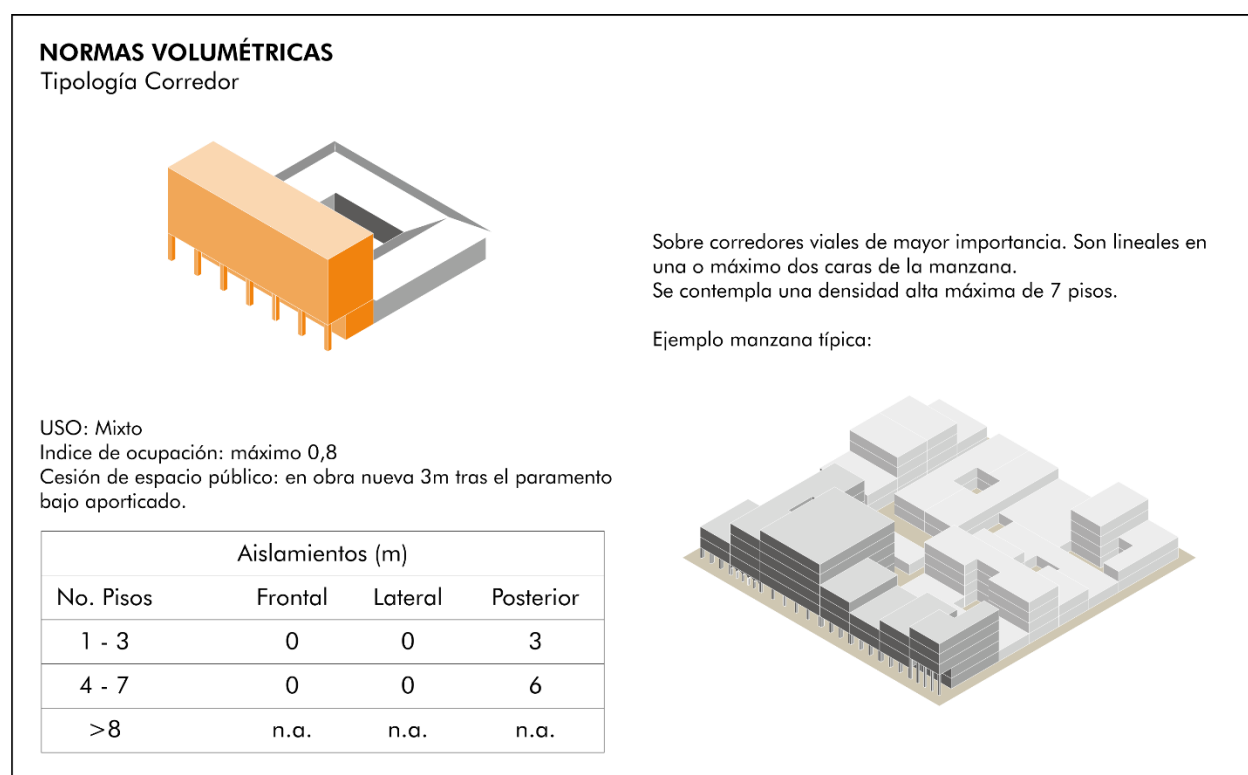


La segunda tipología tiene como objetivo mejorar la disponibilidad del espacio público sobre las vías principales, sin afectar a la potencialidad de crecimiento en el sector, para esto se establece un sistema de aparcamiento continuo en este corredor que establezca zonas de transición entre los posibles usos comerciales y de actividad en las calles con el espacio público, al mismo

tiempo que se convierte en el frente para el proyecto y las vías que lo atraviesan, dándole una identidad morfológica propia a la zona que en Palmira no está muy presente. Este sistema se presenta de manera similar a la Avenida Sexta y Las Américas en Cali. Los aislamientos laterales no se permiten para posibilitar la existencia de un frente de manzana único y continuo estableciendo alturas máximas de 7 pisos.

Figura 83

Diagrama de tipología 02

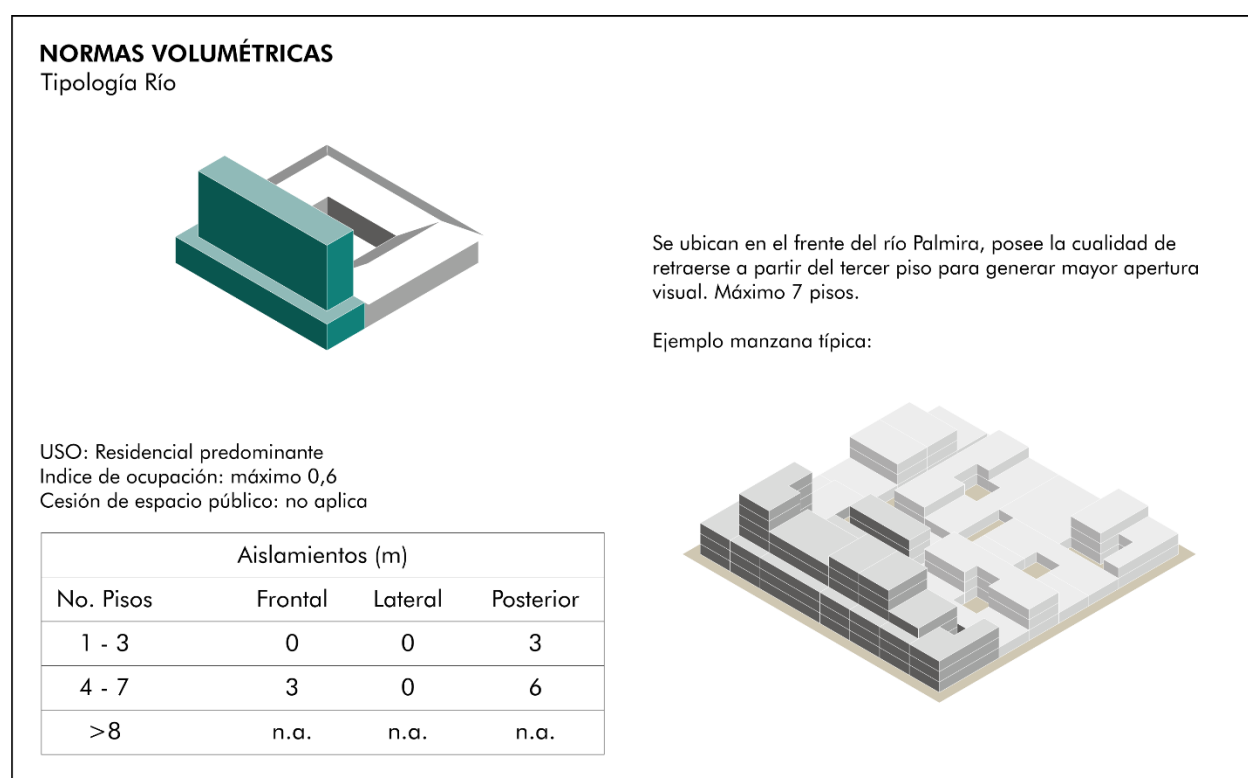


Para la tercer tipología, la correspondiente al sistema del río Palmira, se parte de la premisa de que se debe de generar una amplitud en el corredor que le dé mayor apertura a la zona del Parque Itinerario, actualmente las alturas no llegan a los máximos establecidos, pero en el caso de que se llegara lo planteado para garantizar la conservación de bajas alturas y de edificios que miren hacia el río sería escalonar desde el tercer piso al edificio y generar una terraza continua de contemplación hacia el corredor ecológico.

Este diseño permite dotar a la arquitectura inmediata de una identidad propia a lo que existe en los alrededores y permitir espacios semipúblicos en pisos superiores que tengan una relación constante entre ellos y con el parque. A partir de esta tipología el uso se restringe un poco más al de residencial predominante, para facilitar la permanencia de habitantes en el sector del río y que el uso comercial que pueda cobrar relevancia con la adecuación y la valorización del suelo, se mitigue y no desplace a las personas a las periferias.

Figura 84

Diagrama de tipología 03

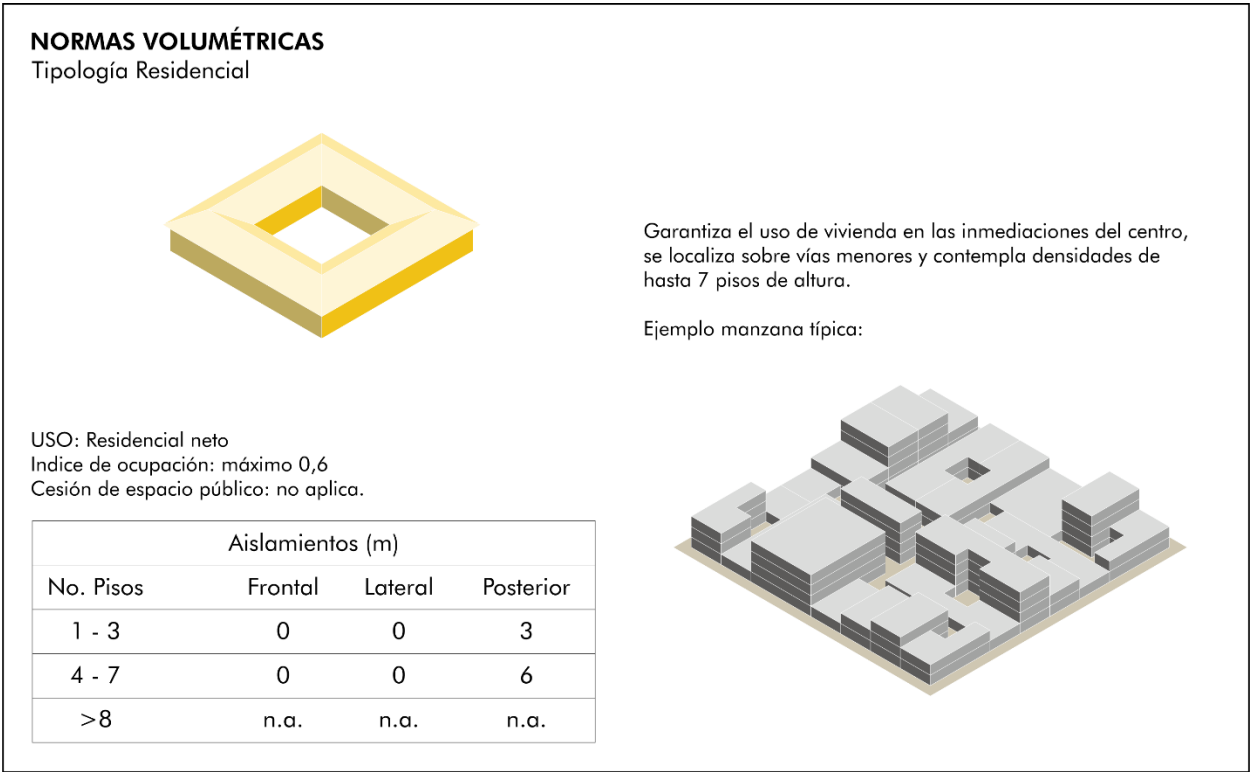


En la última tipología planeada, se acentúa la necesidad de vivienda en las cercanías del parque por lo que el uso se limita al residencial neto y se articulan en los espacios restantes a los establecidos anteriormente. No posee aislamientos ni laterales ni frontales, para darle continuidad a la expresión arquitectónica que posee en la actualidad, además de establecer los frentes de manzanas compartidos con los otros usos. Este sector tiene mayor importancia hacia el

Bosque Municipal ya que esta zona se plantea la apertura de un enorme espacio público para la comunidad y el objetivo se centra en que el disfrute de la mayor cantidad de personas posible sea un indicador del éxito de la propuesta.

Figura 85

Diagrama de tipología 04



Plan maestro

Ya con todos los elementos puestos en contexto en sus principales puntos, se presenta el proyecto urbano a nivel general, donde se aprecia la transformación de un Parque Lineal, de tipología aislada y flanqueada por vías vehiculares en subutilización y solo pensado para un recorrido de varios kilómetros a un Parque del Itinerario, un proyecto con puntos de confluencia, de interés y actividad, que en cada espacio propone puntos de partida para adentrarse o salir de la ciudad en comunicación de la recta trama urbana que le da identidad propia al centro de Palmira.

Este Parque del Itinerario lleva desde cualquier punto a explorar la historia y la evolución de la ciudad, rescatando hitos patrimoniales, garantizando movilidad para los más vulnerables y democratizando los principales espacios de la ciudad ocultos entre el actual desorden inconexo, pero ahora aprovechados en las tres poderosas fichas que irradian a otros puntos de la ciudad su actividad y sus mejores calidades espaciales.

Es el protagonista de este Plan Urbano su renacido Río Palmira y sus generosas zonas verdes en rincones de la ciudad que ya aprovechados permiten llenarlos de actividad, de descanso o admiración y que pretenden ser destinados a propios de la ciudad e incluso a visitantes de otras ciudades. Es el Parque del Itinerario el que lleva un camino lleno de cambios, paradas, estancias, puntos de interés y de movimiento relativos a una actividad urbana viva y transformada.

Figura 86

Corte 1 del Parque del Itinerario



Figura 87*Planimetría Primera Etapa*

Figura 88*Planimetría Segunda Etapa*

Figura 89*Planimetría Tercera Etapa*

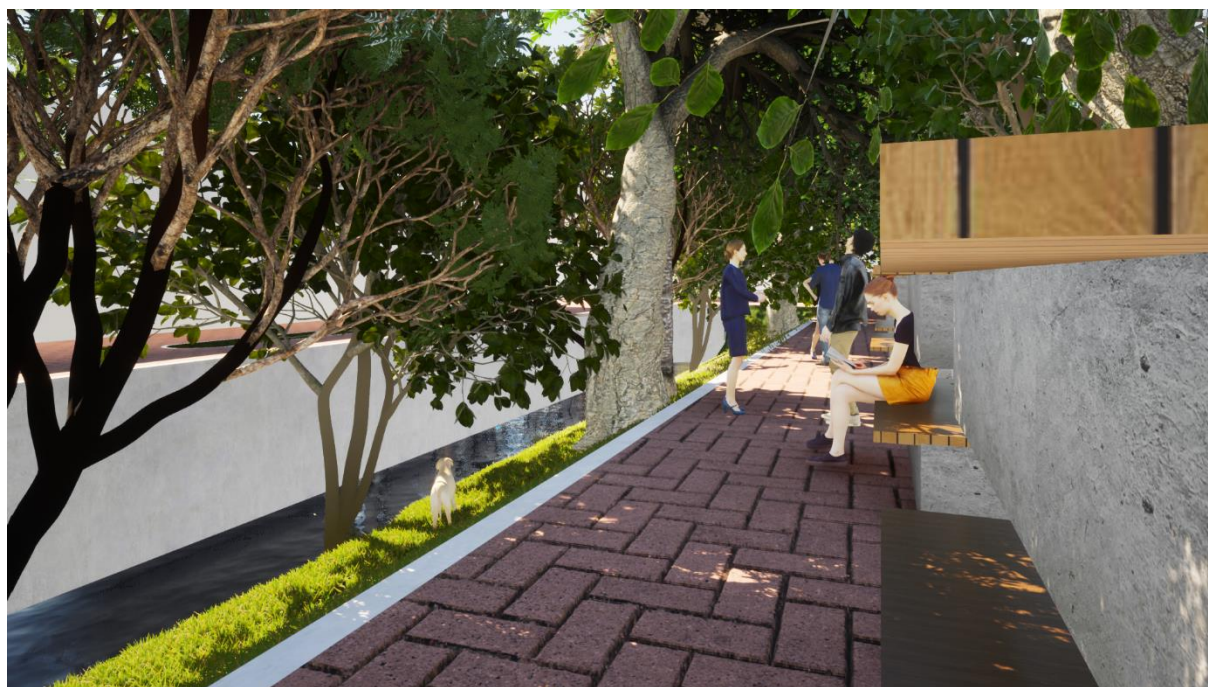
Figura 90*Render 1***Figura 91***Render 2*

Figura 92*Render 3***Figura 93***Render 4*

Figura 94*Render 5***Figura 95***Render 6*

Figura 96*Render 7***Figura 97***Render 8*

Figura 98*Render 9***Figura 99***Render 10*

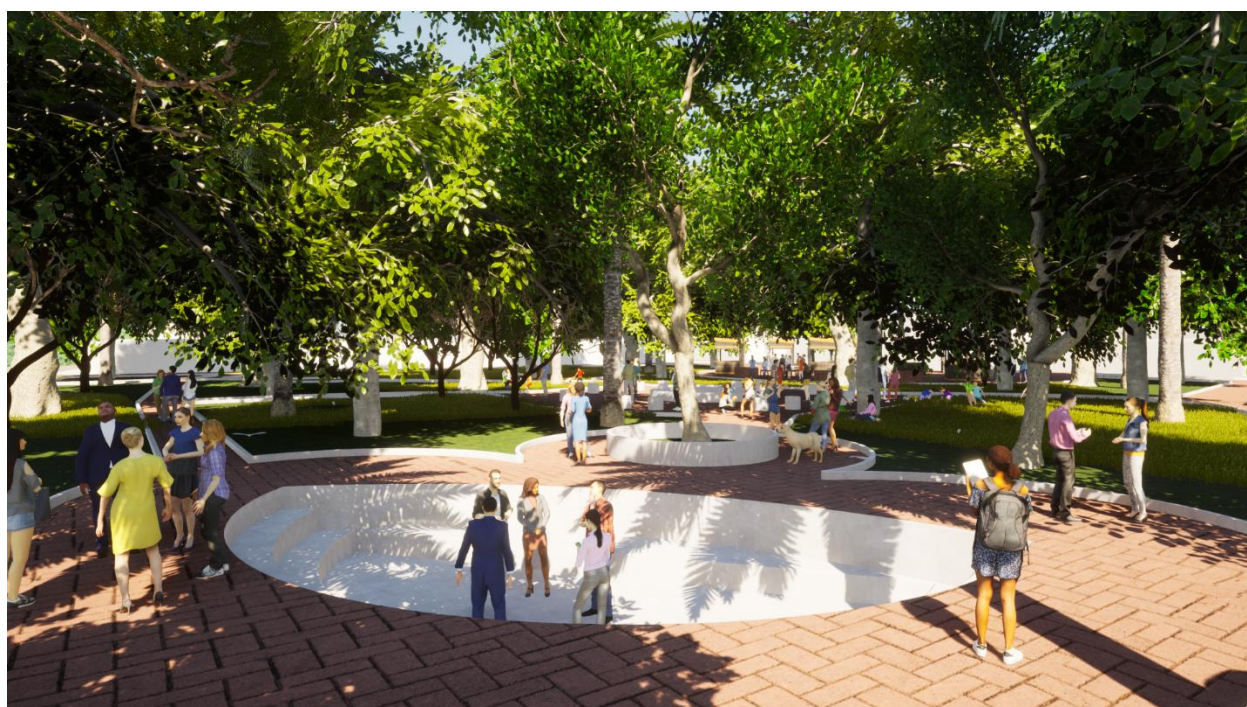
Figura 100*Render 11***Figura 101***Render 12*

Figura 102*Render 13***Figura 103***Render 14*

Figura 104*Render 15***Figura 105***Render 16*

Figura 106*Render 17***Figura 107***Render 18*

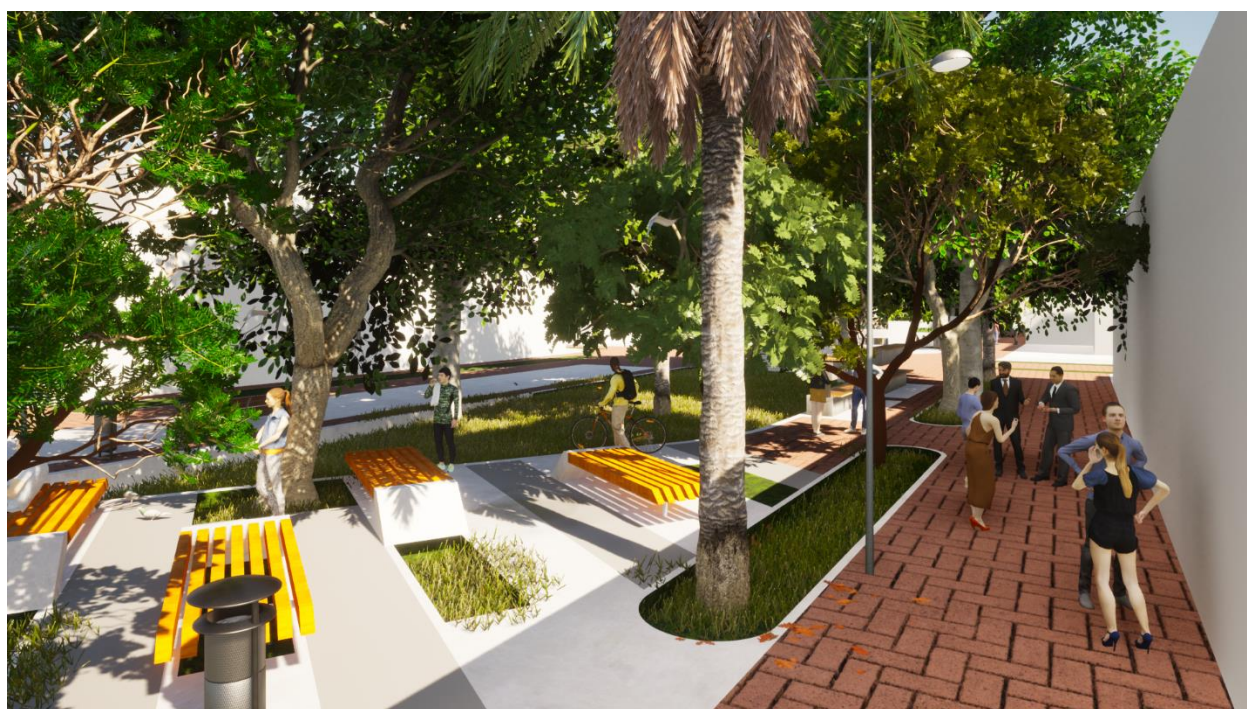
Figura 108*Render 19***Figura 109***Render 20*

Figura 110*Render 21***Figura 111***Render 22*

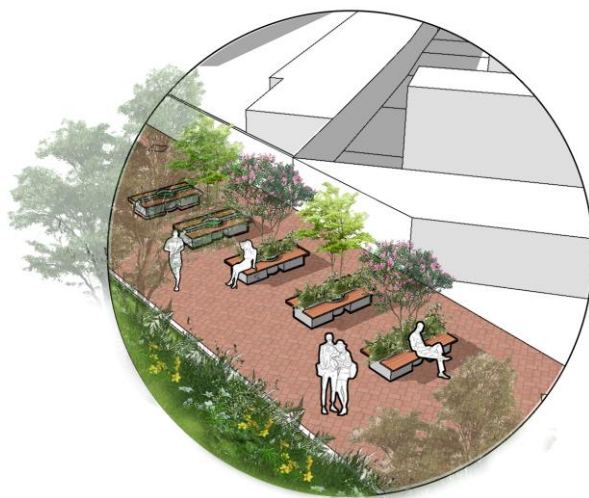
Urbanismo

Calles

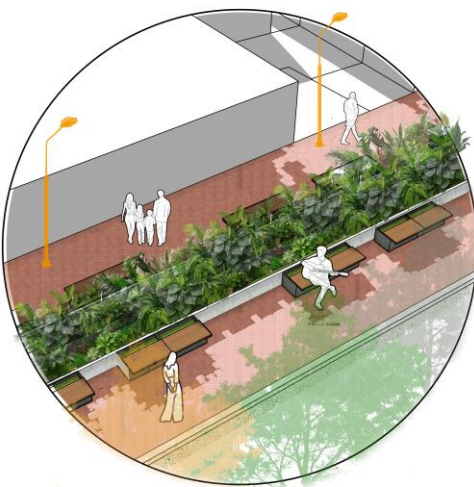
Cada calle en el proyecto pretende mantener una función en específica siendo la característica principal, la tipología que se da en cada manzana según las actividades de la misma etapa, con eso en cuenta se adaptan así mismo a la amplitud del perfil que se permite en cada punto siendo el ancho peatonal el que tenga prevalencia, seguido del vehicular y del ambiental, generando para la ciudad una serie de calles arborizadas y amobladas según la necesidad propia del sitio.

Figura 112

Imaginario calle peatonal 1



Para formular espacios sostenibles en lo que eran calles vehiculares de solo tránsito es importante implementar mobiliarios y entornos para el peatón, con una continua relación social y ambiental. La conciencia del entorno en el urbanismo y de la pequeña escala da como resultado sitios de conexión más profundas y aprovechando al máximo el espacio disponible, no solo como estancias sino como escenarios de cultura, arte e historia que estimulen a la creación en el medio urbano a la par que representen adecuadamente al palmariano en el centro.

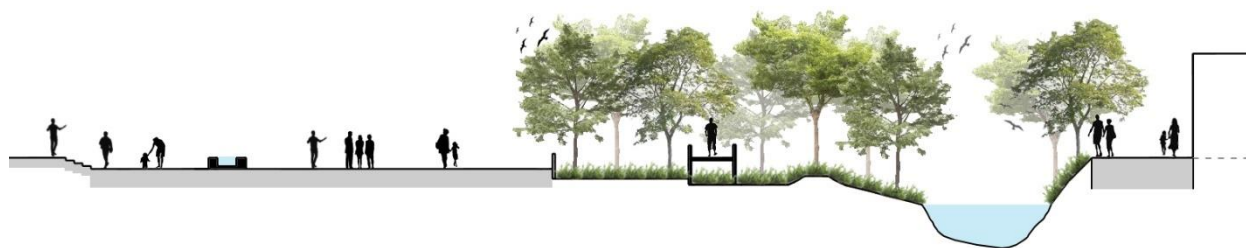
Figura 113*Imaginario calle peatonal 2*

Un elemento clave en estas transformaciones pasan por hacer a la comunidad participe de las características puntuales y que en cada rincón se satisfagan necesidades complementarias dependiendo del lugar en que se localice. Por ejemplo, para una institución educativa, se debería de dotar de mobiliario de estancia, recreación y exploración; mientras que en un comercio se encuentran bancas, zonas de encuentro y complemento con pequeños vendedores ambulantes sobre la misma vía ya que este es un hecho inevitable que es mejor considerar y generar sinergias planteadas desde el inicio.

La expectativa es hacia que la comunidad se integre y apropie de las dotaciones urbanas y públicas, para su correcto uso, mantenimiento y cuidado. Las zonas duras de las alamedas tendrán diferentes patrones y materialidades según sea el contexto para complementar las experiencias a lograr, principalmente el recorrido peatonal será dirigido mediante el adoquín rojizo mientras que las partes habilitadas para la bicicleta llevarán unas tonalidades amarillas, entre otros que se observan en los gráficos. En la figura siguiente se presenta el acceso a Parque Itinerario entre las carreras 29 y 28, el punto de partida de un proyecto para el peatón.

Figura 114*Corte 2 del Parque del Itinerario****Espacios públicos***

Desde el punto clave del Parque de la Factoría hasta el paramento del Bosque Municipal se pueden enumerar distintos parques, plazas, plazuelas y vacíos urbanos que llenan de vida a la actual ciudad de Palmira y que con las transformaciones adecuadas podrán explotar sus potencialidades mediante relaciones entre ellos vinculados siempre en el corredor del Parque del Itinerario. Estas propuestas serán los escenarios para las actividades permanentes en el sector, uno que gana vitalidad con la participación ciudadana y la apropiación cultural en el municipio de Palmira.

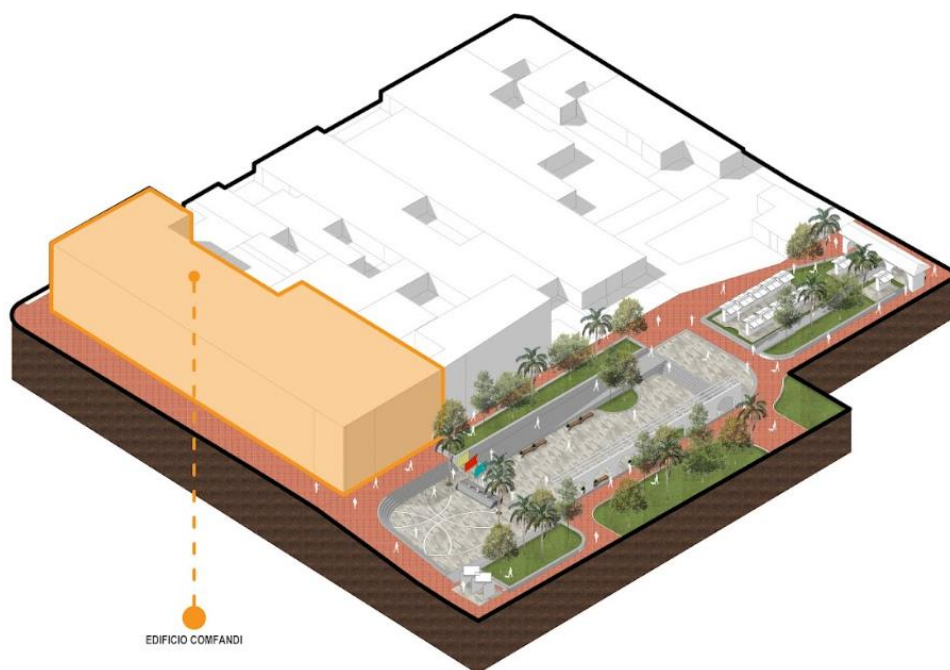
Figura 115*Corte 3 del Parque del Itinerario*

El juego entre zonas duras, blandas y el agua genera una calidad espacial y diversa que pretende ser el espacio predilecto de los palmiranos para tardear, recrearse, reconocer entornos

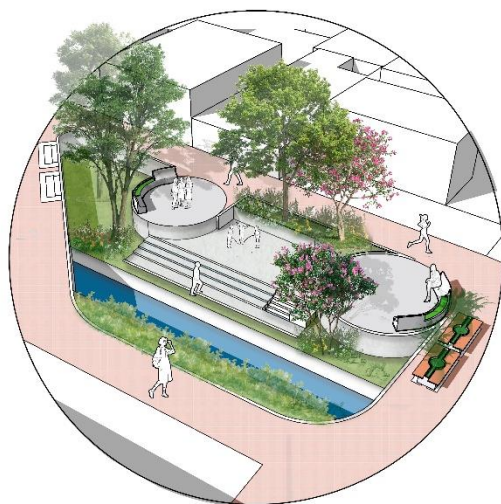
propios activo durante la mayor parte del día. La intervención no es un suceso continuo sino ramificado y de diferentes conexiones que vinculan distintas dinámicas en el centro, por ello los espacios públicos efectivos son el principal punto de convergencia en este proyecto. Estos usos se complementan con mobiliarios y sistemas de recogida de agua, así como de tratamiento hídrico para ser empleados en las actividades diarias de los diferentes parques, haciendo un uso efectivo y eficiente de estos recursos. En este sistema que se propone es muy importante generar cultura vial y seguridad para todos los actores, al alterar las vías cercanas indudablemente se da un cambio en la movilidad del municipio, pasando de la creciente dependencia del automóvil, a medios más cómodos como caminar y usar la bicicleta, y para fomentar estas actividades es que se crea infraestructura y urbanismo.

El proyecto parte en la Plazoleta Palmira, un tramo entre manzanas destinado a la vinculación de actividades culturales, relacionando más efectivamente los equipamientos de Comfandi y la Casa de Ricardo Nieto, un posible futuro equipamiento. En el intermedio se proveen zonas verdes y de permanencia, con cambios de niveles para separar la actividad de circular con la de descansar. Se proveen espacios para los vendedores informales de manera que mejoren su calidad de vida y consoliden una identidad propia en el parque.

Finalmente, en la esquina occidental se diseña un parque inspirado por los símbolos del escudo de Palmira, diseño del propio Ricardo Nieto como homenaje a este personaje propio del municipio; se plantean ubicar estatuas, señaléticas, y un monumento que simbolice al yunque, el corazón y el martillo del mismo escudo, rodeándose de tres palmeras y el sol de la misma forma. Esto con el objetivo de crear una plazoleta cívica y de importancia en la propia actividad política del municipio, por ello se localizan aquí mismo fuentes, zonas duras y mobiliarios que garanticen la habitabilidad constante de estos escenarios.

Figura 116*Plazoleta Palmira*

Sin contradecir la relevancia del sistema ecológico en el recorrido es necesario crear interacciones de contemplación entre las personas y el río, que produzca apropiación sobre la calidad del agua de esta y zonas de contemplación del recurso hídrico en movimiento, las escalinatas al borde del río, además con la posibilidad de soportar subidas del río van a ser un recurso recurrente a lo largo del diseño para proveer de estas actividades en diversos espacios de este. Todos estos diseños consideran la vegetación existente para conservar a los árboles más longevos y representativos, garantizando la menor afectación posible al medio ambiental. La permanencia en diferentes niveles produce al mismo tiempo diferentes gradientes de intimidad dentro del mismo espacio público a manera de experiencias para los transeúntes del recorrido. Los puentes peatonales que conectan una manzana con la otra poseen de la misma forma mobiliario y vegetación para mejorar el confort en todas estas zonas comunes de espacio público y encuentro.

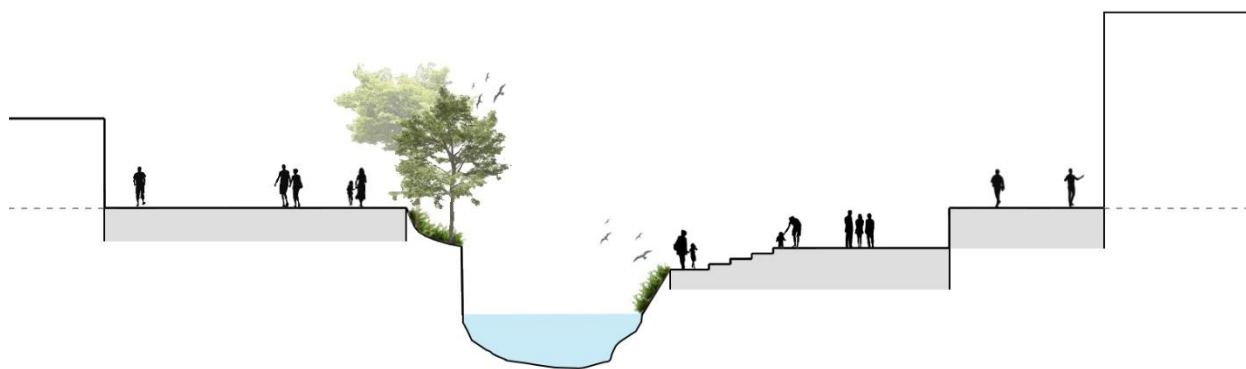
Figura 117*Imaginario conexión urbana con el río***Figura 118***Imaginario de mobiliarios en el recorrido*

Para proteger a los habitantes del sector se proveen espacios de inundación, en un nivel inferior al de la calle, estos tienen la funcionalidad de contener el agua en épocas de lluvia y crecidas del río Palmira, tendrán sistema de drenado y filtrado después del evento de inundación.

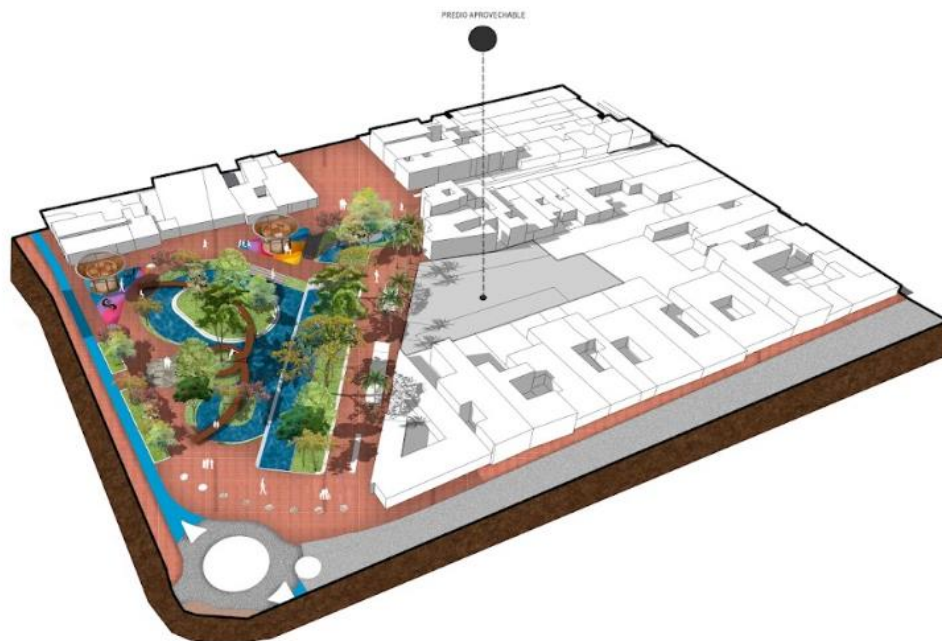
La intervención contempla dos espacios para localizar los puntos principales de inundación, cercanos a las zonas que históricamente han sido más afectadas, sobre las manzanas de morfología triangular a lado y lado de la Plaza de Toros y reemplazando viviendas y construcciones en condiciones de mejora por espacios públicos verdes y cercanos a vías principales para automóviles y bicicletas. En las inmediaciones de estos se da continuidad al Parque del Itinerario, sus actividades comerciales, de permanencia y conexión. Este parque se vincula además en el corredor ecológico que se pretende consolidar, complementando la función ambiental y de recuperación verde entorno a los espacios públicos.

Figura 119

Corte 4 del Parque del Itinerario



La necesidad de generar en todo momento una conexión con el agua y el entorno natural se evidencia en el diseño de todo el parque, para que la ciudadanía logre encontrarse con un entorno vivo al que durante muchos años se le dió la espalda y que hoy recobra con más fuerza gracias a las necesidades actuales. Se espera de la misma forma, que el río urbano logre contener en su recorrido un ecosistema vivo, de relacion entre la fauna y la flora autóctona que cada día pierde terreno ante la agricultura y la urbanización intensiva e inconciente, plantear los diseños desde el respeto por el entorno es el punto de partida y en este caso, recuperar ese medio vivo.

Figura 120*Imaginario vida urbana y río***Figura 121***Parque Inundable*

La Plaza de Toros en su transformación arquitectónica y funcional se convierte en un importante polo de espacio público y en este converge la actividad cultural del Parque del Itinerario, se plantean alrededor de este la apropiación de zonas verdes, fuentes, espejos de agua

y recorridos urbanos como el de la ciclovía que permitan un constante uso en sus inmediaciones.

El río surge constantemente como principal conector de estos espacios en donde se permite la contemplación y la complementación con el sistema ecológico en el centro de la ciudad.

Figura 122

Imaginario plazuelas y zonas duras



Figura 123

Imaginario de integración río y parque



Frente a la Clínica Comfandi existen espacios aprovechables como el Parque del Totumo, que en la propuesta se extiende sobre el actual parqueadero promoviendo una mejor relación

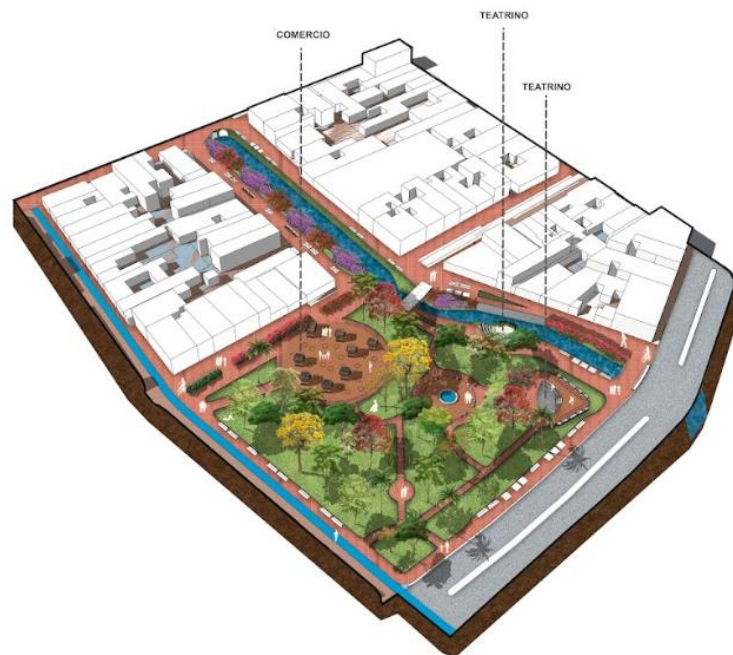
urbanística con su entorno y haciendo crecer el EPE disponible. Para la parte posterior se complementa con el Edificio de Servicio, que relaciona la plaza pública en primer nivel con espacios comerciales que formalicen a los vendedores ambulantes cercanos y en pisos superiores y sótanos se dispongan parqueaderos para este sector central.

Figura 124

Plaza de Toros y Parque del Totumo



Sobre la carrera 19 existe un espacio de zona verde densamente compuesta por árboles y palmeras usado regularmente de estancia denominado Parque del Amor, se encuentra lateral al Parque Lineal y posee jardines apropiados por los vecinos de este sector. La intervención de este mismo consta de generar actividad de cercanía entre las personas, espacios para ventas de artículos, bebidas o comidas típicas y escenarios íntimos de presentación de artistas que generen la atmosfera del Parque del Amor, estas propuestas consisten en usos que amplíen la actividad y establezcan una mayor identidad en sitios poco consolidados.

Figura 125*Corte 5 del Parque del Itinerario***Figura 126***Parque del Amor****Mobiliarios***

En el espacio urbano donde transcurren diversas actividades planeadas o no siempre es necesario disponer de elementos de variada composición, diseño y flexibles que se adapten a la necesidad cambiante de la comunidad. En la actualidad esta carencia de elementos de reposo o

actividad hacen de la experiencia de recorrer ciudades, una travesía incomoda y apresurada que poco tiene que ver con la planteada en el proyecto.

La permanencia de las personas y la actividad constante en el espacio público incrementa la percepción positiva de seguridad porque sugieren control visual sobre lo que sucede en las calles, plazas y parques. La correcta aplicación de estas herramientas en el diseño y la formulación de sus conjuntos y relaciones funcionales, proporcionan espacio adecuado para la interacción humana. Manual De Espacio Público De Bogotá.

Citando al Manual De Espacio Público De Bogotá el sí mismo plantea cuatro distintos dentro de un componente de “Vitalidad” para clasificar en cuatro puntos a estos elementos de acuerdo con sus características en común y el desarrollo que se puede plantear localizando a estos de forma variada e incluso fusionando varios de ellos entre sí como veremos en los planteados para la propuesta urbana, estos puntos son:

- Mobiliario de permanencia, que garantizan la estancia, el reposo y el encuentro, puntos vitales en una intervención urbana que pretenda equipar a una zona de actividad permanente de la comunidad.
- Mobiliario de servicio, de manera funcional permiten el acceso a servicios públicos como conectividad o información necesarios en la ciudad, se menciona en el manual que pueden convertirse en puntos de referencia mediante el diseño arquitectónico.
- Infraestructura asociada al sistema de movilidad y de servicios públicos, estos se presentan como la herramienta para complementar el sistema de transporte público, disposición de residuos sólidos y la movilidad incluyente para todas las personas.
- Arte y memoria, existentes en el contexto del Parque Lineal pero dependientes del constante mantenimiento para evitar su deterioro representan elementos destinados a la

cultura, la identidad y la expresión de las comunidades. Estos mobiliarios pretenden ser puntos de referencia que complementen la imagen de la ciudad.

SUDS

En el medio natural, el ciclo del agua es un movimiento constante de distintas etapas en las que el agua se va transformando en múltiples estados para la renovación, la limpieza y la circulación de este líquido vital y garantiza la existencia de la vida mediante el sostenimiento renovable de los recursos en el ecosistema. Hay un problema con esta definición pues son los medios urbanos, relativamente nuevos en el medio ambiente lo que no juegan un papel importante y por el contrario interrumpen este ciclo de millones de años al aportar contaminación y al mismo tiempo deterioran los suelos mediante capas impermeables de hormigón, estas superficies sin relación con el ciclo del agua se convierten en un problema para sí mismos.

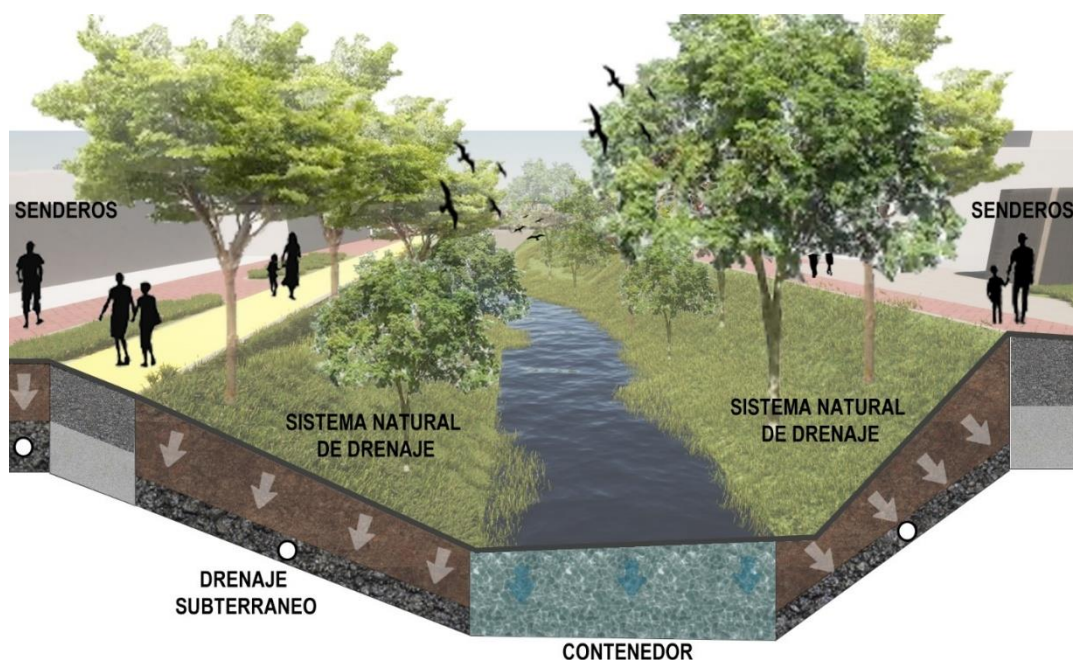
Generalmente las aguas de escorrentías en las grandes urbes son canalizadas a través de sistemas de drenaje convencionales hasta cuerpos de agua receptores, no obstante, esta técnica puede tener efectos contrarios en términos de calidad y cantidad de los cuerpos de agua y limita los procesos de infiltración que deberían darse naturalmente, disminuyendo así la recarga de acuíferos.

Con la finalidad de mitigar estos impactos sobre el recurso hídrico y medio ambiente en general, es necesario que desde los grandes asentamientos urbanos se implementen estrategias para el manejo de escorrentías sostenibles, capaces de, además de disminuir los caudales picos de escorrentías por eventos extremos, aumentar la capacidad de infiltración favoreciendo el desarrollo de procesos hídricos naturales. Ministerio De Vivienda Ciudad Y Territorio Departamento Nacional De Planeación en un borrador de la Guía Metodológica Para La Formulación E Implementación De Sistemas Urbanos De Drenaje Sostenible (2021).

En el contexto actual de la ciudad de Palmira, esta interrupción de los ciclos naturales se vuelve aún más evidente y por consecuente grave, al haber cerrado el principal afluente de la ciudad, hacia donde vierten por topografía grandes cantidades de agua deslizándose por las calles hasta el punto del Parque Lineal se logra inundar fácilmente la zona cada vez que los sistemas de drenaje fallan.

Figura 127

Participación del río Palmira en el drenaje urbano



Es por esto por lo que es importante tener en cuenta no sobrecargar el sistema, como complemento de la rehabilitación del Río Palmira, es necesario plantear sistemas de desagüe, almacenado y filtración de agua hacia nuevos pisos que pretender disminuir la carga sobre los sistemas pluviales. En este sentido las calles van a contar con un adoquinado filtrante y zonas verdes capaces de recibir el agua para ser absorbidos en el suelo. También se plantea localizar una serie de canales en las mismas calles que reúnan lo que no se logre filtrar en los Parques

Inundables, grandes depresiones topográficas de zona verde dispuestas en cada esquina de la mancha inundable según los estudios.

Y finalmente para el abastecimiento de los espacios públicos descritos anteriormente, se diseñan tanques subterráneos de almacenamiento de agua lluvia tratada y filtrada que brinden constante mantenimiento a las zonas verdes, sanitarios en baños públicos, chorros y fuentes recreativas y ornamentales en plazas y plazuelas.

Arquitectura

No siendo solo un complemento, pero tampoco el enfoque del proyecto en primer lugar se plantean diferentes diseños a escala volumétrica y esquemática que van a favorecer al proyecto urbano. Estos se sitúan en espacios tan variados como lotes, parqueaderos, edificios en ruinas, manzanas habitadas o edificios de vocación patrimonial sin el reconocimiento necesario. Se vinculan a espacios públicos en desarrollo y con una vida urbana continua sobre el mismo plano base de primer nivel, accesibles y consientes del entorno de cambio que se plantea en toda la intervención urbana.

Siendo el principal de estos el proyecto de Centro Experimental de las Artes en la Plaza de Toros, un espacio abandonado por la comunidad con el ocaso taurino del siglo XXI y un ejemplo de re-uso en la ciudad de Palmira. Así mismo se pretende dar ejemplo de la norma volumétrica trabajada anteriormente en un edificio de vivienda mixta para el centro de Palmira, en la segunda etapa y la proyección de un complejo de parqueaderos complementario al espacio público que sirva al contexto inmediato de la Etapa Cultural y al hospital donde sitúa su lote, un predio esquinero con importantes culatas hacia la vivienda y que pretende resolver el empate formal entre tantos usos.

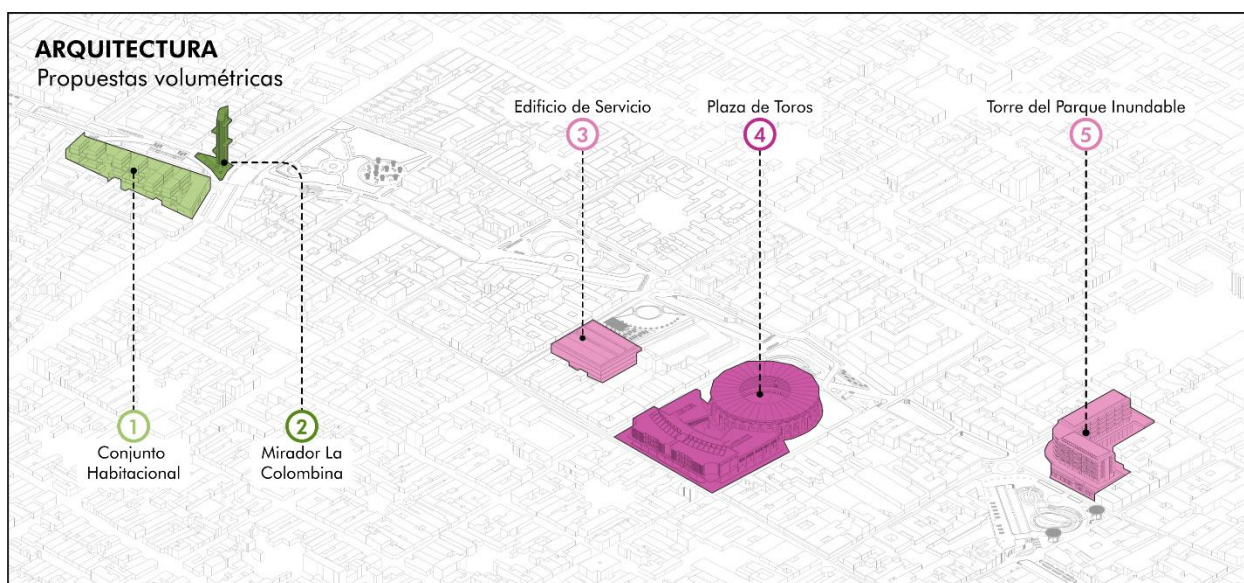
También es importante incluir en la tercer etapa de vocación socioambiental la creación de un complejo habitacional menos denso y con énfasis en la vida barrial y su conexión ambiental tomando como protagonista a las terrazas y patios que subyacentes en la cultura local pero perdidos por el afán ocupador del terreno en las casas se ha perdido en cierta medida y tratado de rescatar tímidamente por quienes conservan aun los patios como un espacio de siembra ornamental y en menor medida agricultura urbana como una tendencia contemporánea.

Todos estos pretenden ser ejemplos para el tipo de proyectos edificatorios que se pueden desarrollar en este sector, de gran variedad y sin desperdiciar la ubicación y la conexión con el contexto inmediato que es de lo que carece el estado actual de las construcciones en mayor o menor medida; a la par que se resuelven problemas de vivienda causados por la misma intervención y las problemáticas base de esta ciudad y similares en el Valle del Cauca.

Es la morfología del contexto y la vinculación mediante aspectos familiares del modo de construir y habitar los que sirven de medio para lograr estos volúmenes arquitectónicos que a posterior se podrían desarrollar más a detalle para complementar cada tema visto según el caso, reciclaje arquitectónico, diseño urbano, de fachada, vivienda en altura o sistemas barriales e incluso equipamientos de diversa índole, a continuación, se muestra la ubicación de cada uno de estos elementos, propuestas claves en el desarrollo de la planificación urbanística y con ubicaciones estratégicas que permiten la conexión con el diseño urbano y la potencialización de las actividades sobre este importante eje.

Figura 128

Localización de proyectos arquitectónicos



Plaza de Toros, Centro Experimental de las Artes de Palmira

El re-uso planteado a la Plaza de Toros Agustín Barona Pinillos parte de recuperar este emblemático sitio para los palmiranos de antaño, usada como polo de la tauromaquia en el valle, presentaciones de cine, entre otras y hoy en estado de completo abandono. La propuesta pretende eliminar los muros que encierran el cilindro actualmente y evitan la conexión con la calle y el plano urbano, generando segregación y otras problemáticas ya vistas.

El resto de la manzana la ocupan viviendas de autoconstrucción más o menos consolidadas y en su mayoría poco densificadas, o, en otras palabras, de bajas alturas; para producir la recuperación de este hito arquitectónico la manzana ocupa por completo la vocación de centro artístico y convierte en nueva arquitectura al paramento anteriormente destinado a la vivienda.

Figura 129

Render 01. Plaza de Toros



Figura 130

Render 02. Plaza de Toros

**Figura 131**

Render 03. Plaza de Toros



Figura 132

Render 04. Plaza de Toros

**Figura 133**

Render 05. Plaza de Toros



El desarrollo de la propuesta tiene como punto de partida el juego volumétrico entre la preexistencia alterada y la nueva arquitectura, un edificio que se convierte en el espacio de reivindicación y exaltación del patrimonio expuesto y para ello se vale de terrazas, patios y la dilatación hacia los muros de la Plaza de Toros. La concepción de la intervención de esta última consta de generar porosidad en el plano urbano, para que bajo las escaleras se conformen espacios de comercio y relación con la calle, mientras en la parte superior se presenta un gran escenario polivalente a múltiples expresiones artísticas.

En el ruedo de la Plaza de Toros se convierte en un elemento a proteger, por ello mediante la reconstitución del paramento de este mismo se plantea una estructura para la cubierta que permita el confort de los espectadores y una zona protegida del clima en el medio de la plaza. La estructura de esta cubierta será de un concreto que mediante la geometría se permita optimizar la ligereza y durabilidad de esta con la mayor eficiencia posible.

Figura 134

Planta 01. Plaza de Toros

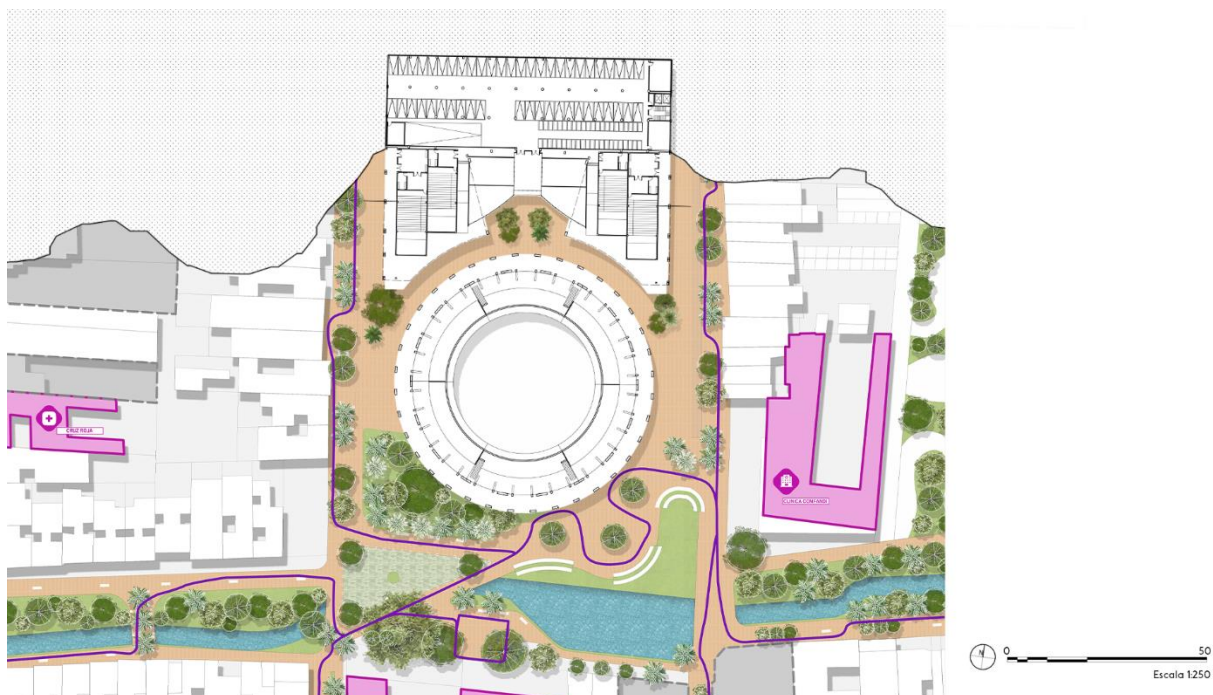


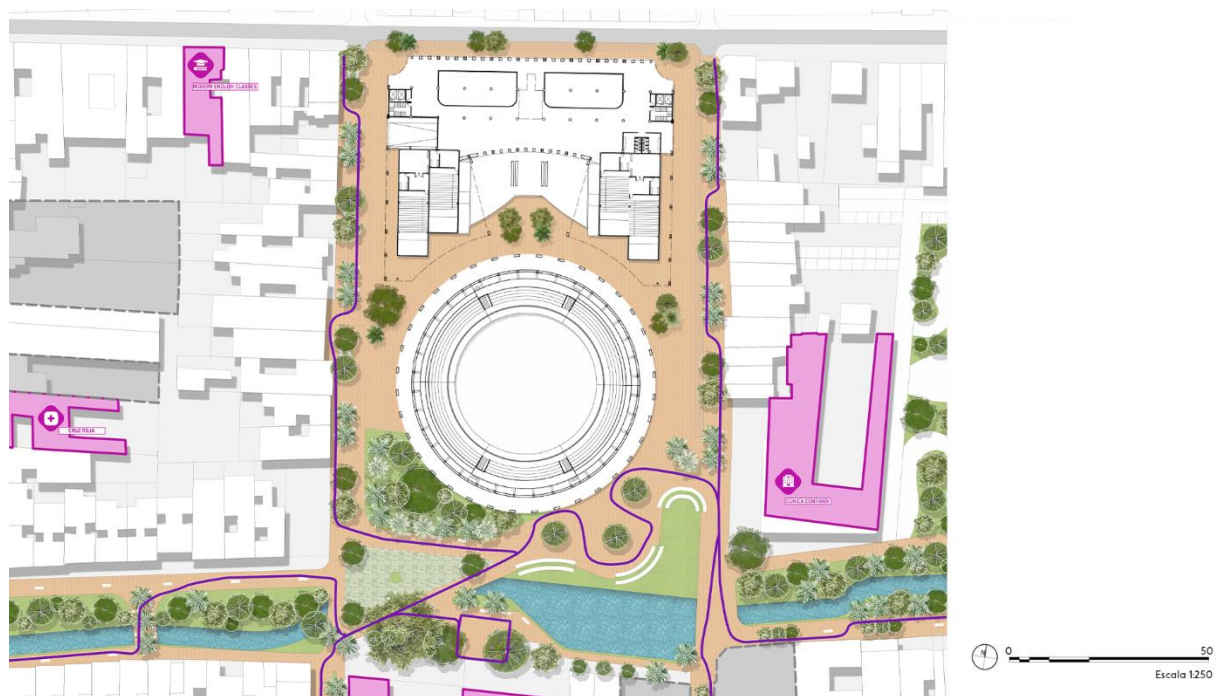
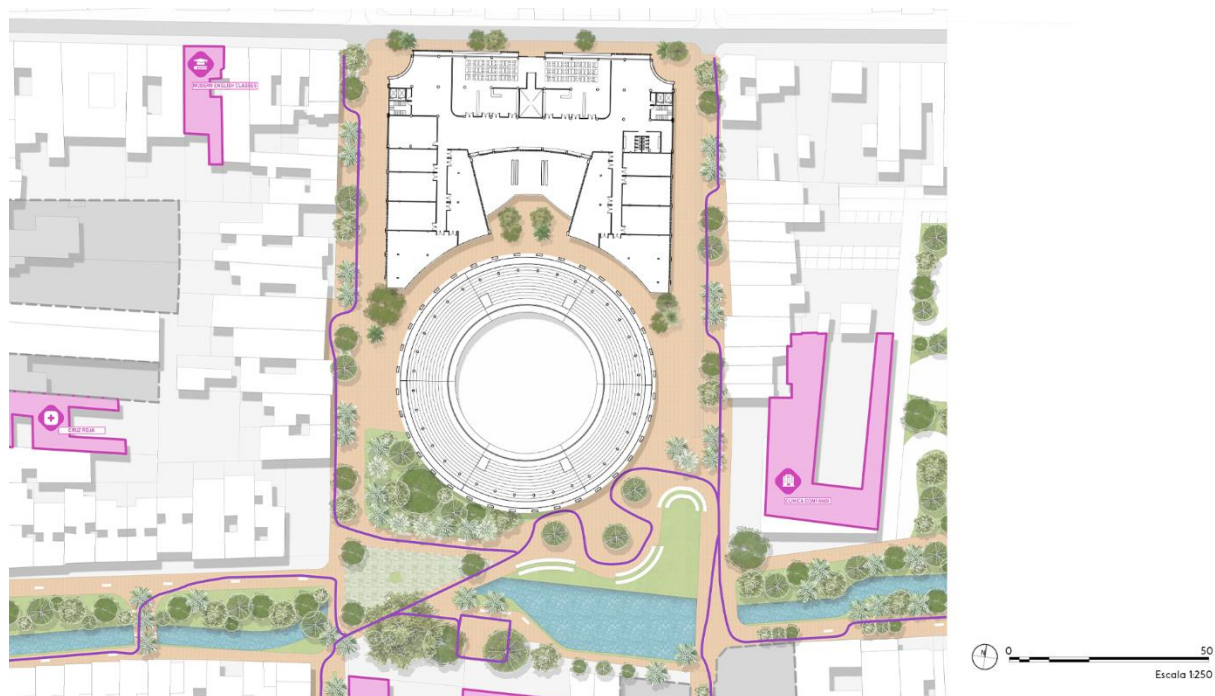
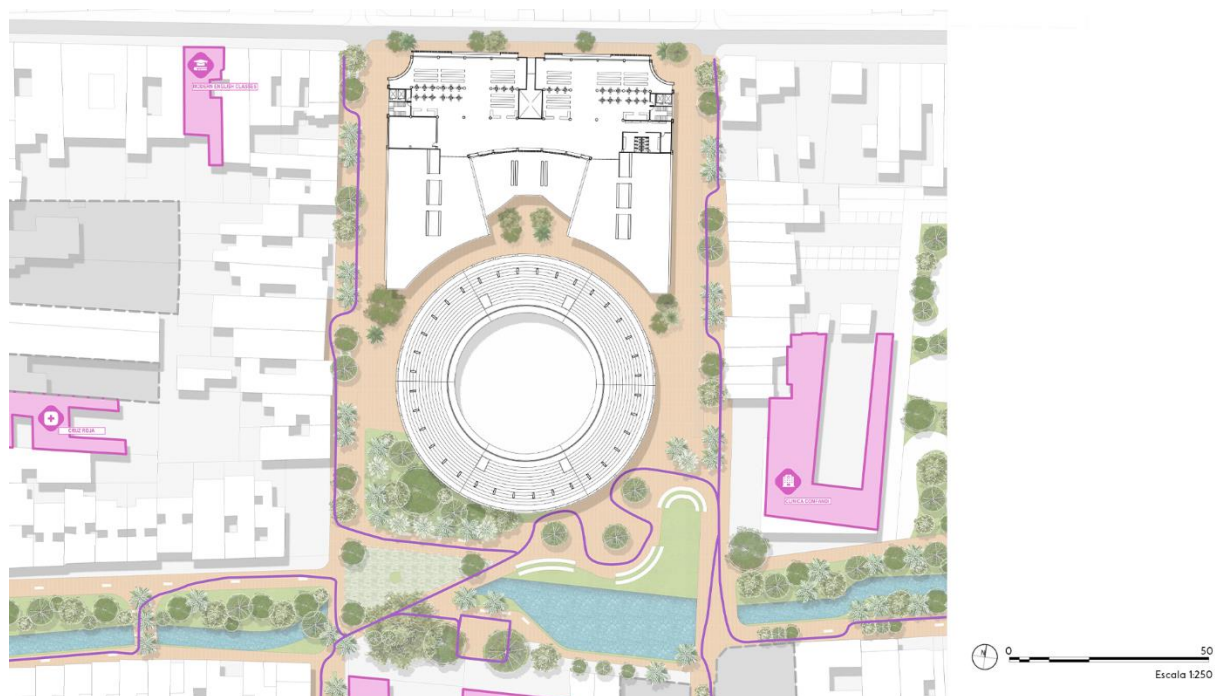
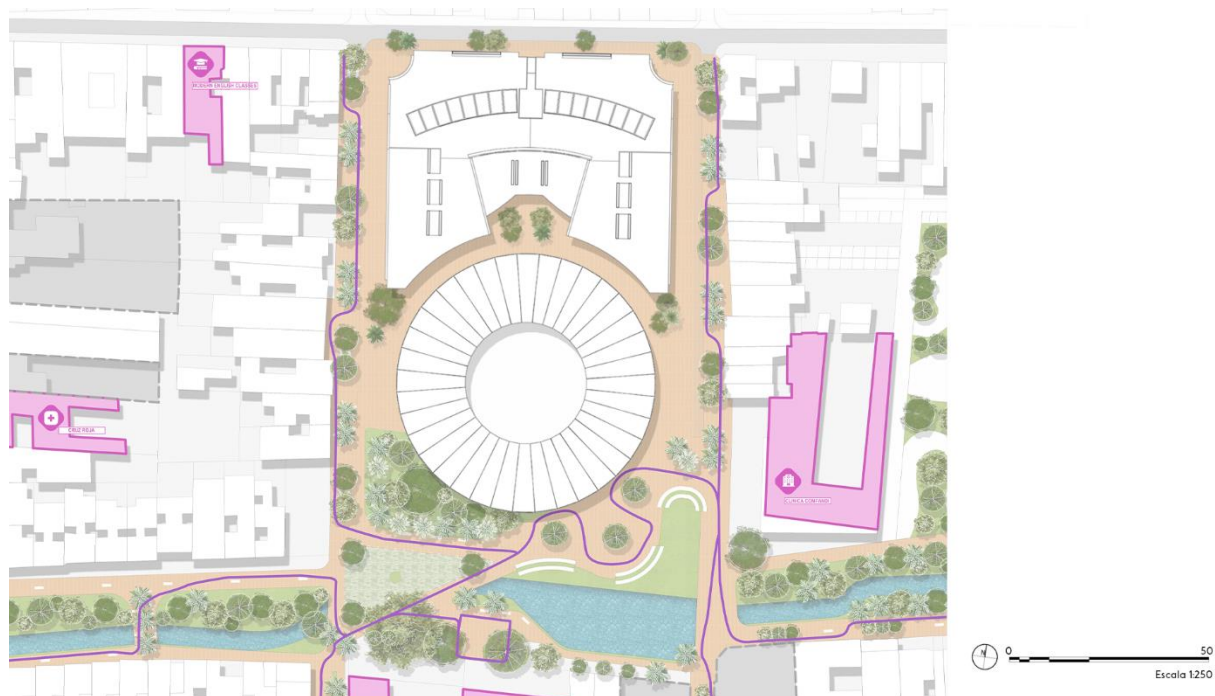
Figura 135*Planta 02. Plaza de Toros***Figura 136***Planta 03. Plaza de Toros*

Figura 137

Planta 04. Plaza de Toros

**Figura 138**

Planta 05. Plaza de Toros



El volumen expresado en la parte posterior de la plaza tiene como funcionalidad acoger el resto del programa de un Centro Experimental de las Artes, logrando generar espacios de interacción, cuestionamiento y actividad para los habitantes de Palmira afines; se dispone un sector de aprendizaje en los primeros niveles y en los superiores un paquete programático destinado a la experimentación con laboratorios y talleres de trabajo que a posterior se presentan en los múltiples escenarios culturales de Parque Itinerario. La composición de esta arquitectura se basa en la Casa de la Cultura, en donde mediante valores de la arquitectura tradicional, reconoce en la baja altura, los patios y los pórticos, varios sistemas de aproximación y transición entre el usuario y el edificio, haciendo más agradables los recorridos para el que está atravesando y el que busca interactuar en los ambientes del equipamiento. La relación de este mismo también se da con la calle de la ruta ciclística, que concatena hitos en paralelo al del recorrido del río y que se abastece de actividad gracias a estos.

Figura 139

Cortes. Plaza de Toros

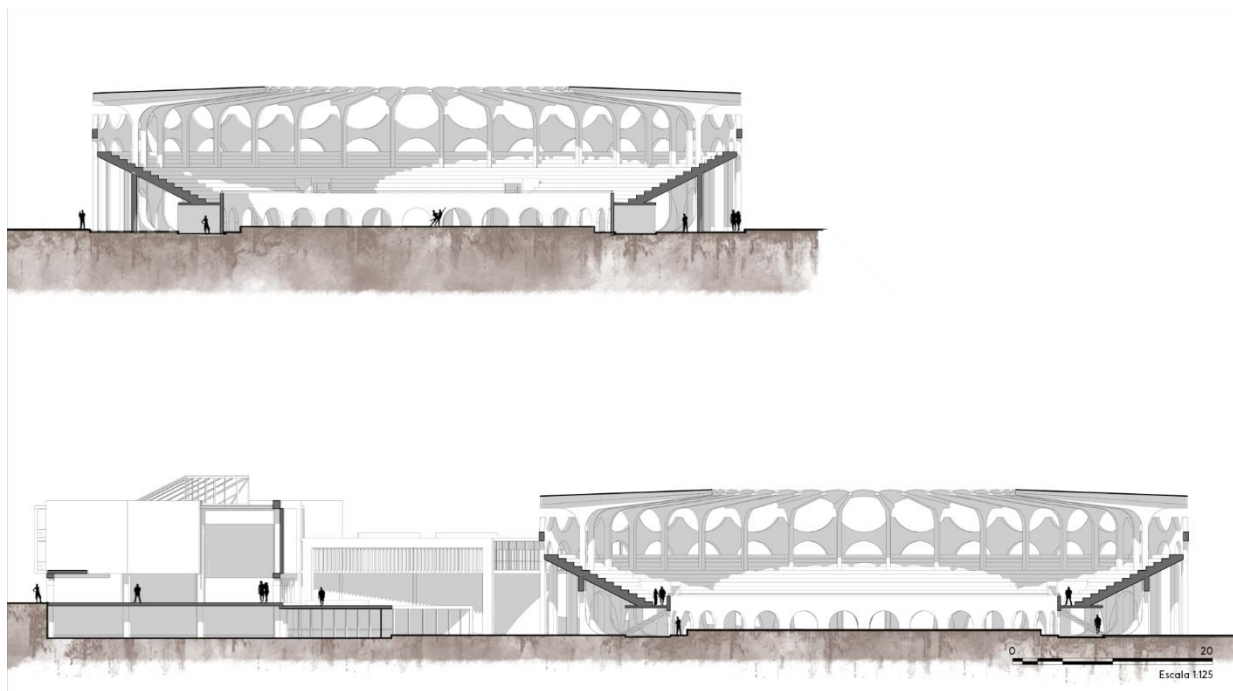
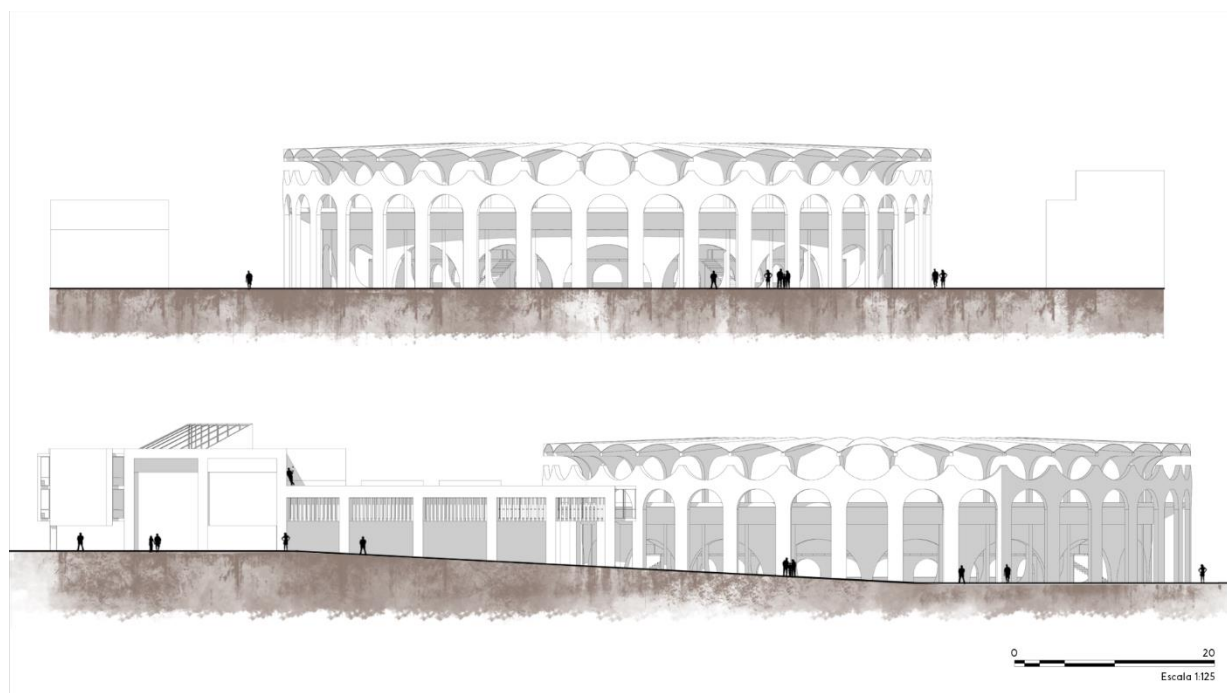
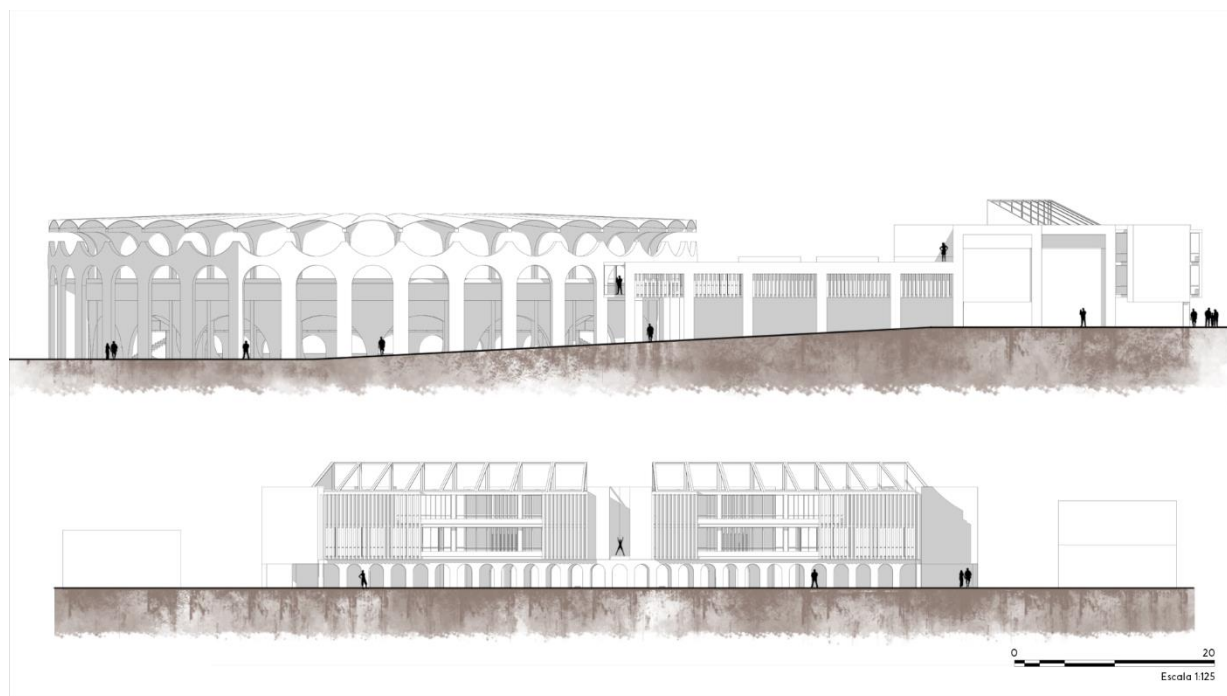


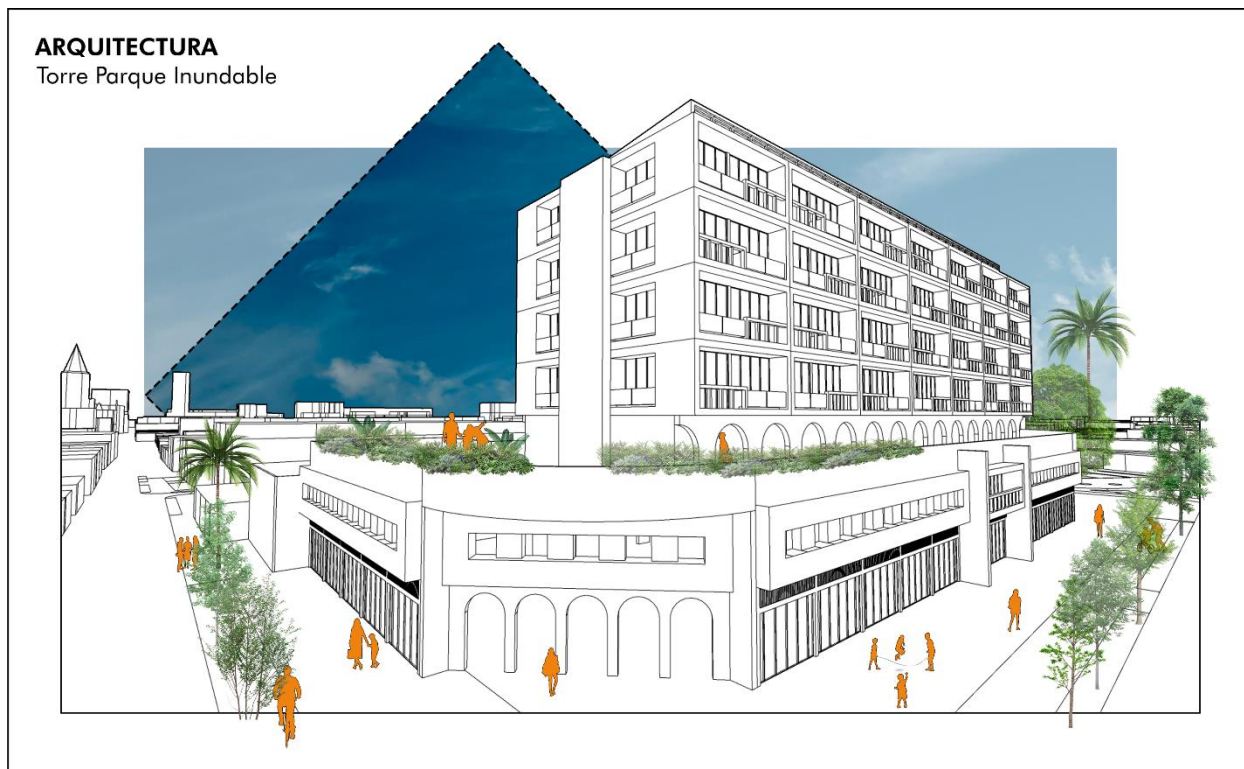
Figura 140*Alzadas 01. Plaza de Toros***Figura 141***Alzadas 02. Plaza de Toros*

Torre del Parque Inundable

Bajo la necesidad de proyectar vivienda para los desplazados de la renovación urbana en las manzanas triangulares y la manzana de la Plaza de Toros, se constituye en una serie de predios infrautilizados sobre la calle 31 un proyecto habitacional que permite garantizar vivienda cercana de uso mixto y densificar mesuradamente el sector del centro del municipio sobre tan solo 5 pisos, generando una plataforma de continuidad paramental y en la parte superior torres de vivienda con condiciones barriales y de encuentro sobre la plataforma, zonas comunes y el patio central. Con elementos rescatados de lo preexistente en la zona, valores de la arquitectura y urbanismo tradicional en ciudades hispanoamericanas se pretende lograr espacios de apropiación de los habitantes y que permita el desarrollo habitacional de este sector tan privilegiado.

Figura 142

Diagrama 02. Torre del Parque Inundable

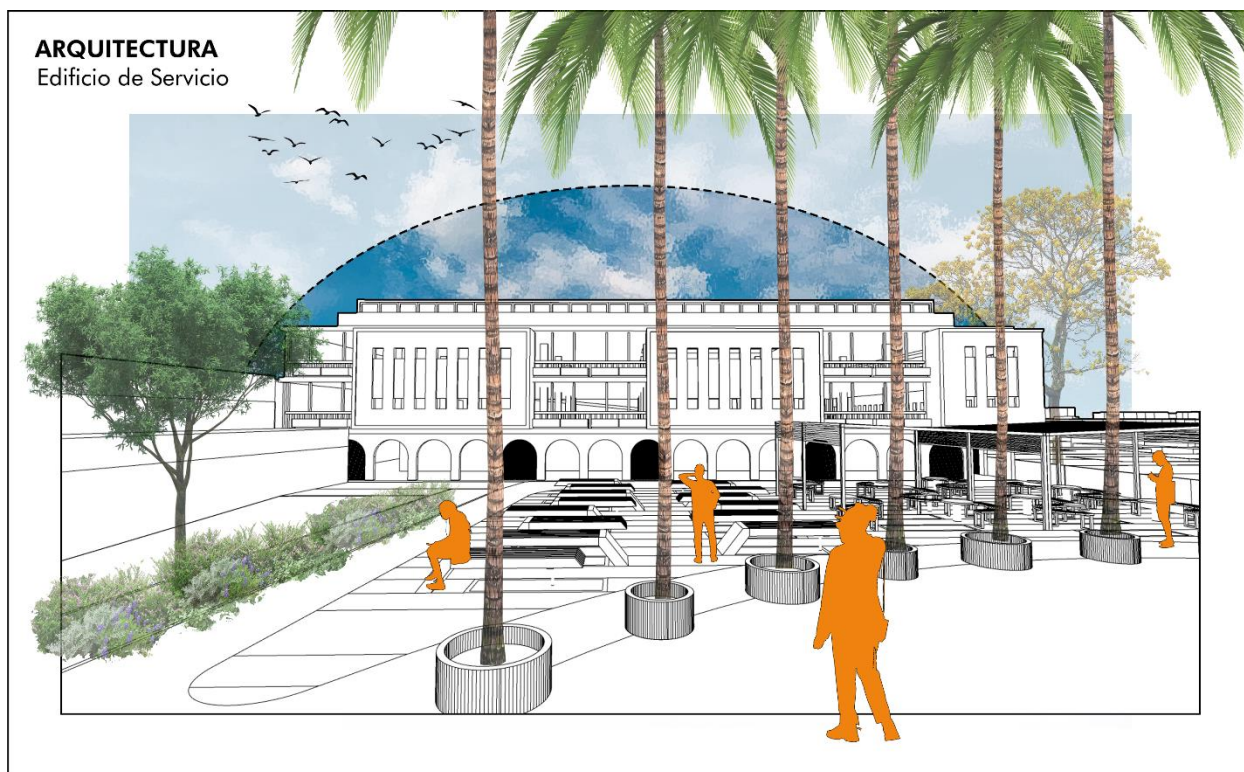


Edificio de Servicio de la Clínica Comfandi

Tras la consolidación del Parque del Totumo en un parque de bolsillo donde antes era parqueadero surge la necesidad de localizar el almacenamiento de vehículos en un edificio de parqueadero continuo al hospital del SOS, este genera empate volumétrico detrás de las viviendas preexistentes y le da un frente comercial al parque. Este edificio tendrá la función de presentar servicios adicionales al de la clínica en cuanto a comercio, consultorios externos y en plantas superiores y sótanos usarse como parqueadero; del mismo modo, se plantea que en la cubierta se localice un espacio para eventos aprovechando la vista y la privilegiada visibilidad de la zona.

Figura 143

Diagrama 03. Edificio de Servicio



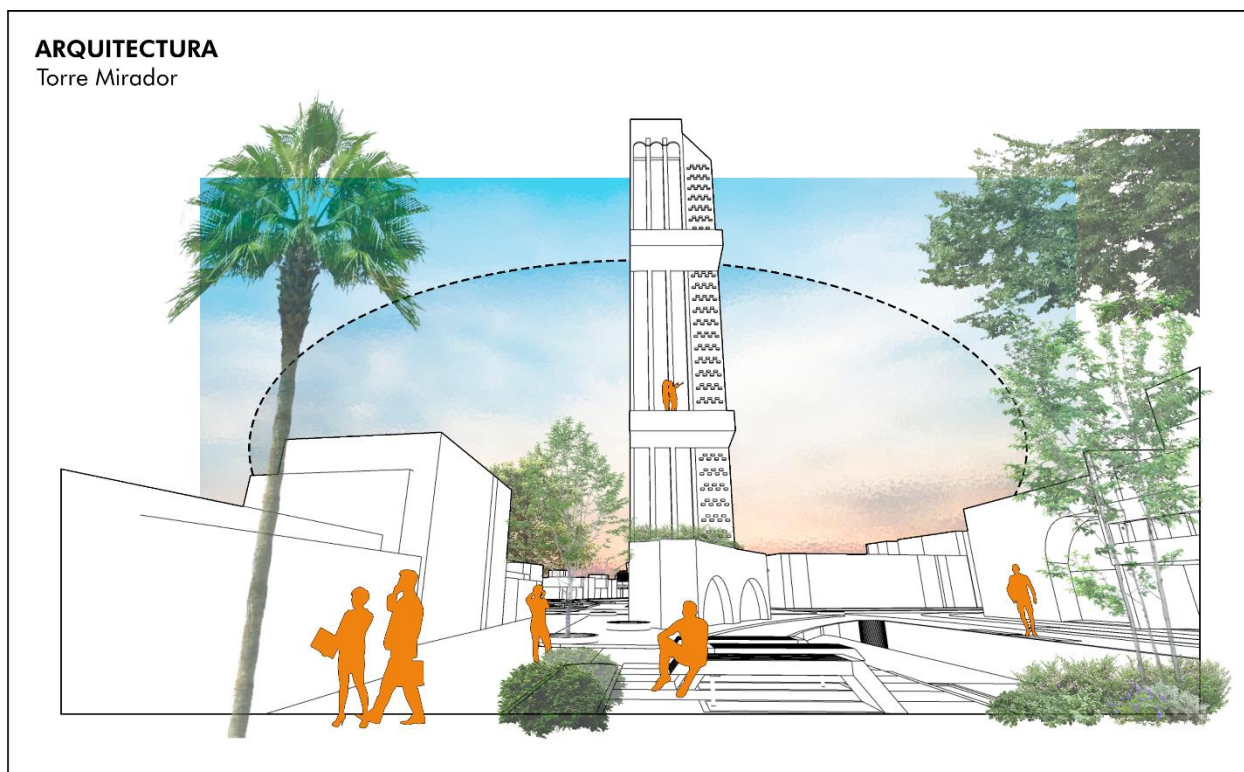
Se espera que este inmueble sea capaz de contener la necesidad de estacionamiento en la zona y que se permita localizar en un punto central en la intervención para privilegiar los espacios libres al peatón y no al vehículo particular.

Mirador de la Colombina

En el barrio la Colombina, frente la carrera 19 se propone un mirador de 30 metros de alto para permitir un cambio de escala de la peatonal a la aérea y enriquecer el recorrido en un nivel superior, generando del mismo modo un ícono del parque que, así como las torres de las iglesias son vistas a grandes distancias este mirador sirva de guía para llegar al Parque del Itinerario desde cualquier punto de la ciudad desde el que se le aprecie.

Figura 144

Diagrama 04. Mirador de la Colombina



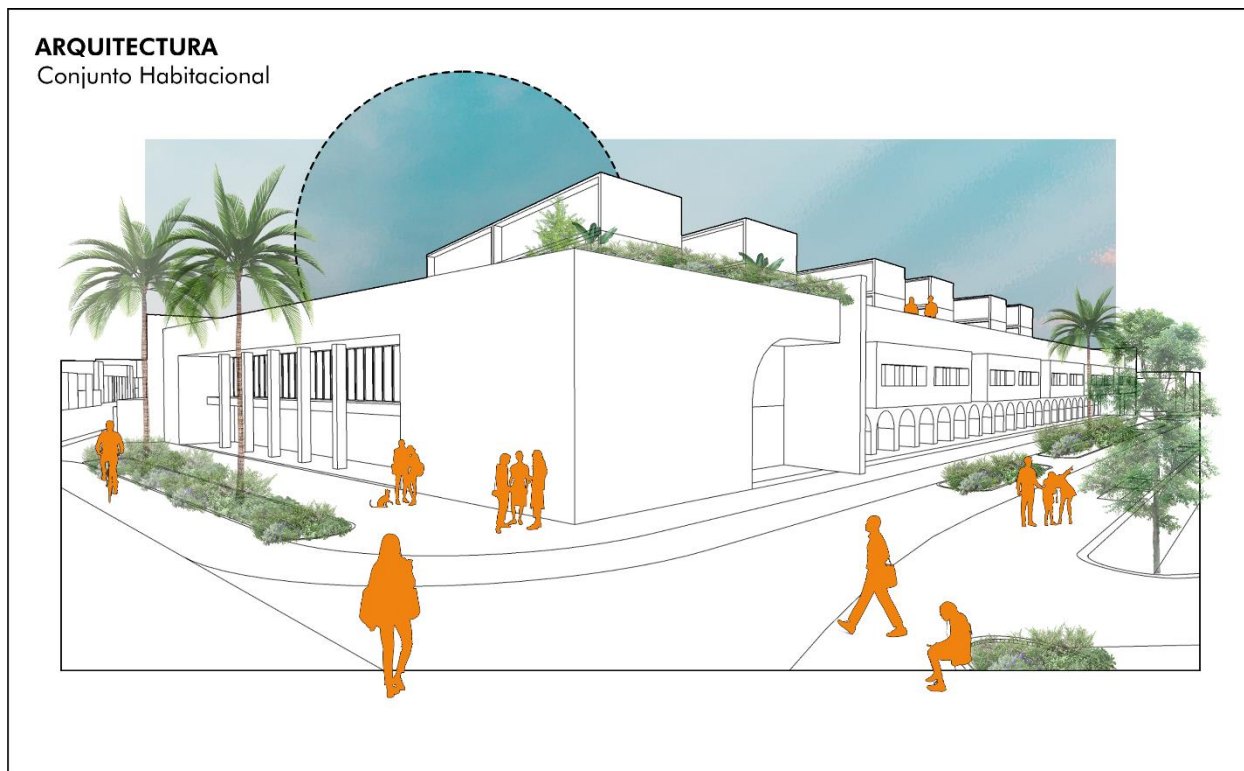
Este mismo se posee unas terrazas escalonadas en la fachada con enfoque en el resto del Parque del Itinerario y del Bosque Municipal, al nivel de la calle y de fácil acceso.

Conjunto Habitacional del Bosque Municipal

Buscando influir el área de la tercera etapa con comercio y teniendo en cuenta su vocación residencial, sobre un extenso predio de parqueadero de buses y taller se pretende generar una vivienda con un fuerte sentido barrial conectado a la calle y medianera entre un frente de servicio y otro comercial lo que le permite conservar las alturas de su contexto y un frente residencial sobre el nuevo corredor del río. En su interior se encuentran espacios de encuentro y esparcimiento para los habitantes gozando de un centro de manzana en constante uso. La composición volumétrica tiene como base una plataforma en el lindero del predio para facilitar la transición entre la calle con usos comerciales y el de las viviendas en el interior y pisos superiores.

Figura 145

Diagrama 05. Conjunto Habitacional



Itinerarios del Río

Para finalizar, se presenta el itinerario que plantea a modo de ficha, la cantidad de actividades y su posición en el plano de modo que sea de fácil comprensión y se relacione en el plan maestro del diseño con la continuidad de eventos a lo largo del día y de la época del año. Cada municipio tiene sus propias ferias y días especiales, Parque del Itinerario está pensado para ser el escenario propicio para la cultura palmirana y vallecaucana con espacios para abarcar a un público amplio o zonas menores para generar intimidad en el recorrido por la calle. La circulación y la actividad se vinculan directamente a las etapas de diseño, siendo cada ficha la especializada para albergar estas programaciones.

Figura 146

Carta de actividades anuales

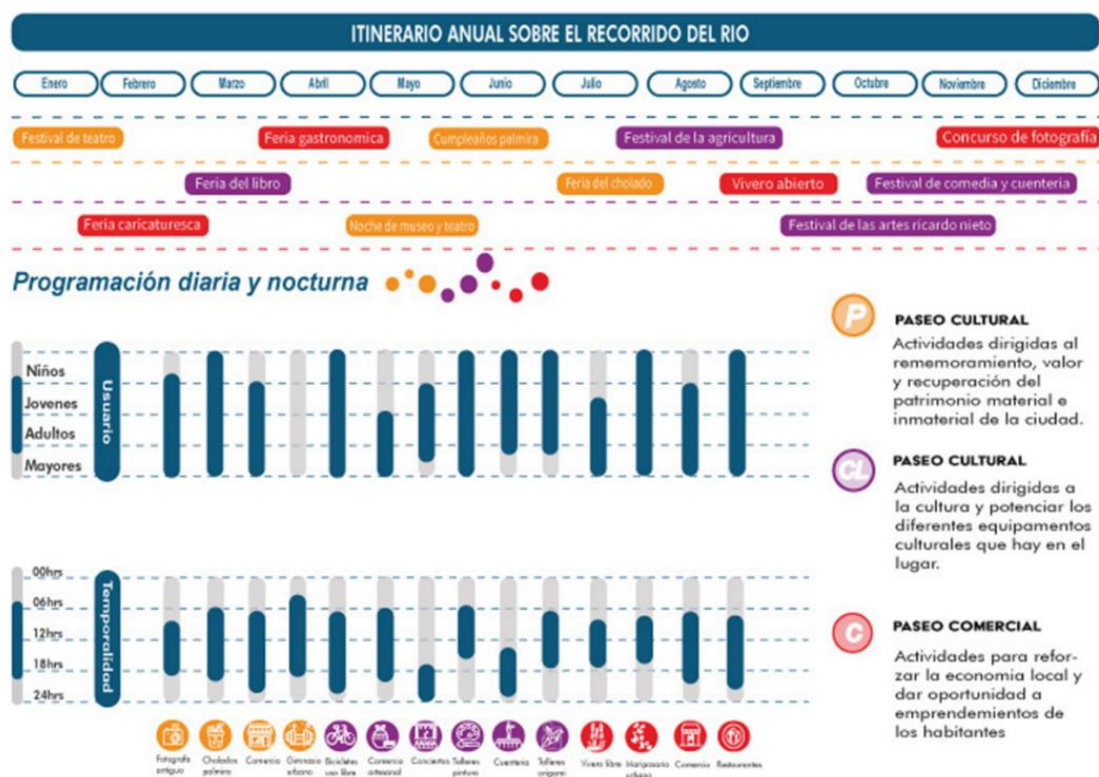
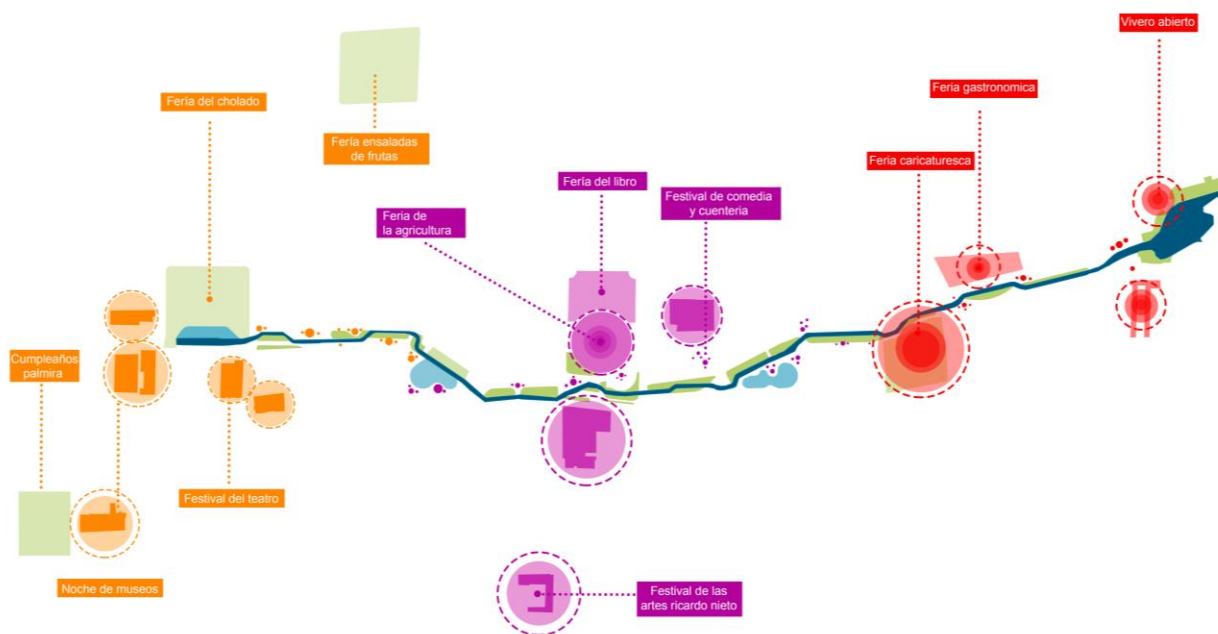


Figura 147

Mapa de eventos, festivales y ferias



Conclusiones

Parque del Itinerario es una apuesta para darle vitalidad a un cauce olvidado y maltratado, combina elementos del diseño urbano sostenible, sistemas de recolección del agua, reciclaje y exaltación patrimonial y arquitectura para aprovechar las potencialidades de un centro histórico en un municipio como Palmira. Este sistema integral de transformación incluye diversas disciplinas para solucionar mediante estrategias aplicables en otras ciudades problemas similares, la tendencia del urbanismo contemporáneo se encuentra en rescatar zonas de gran importancia subyacentes y este proyecto hace parte de ello.

Las características naturales de un territorio no deberían ser vistas como un problema a resolver, en cambio representan una oportunidad de diseño, permitir la transformación heterogénea de las urbes contemporáneas permite encontrar en lo que anteriormente era homogéneo una riqueza espacial y social que con los medios tradicionales sería más limitada. En el planteamiento de un proyecto la identidad cultural de cada territorio, comunidad, barrio, sector ayuda a guiar y proponer las bases para un resultado con carácter y apropiación comunal, en este sentido es la reutilización de edificios patrimoniales una de las mejores formas para preservar la memoria histórica y la perspectiva común de la ciudad respondiendo a nuevas dinámicas sociales y urbanas.

Proponer una ciudad compacta con cercanía de usos permite elevar la calidad de vida de las personas mediante un espacio público digno con movilidad sostenible y mixtura de actividades; en ese sentido Palmira y muchas otras ciudades de Colombia pueden aprovechar las calles estrechas con desarrollos para la bicicleta como forma predominante de transporte, ampliar el uso de este medio va a facilitar los desplazamientos cercanos evitando la dependencia al automóvil.

Finalmente, un Parque del Itinerario goza de todas las posibilidades expuestas anteriormente, pero no es solo el medio físico el que genera un buen urbanismo sino la relación de las personas en ese espacio, una propuesta de actividades constantes y de eventos para asistir garantizan el buen uso del mismo y la evolución del paisaje con las necesidades también es responsabilidad de los habitantes, por lo que la labor arquitectónica y urbanística es solo el comienzo, el punto de partida; pero es a través del paso del tiempo que un diseño realmente se vuelve valioso, si es reconocido, apreciado y el punto de partida para un cambio en la sociedad.

Bibliografía

ACN Radio 96.0 FM. (30 de julio de 2020). Obtenido de Facebook:

<https://www.facebook.com/acnradio960fm/videos/as%C3%AD-se-encuentra-la-agust%C3%ADn-barona-pinillos-otrora-plaza-toros/215058213239160/>

Agencia UNAL. (26 de julio de 2011). *La bici ha marcado la historia de Palmira*. Obtenido de

Agencia de Noticias UNAL: <https://agenciadenoticias.unal.edu.co/detalle/la-bici-ha-marcado-la-historia-de-palmira>

Alcaldía de Palmira. (2001). *POT Palmira*. Obtenido de POT vigente:

<https://palmira.gov.co/planeacion/pot/>

Alcaldía de Palmira. (2014). *POT Palmira*. Obtenido de POT vigente:

<https://palmira.gov.co/planeacion/pot/>

Alcaldía de Palmira. (7 de abril de 2023). *¡Atendemos las afectaciones por fuertes lluvias en*

Palmira! Obtenido de <https://palmira.gov.co/atendemos-las-afectaciones-por-fuertes-lluvias-en-palmira/>

Alcaldía de Palmira. (2023). *Plan de Ordenamiento Territorial de Segunda Generación*.

Obtenido de Alcaldía de Palmira: <https://palmira.gov.co/planeacion/wp-content/uploads/pot/potmoderno/>

Alcaldía de Palmira. (2023). *POT Palmira*. Obtenido de Dimensión funcional equipamientos del

documento de diagnóstico: <https://palmira.gov.co/planeacion/pot/>

Alcaldía de Palmira. (2023). *POT Palmira*. Obtenido de DOCUMENTO TÉCNICO DE

SOPORTE: <https://palmira.gov.co/planeacion/pot/>

Bazant, J. (1984). *Manual de diseño urbano*. México: Trillas.

Biblioteca Departamental Jorge Garcés Borrero. (1958). Obtenido de Archivo Fotográfico.

- Borja, J. (2003). *La ciudad conquistada*. MAdrid: Alianza Editorial.
- Brandi, C. (1963). *Teoría de la Restauración*.
- Cámara de Comercio de Palmira. (2021). *Anuario Estadístico de Palmira*. Obtenido de Alcaldía de Palmira: <https://palmira.gov.co/planeacion/anuario-2021/>
- Candelo Martínez, G. (2013). *Sistemas Urbanos de Drenaje Sostenible “SUDS” Como Alternativa de Control y Regulación de las Aguas Lluvias en la Ciudad De Palmira*. Bogotá: Universidad Militar Nueva Granada.
- Cappelli, M. (2020). *Palmira Circular. Historia esencial de Palmira entre 1900 y 1980 narrada desde sus espacios culturales*. Palmira: Cappelli Ediciones.
- Charlesworth, S. (abril de 2003). *A Review of Sustainable Drainage Systems (SuDS): A Soft Option for Hard Drainage Questions?* Obtenido de ResearchGate: https://www.researchgate.net/publication/283874204_A_Review_of_Sustainable_Drainage_Systems_SuDS_A_Soft_Option_for_Hard_Drainage_Questions
- Concejo Municipal de Palmira. (2009). *Acuerdo 034 de 2009*. Obtenido de <https://www.concejopalmira.gov.co/index.php/documentos/file/55-acuerdo-034-de-2009?tmpl=component>
- Concejo Municipal de Palmira. (2011). *Acuerdo No. 080*. Obtenido de <https://www.concejopalmira.gov.co/index.php/documentos/file/123-acuerdo-080-de-2011?tmpl=component>
- Corporación Academia de Historia de Palmira. (18 de diciembre de 2011). Obtenido de Slideshare: <https://es.slideshare.net/slideshow/presentacin-entamborado-rio-palmira-power-point/10629010#2>

- DANE. (2018). *Censo Nacional de Población y Vivienda*. Obtenido de <https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/demografia-y-poblacion/censo-nacional-de-poblacion-y-vivenda-2018>
- Edward Conde, Cadavid Arquitectos. (2022). *Bosque Urbano Municipal de Palmira, Museo de Ciencia, Tecnología e Innovación*. Obtenido de Issuu: https://issuu.com/josealejandroocampo/docs/1.0esquema_libro_04.11.22_para_issu
- El País Cali. (6 de abril de 2023). *@elpaiscali*. Obtenido de X: <https://x.com/elpaiscali/status/1643984457349890048>
- Fattorelli, S., & Fernández, P. (2011). *Diseño Hidrológico*. Zaragoza: Instituto Nacional del Agua de Argentina.
- Forero Sanclemente, E., & Bueno García, L. H. (2014). *Formulación de estrategias para que el parque Lineal de Palmira se convierta en un espacio dinamizador del desarrollo de la ciudad*. Manizales: Universidad Autónoma de Manizales. Obtenido de <https://repositorio.autonoma.edu.co/handle/11182/292>
- Harvey, D. (2012). *Ciudades rebeldes: Del derecho de la ciudad a la revolución urbana*. Londres: Verso.
- ICA Arquitectura. (31 de agosto de 2011). *Nave 16 Matadero Madrid / ICA Arquitectura*. Obtenido de ArchDaily: <https://www.archdaily.co/co/02-105564/nave-16-matadero-madrid-ica-arquitectura>
- Infraestructura de Datos Espaciales de Palmira. (2021). *Ortofoto Urbana - Rural GO Catastral*. Obtenido de IDEP: <https://idep.palmira.gov.co/>
- Jacobs, J. (1961). *Muerte y vida de las grandes ciudades*. Nueva York: Random House Inc.

Kasarda, J. D., & Parnell, A. M. (1993). *Third World Cities: Problems, Policies and Prospects*.
Londres: SAGE Publications.

Leal del Castillo, G. (2010). *Ecourbanismo, ciudad, medio ambiente y sostenibilidad*. Bogotá:
Ecoe Ediciones.

Mallama, S. (1 de agosto de 2024). *Mapa Arboles Palmira - Contingencia 2024*. Obtenido de
ArcGIS:

<https://www.arcgis.com/home/item.html?id=5c0d82277648482fa1f43a240b8e4148>

Manrique Flórez, O. F. (2021). *Palmira, morfología urbana en el valle geográfico del río Cauca
- Siglo XX (1960-1997)*. Santiago de Cali: Poemia Editorial.

Martínez Gaete, C. (31 de enero de 2018). *Parque Inundable Víctor Jara: la nueva vida del
maltraído Zanjón de la Aguada*. Obtenido de El Definido:

<https://eldefinido.cl/actualidad/pais/9606/Parque-Inundable-Victor-Jara-la-nueva-vida-del-maltraido-Zanjon-de-la-Aguada/>

Mesalías, V. (25 de marzo de 2022). *Plaza Cultural de la Danza: el proyecto ganador del
premio ADUS que transforma la plaza de toros de Huancavelica en Lircay*. Obtenido de
ArchDaily: <https://www.archdaily.co/co/978788/plaza-cultural-de-la-danza-el-proyecto-ganador-del-premio-adus-que-transforma-la-plaza-de-toros-de-huancavelica-en-lircay>

ONU-Habitat. (23 de enero de 2018). Obtenido de De la autopista al espacio público: <https://onu-habitat.org/index.php/de-la-autopista-al-espacio-publico>

Parques Nacionales Naturales de Colombia. (s.f.). Obtenido de Parque Nacional Natural Las
Hermosas Gloria Valencia de Castaño: <https://www.parquesnacionales.gov.co/nuestros-parques/pnn-las-hermosas/#ecosistema28c-233a>

Planificadores Asociados Ltda. (1970). *Palmira Plan de Desarrollo Urbano 1970. La estructura Urbana, requerimientos de vivienda.*

Raffo, T. (1956). *Palmira Histórica*. Palmira: Imprenta Departamental.

Rogers, R. (1995). *Ciudades para un pequeño planeta*. Londres: Faber and Faber.

Silva Scarpetta, A. (2003). *Palmira esta es su Historia*. Santiago de Cali: Ingeniería Gráfica S.A.

Taller 13. (30 de agosto de 2016). *Proyecto de Regeneración Río La Piedad por Taller 13*.

Obtenido de archiRED: <https://www.arquired.com.mx/arq/arquitectura/proyecto-regeneracion-rio-la-piedad-taller-13/>

UNAL Palmira, Alcaldía de Palmira. (2006). *Estudio del Estado Ambiental del Parque Lineal de Palmira*. Palmira: Universidad Nacional Sede Palmira.

Universidad del Valle Televisión. (1997). *Rostros y Rastros: Historia del Gran Cauca*. Santiago de Cali.

Vidal Ramírez, C. Z. (30 de enero de 2018). *Uso y Percepción del Parque Lineal de la Ciudad de Palmira - Colombia*. Obtenido de Slideshare: <https://es.slideshare.net/slideshow/uso-y-percepcin-del-parque-lineal-de-la-ciudad-de-palmira-colombia-86927680/86927680#1>



UNIVERSIDAD DEL
VALLE