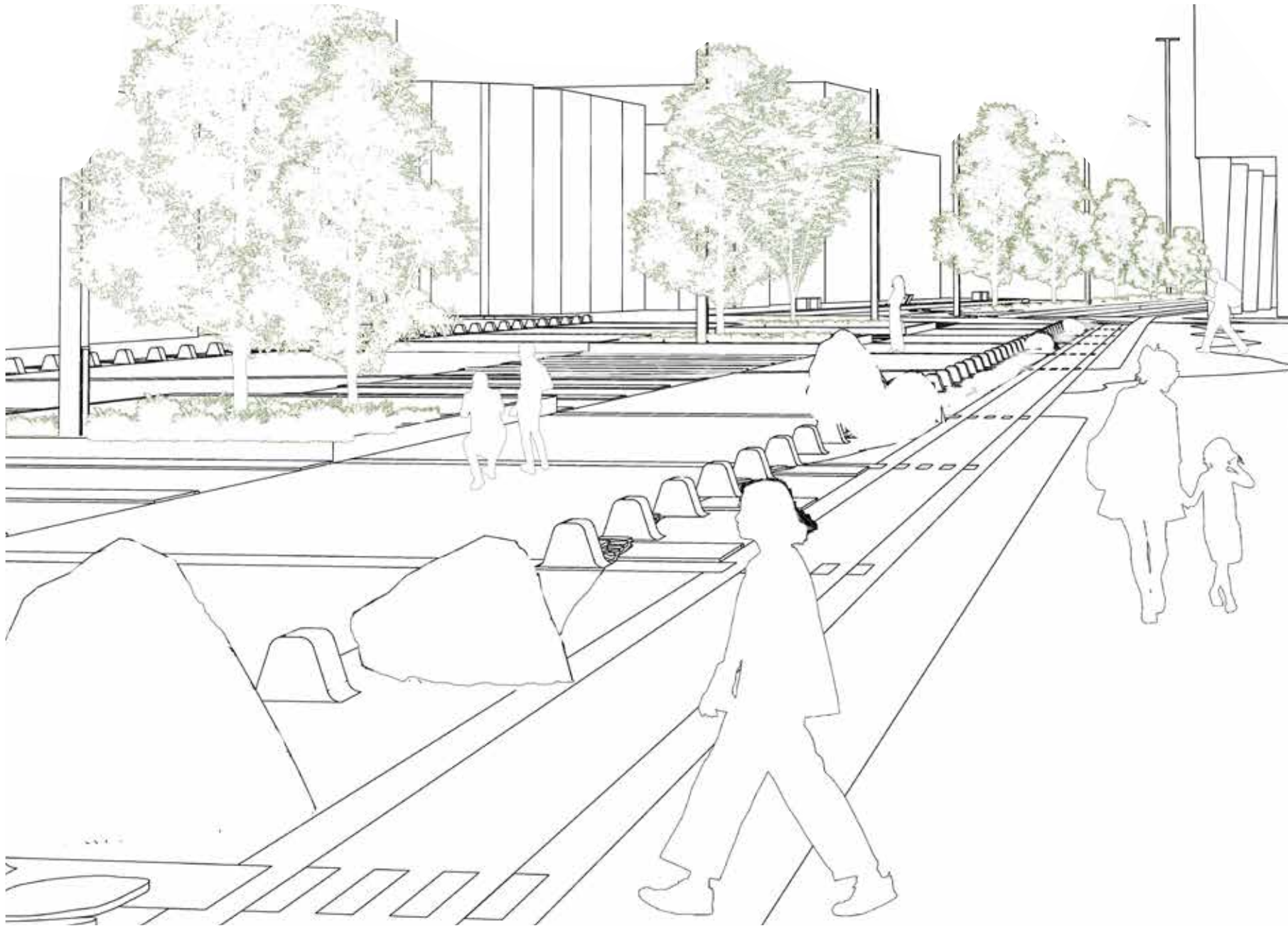




CENTRO PARA TODOS

Revitalización de espacio público y vialidades en el centro de Cali



Dibujo carrera 10 sobre parque de Santa Rosa. Elaboración propia.

“Somos almas sin patrimonios
transitando calles inciertas
como nómadas,
sin saber que en todas partes
hay una parte de nosotros...
¿Dónde está mi parte?
¿Ese vientre de Valle
y los besos de San Antonio?
¿Aquella Loma de mitos,
y los viejos de la Plaza?
¿A dónde la quietud del Río Cali,
o las plegarias de La Ermita?

Cortés, H. (2019). Tierra de nadie. Editorial Universidad del Valle.

CENTRO PARA **TODOS**

Revitalización de espacio público y vialidades en el centro de Cali



Universidad del Valle
Facultad de Artes Integradas
Escuela de Arquitectura

Cali, Colombia 2025

Director proyecto de grado

Arquitecta Stella Herrera
Magister arquitectura y urbanismo

Proyecto de grado

Juan David Rengifo Montenegro
John Alejandro Bolaños Villegas
Andrés Jeshua Santos Camacho

AGRADECIMIENTOS

Un agradecimiento a Dios por guiarnos en cada momento de nuestras vidas, a nuestras familias por el apoyo y el sacrificio, por creer siempre en nosotros, por habernos forjado como las personas que somos; a la Universidad del Valle y la escuela de arquitectura por la formación, por todos los grandes aportes teóricos y prácticos que fueron importantes para nuestro desarrollo profesional y personal. A nuestra directora de proyecto de grado, Arq. Stella Herrera, por compartir su conocimiento, experiencia y tiempo, que fueron de gran aporte para nuestro proyecto y nuestras vidas. A cada uno de los arquitectos y profesores que estuvieron durante todo el ciclo formativo. Gracias a todas las personas, profesionales, compañeros, y amigos, por el apoyo, por creer, la paciencia y motivación depositada sobre nosotros.

DEDICATORIA

Este proyecto está dedicado a quienes han sido parte de la historia y esencia del centro de Cali, desde sus fundadores y migrantes hasta quienes hoy llenan sus calles de vida.

A quienes, con su trabajo, han forjado su corazón económico; a los caleños que han dado forma a su cultura; y a quienes, generación tras generación, han preservado su riqueza cultural.

A todos los que merecen un centro digno, donde la convivencia y la identidad sean prioridad.

Este esfuerzo es para trabajadores, comerciantes, artistas y ciudadanos que hacen del centro un lugar vibrante. Con la esperanza de construir un "Centro para Todos" que honre su legado y potencie su futuro.

RESUMEN

El centro de Cali, con su importancia cultural, económica y política, enfrenta problemas de movilidad que afectan su funcionamiento.

Para solucionarlo, se propone un diseño que mejore la accesibilidad y revitalice el espacio público mediante zonas de acceso e itinerarios culturales, comerciales y deportivos.

Este proyecto busca renovar su imagen, fortalecer su identidad y convertirlo en un espacio inclusivo y dinámico, bajo la visión de un "Centro para Todos".

ABSTRACT

Downtown Cali, with its cultural, economic, and political significance, faces mobility issues that affect its functionality.

To address this, a design is proposed to improve accessibility and revitalize public spaces through access zones and cultural, commercial, and sports itineraries.

This project aims to renew its image, strengthen its identity, and transform it into an inclusive and dynamic space under the vision of a "Center for All."

Glosario

Palabras clave

Itinerarios.

Asignar una vocación a un sector con características similares, o con nuevas que se le quiera proponer.

Accesibilidad.

La posibilidad que tiene un espacio, que brinda a sus usuarios, un libre acceso con libertad y sin interrupción alguna.

Movilidad.

La capacidad de desplazarse por un plano de una manera dinámica.

Espacio público.

Todo espacio de la ciudad que pueda ser usado por sus habitantes con fines de estancia, recreación, esparcimiento y disfrute.

Conexiones.

Establecer una relación entre dos puntos, ya sea de cualquier índole, para su articulación a la ciudad.

Redistribución.

Mejoramiento equitativo de las cargas, de dos elementos o dinámicas que actualmente están en desbalance.

Mejoramiento ambiental.

Objetivo que busca mitigar los efectos del cambio de dinámicas ambientales, contrarrestando y mejorando las diferentes

Patrimonio.

Edificaciones o espacios, que debido a su características arquitectónicas, históricas, culturales o sociales, han adquirido con el tiempo valor, tales que se debe preservar.

CONTENIDO

00	01	02	03	04	05	06	07	08	09
Introducción	Contextualización	El problema	Objetivos	Marco teorico	Marco conceptual	Estado del arte	Metodología	Conclusiones	Análisis urbano
Pág 09-10	Pág 11-26	Pág 27-38	Pág 39-42	Pág 43-46	Pág 47-52	Pág 53-60	Pág 61-64	Pág 65-66	Pág 67-80
Proceso investigativo									

C10	C11	C12	C13	C14	C15	C16	C17	C18	C19
Análisis físico	Análisis social	Análisis ambiental	Estrategias	Proyecto lugar	Proyecto ciudad	Planteamiento paisajístico	Conclusión	Tablas y bibliografía	Anexos
Pág 81-104	Pág 105-126	Pág 127-146	Pág 147-180	Pág 181-230	Pág 231-250	Pág 251-290	Pág 291-292	Pág 293-306	Pág 307-308
Análisis			Proceso proyectual				Conclusión		

CO INTRODUCCIÓN

Revitalización de espacio público y vialidades en el centro de Cali

INTRODUCCIÓN

A continuación, se presenta un análisis histórico sobre el desarrollo urbano del centro de Cali y su evolución, con el objetivo de identificar las problemáticas y establecer los objetivos del proyecto "Centro para Todos".

Este análisis culminará con una evaluación física, social y paisajística que permitirá definir los lineamientos de diseño para la revitalización del espacio público y las vialidades en esta zona emblemática.

El proyecto pone especial énfasis en el peatón, considerando que la ciudad debe ser de las personas y no de los vehículos.

Los espacios urbanos adquieren vida y sentido a través de las actividades diarias de quienes los habitan, creando cultura y tejido social. En este contexto, el centro de Cali, como punto de origen de la ciudad, es también un lugar donde confluyen la cultura económica e histórica, generando tensiones y oportunidades únicas.

Por un lado, el centro ha sido un motor económico, con dinámicas comerciales que a menudo dominan el espacio urbano. Por otro, alberga un patrimonio histórico invaluable que refleja la identidad de la ciudad.

El proyecto busca cohesionar ambos aspectos, integrando la riqueza histórica con las actividades económicas para crear un espacio que combine vida cultural y vitalidad económica.

De esta forma, el centro de Cali puede convertirse en un entorno armónico y vibrante, que reconozca su importancia histórica, mientras potencia su rol como núcleo económico y social dentro del amplio territorio de la capital del Valle del Cauca.

C1

CONTEXTUALIZACIÓN

Revitalización de espacio público y vialidades en el centro de Cali

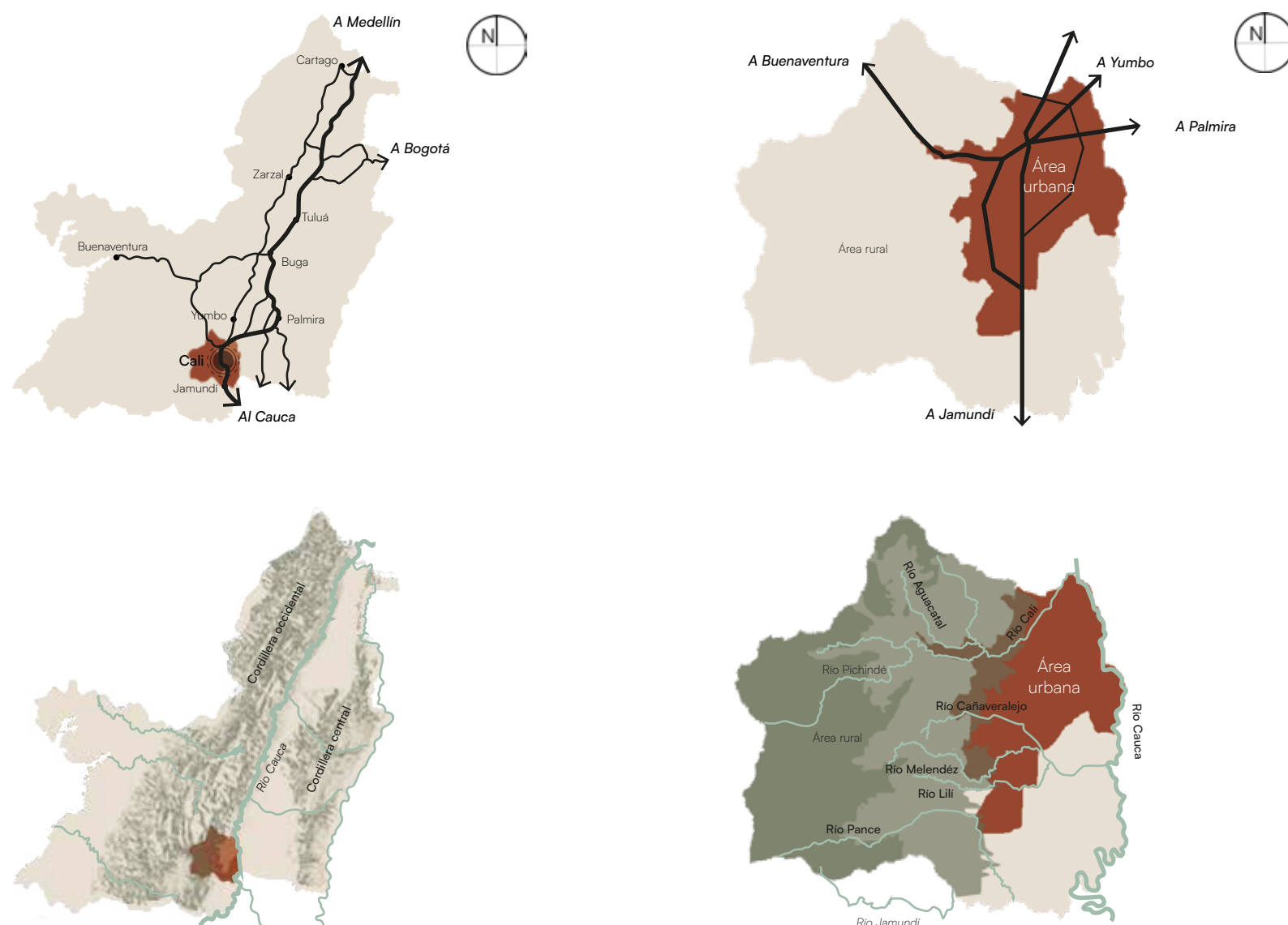
LOCALIZACIÓN

El departamento del Valle del Cauca, ubicado al suroccidente del país, cuenta con una localización privilegiada tanto en cuestiones naturales, como físicas. Atravesado por la Cordillera Occidental y Central, bañado por las costas del Pacífico colombiano y atravesado por el río Cauca, uno de los más importantes del país, sus condiciones geográficas lo han vuelto un territorio próspero en términos económicos, ambientales y culturales, logrando conexiones nacionales e internacionales, tanto por sus recursos hídricos como por su red de vías, volviéndolo un departamento pujante, siendo de los más importantes en varios ámbitos de la nación.

La carretera Panamericana, la vía más importante a nivel continental, atraviesa su capital, Cali, esto le permite tener conexiones nacionales con urbes importantes como Bogotá y Medellín, e internacionales, dirigiéndose a Ecuador y no continuamente, a Panamá.



Mapa 1: Localización.
Elaboración propia



Mapa 2. Conexiones viales y naturales en el Valle y Cali.
Elaboración propia

Cali, capital del Valle, se asentó entre el piedemonte de la Cordillera Occidental y la rivera del río Cauca, un valle interandino que, debido a sus recursos acuíferos, lo convierten en una zona fértil, la cercanía con uno de los cuerpos fluviales más importantes del país, le ha brindado una conexión entre diferentes zonas. Además, las conexiones viales con municipios y ciudades importantes aledañas, como el puerto de Buenaventura o el municipio de Yumbo, fuentes económicas e industriales a nivel departamental, han convertido sus conexiones viales, en vías importantes para el desarrollo urbano, teniendo un crecimiento urbano en torno a estas, que definen la forma de la ciudad.

EVOLUCIÓN DE LA CIUDAD

Linea del tiempo

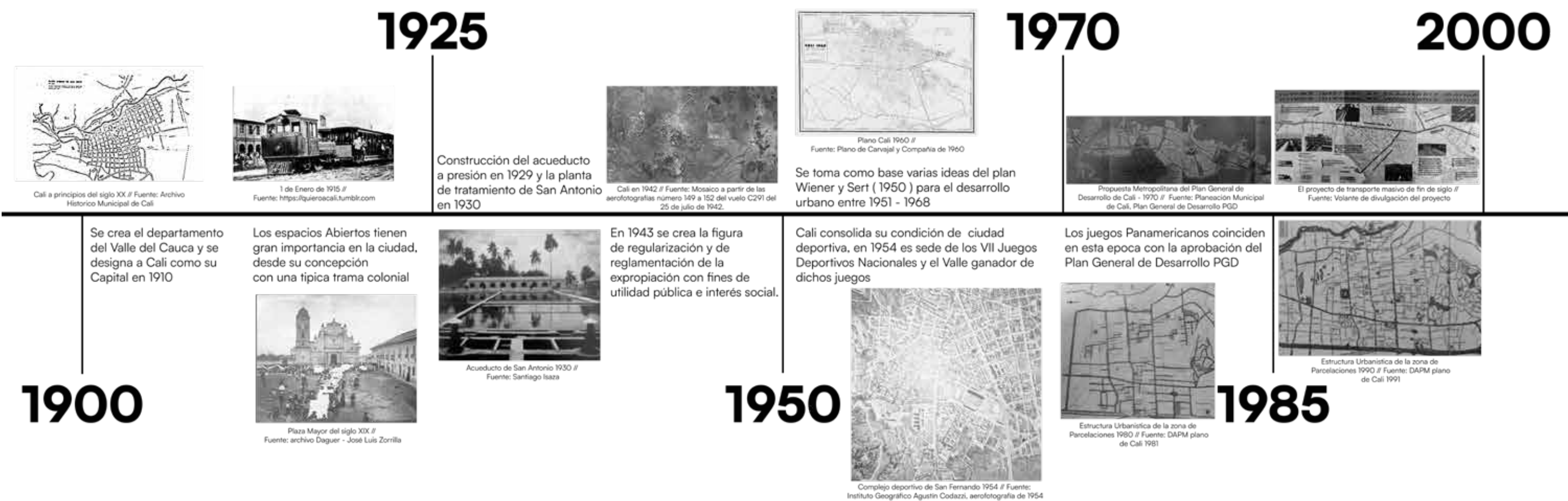


Grafico 1: Linea de Tiempo. Elaboración propia

Fundación

Cali ha evolucionado de un pequeño pueblo, a una ciudad extensa y dinámica, adaptando su morfología y movilidad al crecimiento poblacional. “Desde su fundación en 1536, fue diseñada conforme a las Leyes de Indias, con un trazado ortogonal que respetaba una plaza central” (Arboleda, pág. 134). Sin embargo, el incremento demográfico obligó a realizar modificaciones que desbordaron el plan inicial, transformando la ciudad en un espacio más denso y menos estructurado.

En el Mapa 1, se evidencia el desarrollo inicial del entramado urbano, en el siglo XVI, configurado en torno al río como eje articulador.

Los primeros barrios que conformaron el núcleo de la ciudad, aún se consideran parte del centro. En sus inicios, Cali presentaba una trama alargada que seguía el curso del río, pero su morfología se fue modificando en función de la topografía. Así, surgieron dos tipos de tramas: una regular y otra discontinua, característica que influyó en la configuración del entorno urbano.

Desde entonces, se pueden identificar dos experiencias espaciales al recorrer la ciudad: una en el territorio relativamente plano, a lo largo del río y otra, en las zonas donde la topografía comienza a elevarse, alterando la percepción del desplazamiento urbano.



Mapa 3. Inicios de Cali siglo XIV.
Fuente. An approach o territorial arrangement of Cali - Colombia

Siglo XX: crecimiento y transformación

En 1910, Cali se convirtió en la capital del Valle del Cauca, este hecho permitió impulsar su desarrollo, “Cali y Buga se fusionaron para crear el departamento del Valle”. (Redacción de El País, 2021), “La Llegada del Ferrocarril del Pacífico potenció las actividades industriales”. (Redacción de El País, 2021).

Estos hechos empezaron a transformar el Valle, dándole gran importancia a nivel nacional, y por consecuencia a Cali. El motor económico naciente estaba cambiando la manera de vivir de sus habitantes, buscando avances en su infraestructura y una manera distinta de recorrer la ciudad.

En 1915 llega el ferrocarril a Cali, facilitando su conexión con el puerto de Buenaventura, lo que ayudó a que la economía de la ciudad se fortaleciera. Debido a esto, la ciudad empezó a crecer, y se convirtió en un foco de envío y recepción de mercancía de la zona.

“Si la sorpresa del tranvía de 1910 fue mayúscula, la del primer automóvil de 1913 no lo fue menos”. (Redacción de El País, 2021). El crecimiento demográfico y la llegada del primer automóvil en Cali evidenciaron las limitaciones de su trama urbana, diseñada a menor escala, lo que exigió la construcción de nuevas vías y la reorganización del espacio público.



Figura 1. Tranvía a vapor, Cali, Carrera 9
Fuente. oigamireveacali.com

La imagen de Cali como ciudad deportiva, se inició con la construcción del Estadio Pascual Guerrero en 1937, un evento que “coincidió con las celebraciones del IV Centenario de la fundación de Cali” (Ordoñez, s.f.). En 1950, se implementó las siguientes mejoras, “la capacidad se amplió a 5000 aficionados en la tribuna oriental” (Estadio Olímpico Pascual Guerrero [En Wikipedia], 2024).

Estas remodelaciones convirtieron a Cali en sede de los VII Juegos Deportivos Nacionales en 1954, pasando de un campo sencillo a un gran complejo deportivo (*Figura 3*), iniciando la consolidación como ciudad deportiva, transformando la imagen de la ciudad.



*Figura 2. Estadio Pascual Guerrero 1938.
Fuente. Christian Hurtado Ospina*



*Figura 3. Estadio Pascual Guerrero 1950.
Fuente. www.valleonline.org*

A pesar de estos avances, el crecimiento urbano de Cali en los años siguientes estuvo caracterizado por una expansión descontrolada, concentrada principalmente en la periferia. La falta de una planificación urbana integral “trajo consigo la falta de infraestructura básica y una gestión ineficiente del espacio urbano” (Gómez, 1986). Como consecuencia, la calidad de vida se vio afectada, y la ciudad enfrentó grandes desafíos en materia de ordenamiento territorial y provisión de servicios públicos, en un contexto de expansión constante.

Este fenómeno, contrastaba con el auge industrial que Cali experimentó en la década de 1960, cuando la ciudad se consolidó como un polo de desarrollo económico en Colombia. Mientras las industrias crecían y fortalecían la economía local, la planificación urbana no avanzó al mismo ritmo, generando un desequilibrio entre el progreso económico y las condiciones de habitabilidad de su población. Esta brecha entre crecimiento industrial y desarrollo urbano, dejó lecciones clave sobre la importancia de una planificación integral, que armonice el dinamismo económico con el bienestar social.

Desafíos y oportunidades en la segunda mitad del siglo XX

El desarrollo industrial de Cali en la década de 1960, impulsado por su ubicación estratégica y el auge de la industria azucarera, transformó su economía y atrajo una gran cantidad de migrantes, generando significativos cambios demográficos y urbanos. "Entre 1945 y 1953, el número de establecimientos industriales aumentó un 189%, y el personal ocupado creció un 181%" (Escobar Guevara, s.f.). Este crecimiento acelerado, convirtió a Cali en un importante polo económico, pero también expuso las deficiencias en infraestructura y planificación urbana, dificultando la adecuada integración de la población en expansión (Arteaga y otros, 2020).

En este contexto, la Avenida Colombia se convirtió en un eje fundamental para la movilidad y el desarrollo de la ciudad. Su modernización no sólo facilitó el transporte y la conexión, si no que representó un símbolo del progreso urbano, que Cali intentaba alcanzar en medio de su crecimiento desordenado.

A pesar de los desafíos, esta transformación sentó las bases para eventos de gran envergadura, como los Juegos Panamericanos de 1971.



Figura 4. Cali 1960
Fuente. Mosquera Julián

Cali, ciudad deportiva

Los Juegos Panamericanos de 1971 consolidaron a Cali como ciudad deportiva, generando un importante desarrollo en su infraestructura.

Según Infobae, “la capital de la salsa organizó los Panamericanos en los que participaron 2.996 deportistas... este evento fue fundamental para el desarrollo de la ciudad como tal. Desde el punto de vista del transporte, varias avenidas principales... la Autopista Sur, la Avenida Guadalupe, la Avenida Pasoancho y la villa Panamericana de la Calle 9 fueron construidas para los juegos" (Rangel Alarcon, s.f.).

Estos mejoraron su infraestructura y sentaron las bases para su futuro crecimiento. Proyectos clave como el Aeropuerto Alfonso Bonilla Aragón, la renovación del Estadio Pascual Guerrero, la construcción del velódromo y las piscinas Alberto Galindo, han fortalecido la reputación de Cali como una ciudad deportiva internacional, como destaca Infobae, "una de las obras de infraestructura más importantes, el aeropuerto Alfonso Bonilla Aragón, también tuvo su nacimiento gracias a estas justas" (Rangel Alarcon, s.f.). La inversión realizada para los Juegos Panamericanos, no sólo mejoraron los eventos, sino que dejaron un legado de infraestructura, que favoreció el



Figura 5. IVI Juegos Panamericanos en Cali / Fuente. Gómez, G. (1971) Santiago de Cali. Biblioteca Departamental Jorge Garcés Borrero.

desarrollo económico y social de Cali. Además, la aprobación del Plan General de Desarrollo (PGD) fue clave para facilitar estos proyectos, ya que anterior a los juegos, la ciudad experimentaba un crecimiento desordenado, como lo señaló Infobae, "antes del 30 de julio de 1971... Cali era una ciudad que crecía sin norte, sin calles, sin autopistas, faltaba un buen aeropuerto" (Rangel Alarcon, s.f.). El PGD ha permitido a Cali mejorar su infraestructura, atraer inversiones y convertirse en un centro de deporte y desarrollo urbano, posicionándola como un modelo para futuros eventos deportivos. Esta transformación fomentó un crecimiento urbano organizado y sostenible.

En la década de 1980, el crecimiento económico de Cali estuvo marcado por el narcotráfico, especialmente por el cartel de Cali, lo que impulsó sectores como la construcción y el comercio, a pesar de los problemas sociales que esto conllevó.

Un análisis de la Universidad Icesi señala: "El narcotráfico en Cali propició la inversión y reinversión de dinero, lo que, por medio de la generación de empleos y otras dinámicas económicas, contribuyó a que muchas familias se vieran beneficiadas" (Beltrán y otros, 2021). El crecimiento de Cali, aunque notable, estuvo marcado por desafíos como la corrupción y la ineficiencia.

La rápida expansión urbana, impulsada por inversiones ligadas al narcotráfico, careció de una planificación adecuada, generando problemas de infraestructura y movilidad que aún persisten. Estudios de la Universidad del Valle señalan, "el crecimiento urbano de Cali en las décadas del narcotráfico estuvo marcado por la falta de coordinación entre el sector privado y el público, lo que agravó los problemas de planificación y desarrollo sostenible" (Adolfo Mayor).

Aunque el auge económico benefició a algunos sectores, también dejó secuelas como la fragmentación social y urbana, afectando el desarrollo a largo plazo.

Planeación urbana y retos del siglo XXI

La Ley 388 de 1997 sentó las bases del ordenamiento territorial en Colombia, promoviendo el uso racional del suelo y la planificación integral de las ciudades. Su objetivo era dotar a municipios como Cali de herramientas para gestionar su territorio, alineando el desarrollo urbano con las necesidades sociales, y mejorando el acceso a los servicios públicos. La norma destacaba que "el ordenamiento del territorio es una función pública esencial para garantizar derechos como la vivienda y los servicios públicos" (Constitución Política de Colombia, 2002).

El ordenamiento del territorio se configura

como una función pública esencial, orientada a garantizar derechos constitucionales fundamentales, como el acceso a una vivienda digna y a servicios públicos domiciliarios, destacando su rol como instrumento para promover el bienestar social y el desarrollo equitativo.



Figura 6. Calle 15 en el centro de la ciudad de Cali, 1944 Fuente. *Diario Occidental*

Esto inició una serie de procesos de planificación, que condujeron a la aprobación del Plan de Ordenamiento Territorial de Cali (POT) en 2000. Este fue diseñado para establecer a Cali como una ciudad policéntrica, caracterizada por múltiples centros urbanos que mejoran el acceso a servicios y bienes para todos los miembros de la comunidad. (Secretaría Distrital de Planeación, 218).

La Ley 388 de 1997, o la Ley de Desarrollo Territorial en Colombia, establece lineamientos para planificar y ordenar el uso del suelo en los municipios, promoviendo un desarrollo urbano sostenible y equitativo.

El POT de Cali del 2000 adoptó las directrices de la Ley 388, proponiendo un modelo de centralidades urbanas para descentralizar las actividades económicas, sociales y administrativas. Estas centralidades buscaban integrar las zonas periféricas, mejorar la accesibilidad y equilibrar el desarrollo urbano.

Si bien la Ley 388 y el POT marcaron un avance en la planificación de Cali, su implementación ha enfrentado desafíos, debido a la rápida expansión y las tensiones entre el crecimiento desregulado y los esfuerzos de ordenamiento.



Mapa 4. Centralidades planteadas POT 2000 (Plan de Ordenamiento Territorial) / Fuente. POT 2000

Cali en el siglo XXI

Desde el año 2000, Cali ha experimentado transformaciones en su desarrollo urbano y transporte, destacándose la introducción del Sistema de Transporte Masivo MIO, basado en el modelo de Buses de Tránsito Rápido (BRT), como una iniciativa clave para aliviar la congestión, y mejorar la conectividad en la ciudad. Según un artículo de El País, “el MIO es el medio de transporte que más usan los caleños”, alcanzando alrededor de 270,000 usuarios diarios en días laborales. No obstante, este sistema enfrenta desafíos relacionados con la saturación y problemas de seguridad (Otero, 2022).

A principios del siglo XXI, el centro de Cali

presentaba una consolidación urbana notable, más próxima a la imagen que hoy conocemos.

Estas transformaciones urbanas, dotaron al centro de una mayor densidad y contundencia visual, reflejando un carácter urbano más definido. Sin embargo, esta evolución dejó una huella única en su arquitectura, evidenciando la superposición de diversos estilos constructivos que narran la historia de la ciudad a través del tiempo. La arquitectura del centro en este período combinaba edificaciones republicanas, modernistas y contemporáneas, formando un paisaje urbano heterogéneo.



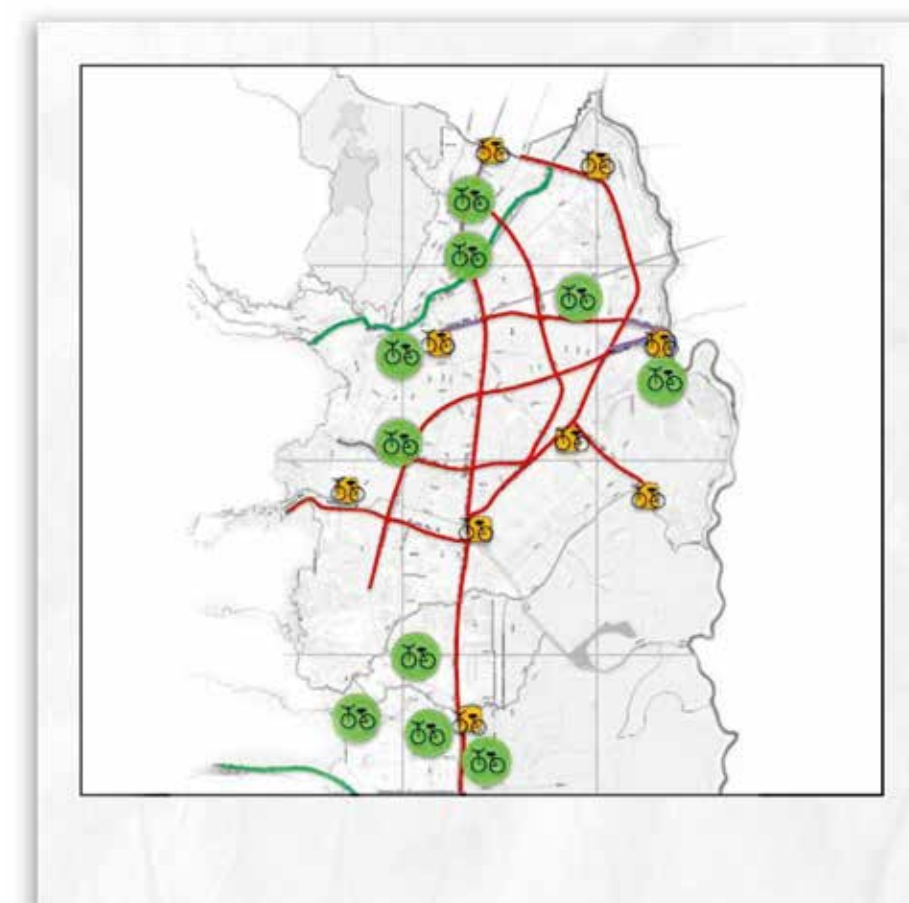
*Figura 7. Centro de Cali 2008.
Fuente. C. Arango*

Por otra parte, el Plan Integral de Movilidad Urbana (PIMU), actualizado hasta el año 2030, busca potenciar el transporte multimodal e intermodal, fiel a principios de sostenibilidad ambiental y social. El plan pone un fuerte énfasis en el transporte público y no motorizado, con el objetivo de mejorar la calidad de vida de los caleños, garantizando una mejor accesibilidad y seguridad vial (Alcaldía De Santiago de Cali, s.f.).

El desarrollo urbano ha sufrido avances en la construcción de infraestructura esencial, entre ellas la ampliación de la Avenida Ciudad de Cali y la vía Cali-Jamundí.

Estas iniciativas no solo mejoran el flujo vehicular, sino que también incorporan elementos como la infraestructura ciclista, que promueve la movilidad en bicicleta. El objetivo es establecer un total de 228 km de ciclovías en toda la ciudad. (Alcaldía De Santiago de Cali, 2017)..

El crecimiento urbano de Cali ha impulsado avances en movilidad, pero también, ha generado problemas, como la congestión en el transporte público y la seguridad vial. Las iniciativas actuales buscan resolver estos desafíos mediante la integración de diversos modos de transporte, con un enfoque en sostenibilidad y accesibilidad.



Mapa 5. Plan Integral de Movilidad Urbana PIMU de Cali / Fuente. Rodríguez-Barco. David y Lopez. Yined y Castillo Cicedo, Erick y Cruz, Gissel y Mendez, Melissa, (2017). Ciclo inclusión en Santiago de Cali, Guía para impulsar el uso de la bicicleta.

CONCLUSIONES

Cali ha evolucionado desde una modesta ciudad colonial, hasta convertirse en un importante centro urbano, deportivo y económico, adaptándose continuamente a las necesidades de su creciente población. Hitos importantes, como su designación como capital del Valle del Cauca y la introducción del ferrocarril en el siglo XX, desempeñaron un papel crucial en su desarrollo industrial. Además, los Juegos Panamericanos, celebrados en 1971 contribuyeron en gran medida a la modernización de la infraestructura de la ciudad.

No obstante, el rápido crecimiento urbano y

la aparición del narcotráfico en la década de 1980, dieron lugar a algunos desafíos relacionados con la expansión no planificada y desordenada.

Si bien, los gobiernos locales han realizado esfuerzos encomiables para mejorar la calidad de vida de los residentes, a través de iniciativas como la Ley 388 de 1997 y el POT de 2000, Cali aún enfrenta desafíos relacionados con la movilidad y la sostenibilidad urbana. La historia urbana de la ciudad cuenta una historia convincente de transformación, que muestra su impresionante capacidad de adaptación.

Sin embargo, para gestionar eficazmente su crecimiento, es esencial fomentar una visión a largo plazo y alentar la participación de toda la comunidad en la configuración de su desarrollo futuro.

c2

EL PROBLEMA

Revitalización de espacio público y vialidades en el centro de Cali

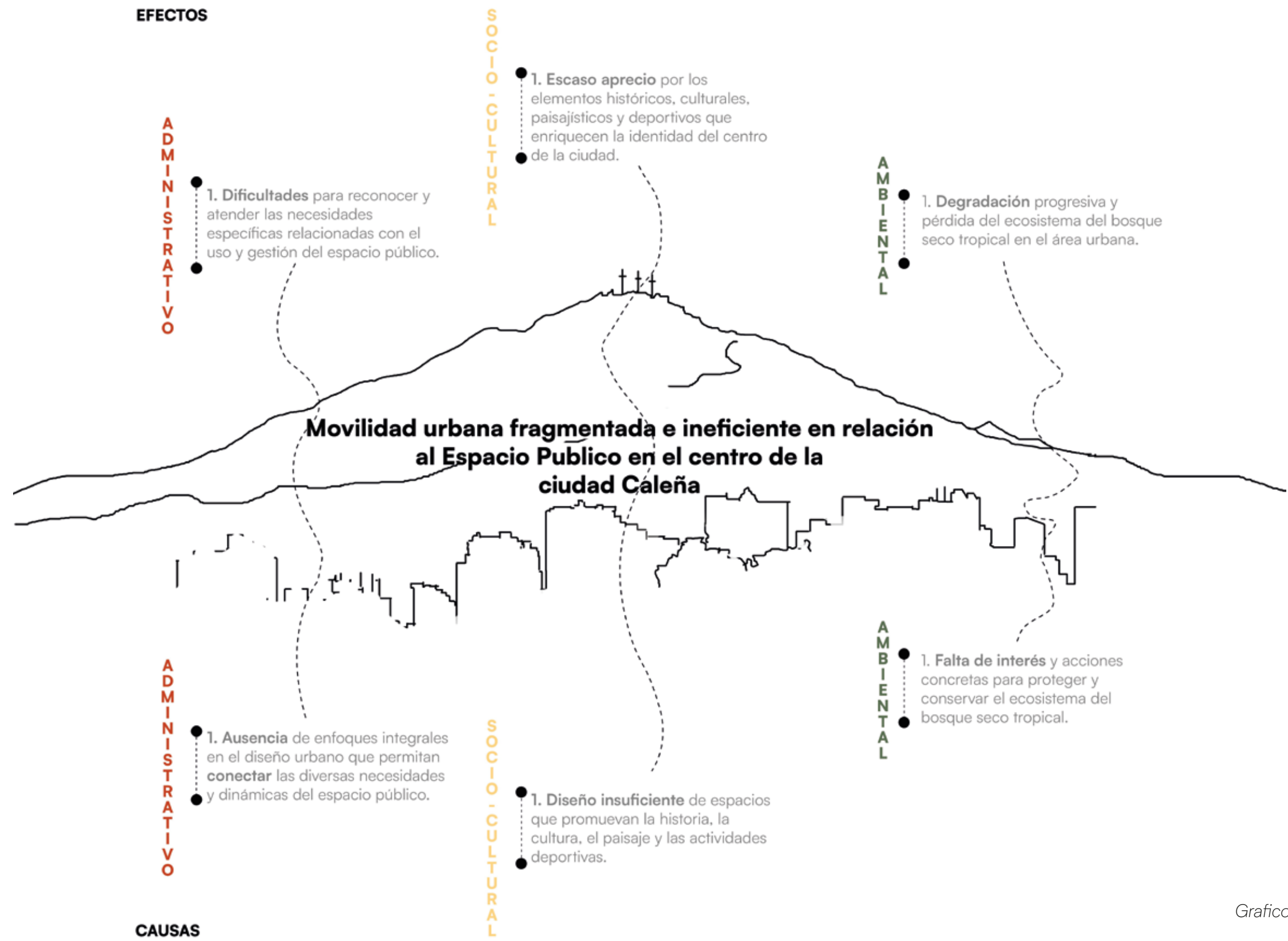


Grafico 2. Árbol de Problemas.
Elaboración propia

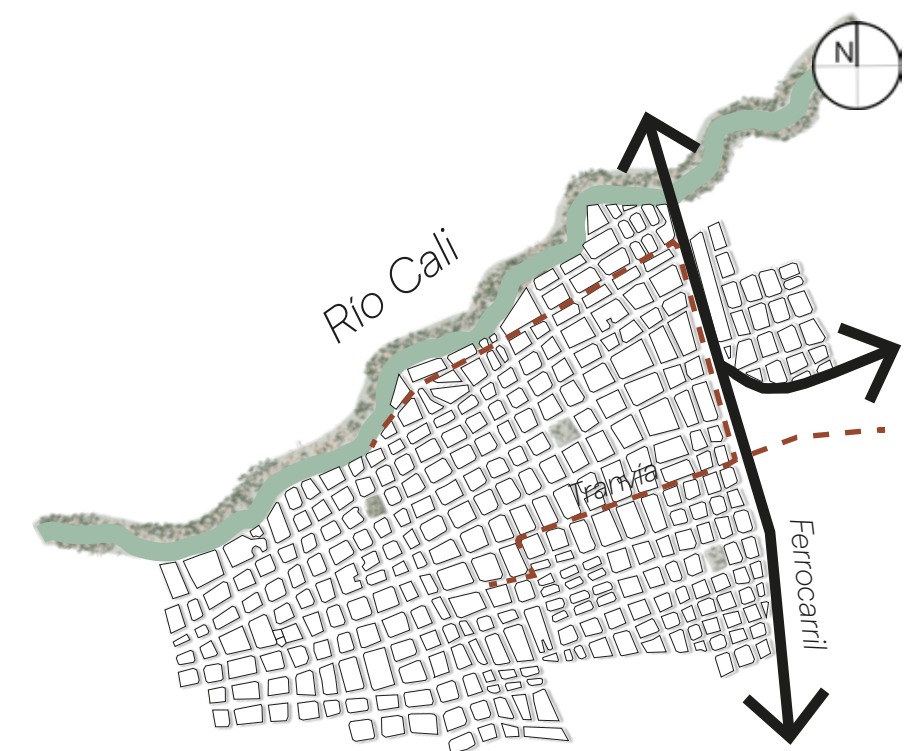
HISTORIA QUE CONDUCE AL PROBLEMA

Cali ha evolucionado de una ciudad colonial a un importante centro urbano, deportivo y económico, adaptándose a las necesidades de su creciente población.

Hitos como su designación como capital del Valle del Cauca y la llegada del ferrocarril en el siglo XX fueron clave en su desarrollo industrial. Los Juegos Panamericanos de 1971 también impulsaron la modernización de su infraestructura.

Sin embargo, el rápido crecimiento y la influencia del narcotráfico en la década de 1980 trajeron desafíos relacionados con la expansión desordenada.

A pesar de los esfuerzos de los gobiernos locales, como la Ley 388 de 1997 y el POT de 2000, Cali aún enfrenta problemas de movilidad y sostenibilidad urbana. La historia de la ciudad refleja una notable capacidad de adaptación, pero es crucial fomentar una visión a largo plazo y la participación comunitaria para gestionar su futuro crecimiento.



Mapa 6. Plano del Tranvía a Vapor Cali 1910-1926.
Elaboración propia. Datos Citce.

La rápida expansión urbana y el aumento del número de vehículos durante las últimas décadas del siglo XX dieron lugar a una serie de problemas de movilidad, entre ellos:

- **Congestión vehicular:** las principales vías de la ciudad se vieron congestionadas por un número cada vez mayor de vehículos, lo que provocó embotellamientos y demoras en los desplazamientos.
- **Transporte informal:** La proliferación de "gualas" y mototaxis, que funcionaban de manera irregular, agravó el caos vehicular y dificultó la gestión del transporte público.
- **Desarrollo de infraestructura:** se construyeron grandes avenidas y pasos elevados en respuesta a la creciente

demanda, pero estas soluciones fueron insuficientes para abordar los problemas de fondo.

La planificación urbana centrada en el automóvil ha causado la fragmentación de las comunidades, ya que la construcción de grandes carreteras para aliviar la congestión, ha creado barreras físicas que separan los barrios y generan desconexión. Aunque estas infraestructuras fueron necesarias en su momento, han priorizado el movimiento de vehículos sobre el desarrollo de espacios públicos y la accesibilidad peatonal.

EL PEATÓN OLVIDADO

La falta de atención a los espacios públicos sigue siendo un problema, con aceras estrechas, mal mantenidas y obstruidas, que dificultan la movilidad peatonal y representan riesgos. Además, la escasez de parques y áreas verdes limita las oportunidades de recreación e interacción social. Esto ha creado un entorno menos acogedor para los peatones y ha reforzado una cultura que favorece el uso del automóvil.

La movilidad vehicular en Cali ha generado una distribución desigual del tráfico, con algunas calles muy congestionadas y otras subutilizadas. Este desafío es resultado de una planificación urbana que no ha

equilibrado adecuadamente la oferta y la demanda de movilidad, lo que provoca congestión en áreas clave y limita el acceso a servicios y oportunidades en zonas con menos tráfico.

El sistema de transporte público de Cali ha cambiado a lo largo de los años, pero aún enfrenta desafíos, como la falta de integración entre los distintos modos de transporte, la informalidad de los servicios y la cobertura limitada. Estos problemas han dificultado el establecimiento de un sistema eficiente y sostenible a largo plazo.



Figura 8. Bus Cali 1986
Fuente. Archivo del patrimonio fotográfico y filmico del Valle del Cauca (1986, 1990)

PROBLEMAS URBANOS ECONÓMICOS

- **Concentración de actividades:** La actividad económica en el centro de Cali se concentró de manera acelerada, impulsando un crecimiento urbano desordenado. Este proceso se intensificó cuando la ciudad se convirtió en un punto estratégico para la exportación de café hacia Buenaventura, lo que incentivó la ubicación de comercios, bodegas y otras actividades logísticas en el área central.
- **Infraestructura inadecuada:** Durante la primera mitad del siglo XX, el rápido desarrollo económico de Cali, no estuvo acompañado por una infraestructura adecuada en su centro urbano. La deficiencia en servicios públicos

esenciales como agua, energía y transporte agravó la congestión y el desorden, limitando la capacidad de respuesta de la ciudad ante su expansión.

- **Impacto de la industrialización:** Con la industrialización en el período de posguerra, Cali se convirtió en un polo de producción de bienes de consumo y bienes intermedios. Esto generó una creciente demanda de servicios, empleo y espacio en el centro urbano, intensificando la presión sobre el territorio y acentuando los problemas de movilidad y planificación.

El desarrollo acelerado del centro de Cali ha estado marcado por la concentración de actividades económicas, una infraestructura insuficiente y el impacto de la industrialización. Estos factores han provocado un crecimiento urbano caótico, caracterizado por problemas de congestión vehicular, ocupación desordenada del espacio y desigualdad en la distribución de servicios e infraestructura.

La congestión en el centro no solo afecta la movilidad y la calidad de vida de sus habitantes y trabajadores, sino que también impacta negativamente la eficiencia del comercio y la competitividad económica de

la ciudad. A su vez, el desorden urbano, resultado de una planificación deficiente y una ocupación descontrolada, ha generado una fragmentación del territorio, dificultando la integración de distintos sectores y limitando el acceso equitativo a oportunidades económicas.

Además, la desigualdad espacial se ha visto acentuada con el paso del tiempo, ya que mientras algunas áreas del centro han recibido inversiones en infraestructura y renovación urbana, otras han quedado rezagadas, perpetuando dinámicas de exclusión social y deterioro del entorno. Estos problemas reflejan la urgencia de una

planificación urbana integral que priorice la descentralización de las actividades económicas, el mejoramiento del transporte público, la recuperación de espacios públicos y la implementación de políticas que promuevan un desarrollo más equitativo y sostenible.

Si bien, el centro de Cali sigue siendo un eje fundamental para la economía de la ciudad, su transformación hacia un entorno más ordenado, accesible y funcional dependerá de la adopción de estrategias de urbanismo moderno, en las que se prioricen la movilidad sostenible, la inclusión social y la preservación del patrimonio arquitectónico.

Sólo a través de un enfoque equilibrado y planificado se podrá garantizar que el crecimiento de la ciudad beneficie a todos sus habitantes y planificado se podrá garantizar que el crecimiento de la ciudad beneficie a todos sus habitantes y contribuya a mejorar la calidad de vida en el mediano y largo plazo.

PROBLEMAS GENERADOS EN EL CENTRO DE LA CIUDAD

- **Congestión y desorden urbano:** la rápida expansión económica de la ciudad, sin una planificación adecuada, generó una saturación del centro. La alta concentración de servicios, comercio e industrias en esta zona, provocó una congestión vehicular severa, hacinamiento y un progresivo deterioro de las condiciones de vida para quienes lo usan.
- **Desigualdad Espacial:** aunque Cali experimentó un desarrollo económico significativo, este no se distribuyó equitativamente, lo que resultó en la concentración de la riqueza y servicios en el centro, mientras otras áreas de la ciudad se quedaron rezagadas.

Las problemáticas urbanas de Cali, marcadas por la congestión, el desorden y la desigualdad espacial, son el resultado de un crecimiento sin una planificación equilibrada. La concentración excesiva de actividades en el centro, ha generado desequilibrios que afectan la movilidad, la calidad de vida y el acceso a oportunidades para gran parte de la población. Para superar estos desafíos, es fundamental adoptar estrategias de desarrollo urbano que descentralicen la actividad económica, mejoren la infraestructura y promuevan una distribución más equitativa de los recursos en toda la ciudad.

JUSTIFICACIÓN DEL PROBLEMA

El centro de Cali constituye un símbolo emblemático de la ciudad, caracterizado por su gran valor histórico, estético y simbólico desde su fundación hasta la actualidad. A lo largo del tiempo, esta zona ha experimentado diversos cambios estructurales y funcionales. En sus inicios, destacó como un espacio de auge comercial, administrativo y cultural; sin embargo, con el paso de los años, estas dinámicas comenzaron a desplazarse hacia otras áreas, lo que resultó en la pérdida de relevancia del centro dentro de la ciudad.

Las políticas de renovación implementadas por administraciones pasadas, aunque bien

intencionadas, generaron nuevos problemas que afectaron aspectos cruciales del sector.

Entre estos se incluyen la disminución de la movilidad, la invasión y deterioro de los espacios públicos, el aumento de la inseguridad, problemas ambientales, y la pérdida de identidad cultural, entre otros. Cabe destacar que el centro de Cali alberga la mayor cantidad de bienes de interés cultural y lugares de gran relevancia simbólica para la ciudad.



*Figura 9. Centro de Cali.
Elaboración propia*

No obstante, muchos de estos sitios han perdido afluencia debido al declive del interés turístico que históricamente caracterizó al sector. A pesar de los desafíos actuales, el centro de Cali continúa siendo un núcleo comercial fundamental. Con una adecuada planificación y el apoyo necesario, puede revitalizarse como un área dinámica para el comercio, los negocios y diversas actividades, en beneficio del sector y de la ciudad en general.

El centro de Cali experimenta altos niveles de tráfico y congestión, lo que puede afectar la movilidad y aumentar el tiempo de viaje. En algunas partes del centro, la infraestructura, como calles y edificios, se encuentran en mal

estado. Tales como aceras deterioradas, falta de mantenimiento en edificios históricos, entre otros, todo esto en conjunto ha generado una descuidada imagen urbana del centro de la ciudad, en las fotografías tomadas se aprecia todas estas afectaciones que hacen del centro un lugar caótico, en el cual ha simple vista solo se ha priorizado el desarrollo económico del sector, dejando de lado el componente humano que debería de tener un lugar tan importante como este.



Figura 10. Centro de Cali
. Elaboración propia

La presencia de comercio informal, aunque a veces es una forma importante de subsistencia para muchos, causa desorden y conflictos entre comerciantes formales e informales, por lo que se ha visto en las imágenes del centro actual de la ciudad se aprecia claramente el como hay un problema tanto de organización e imagen urbana, el sitio es de gran valor, tanto histórico, como cultural, pero esto no se logra apreciar en todo el sector, al recorrer sus calles se siente el caos en algunos puntos.

En otros se siente el abandono de la infraestructura, dejando una impresión no muy agradable al recorrer todo el sector,

a pesar de todo esto, se identifica un gran valor en el sector, desde la plaza de Cayzedo, como el Centro Cultura, al igual que la iglesia la Merced y sin dejar de lado el Río Cali, pero no solo se encuentra valor histórico o paisajístico, si no también valor urbano, a través de todas las conexiones que puede tener el centro con el resto de la ciudad, desde la conexión del Río Cali longitudinalmente, como la conexión transversal que puede llegar a tener con la Calle 25, todo esto deja a la vista un gran potencial de conectividad urbana. (Vinasco Martínez, 2017)

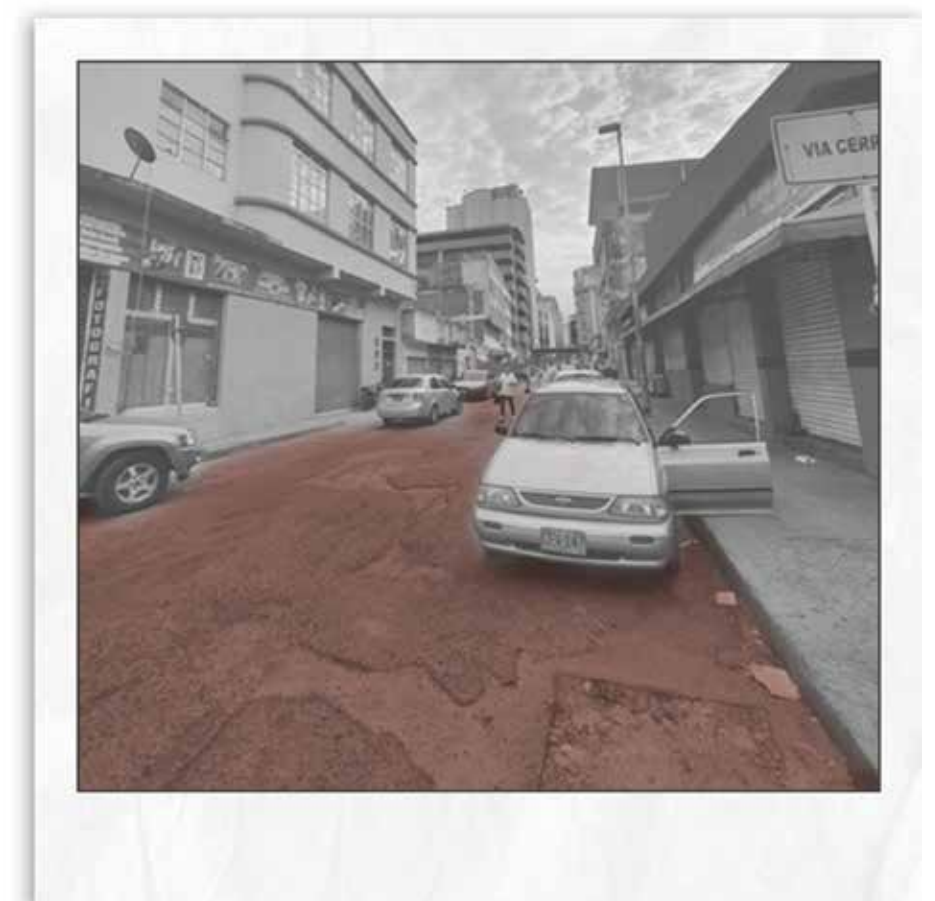


Figura 11. Centro de Cali.
Elaboración propia



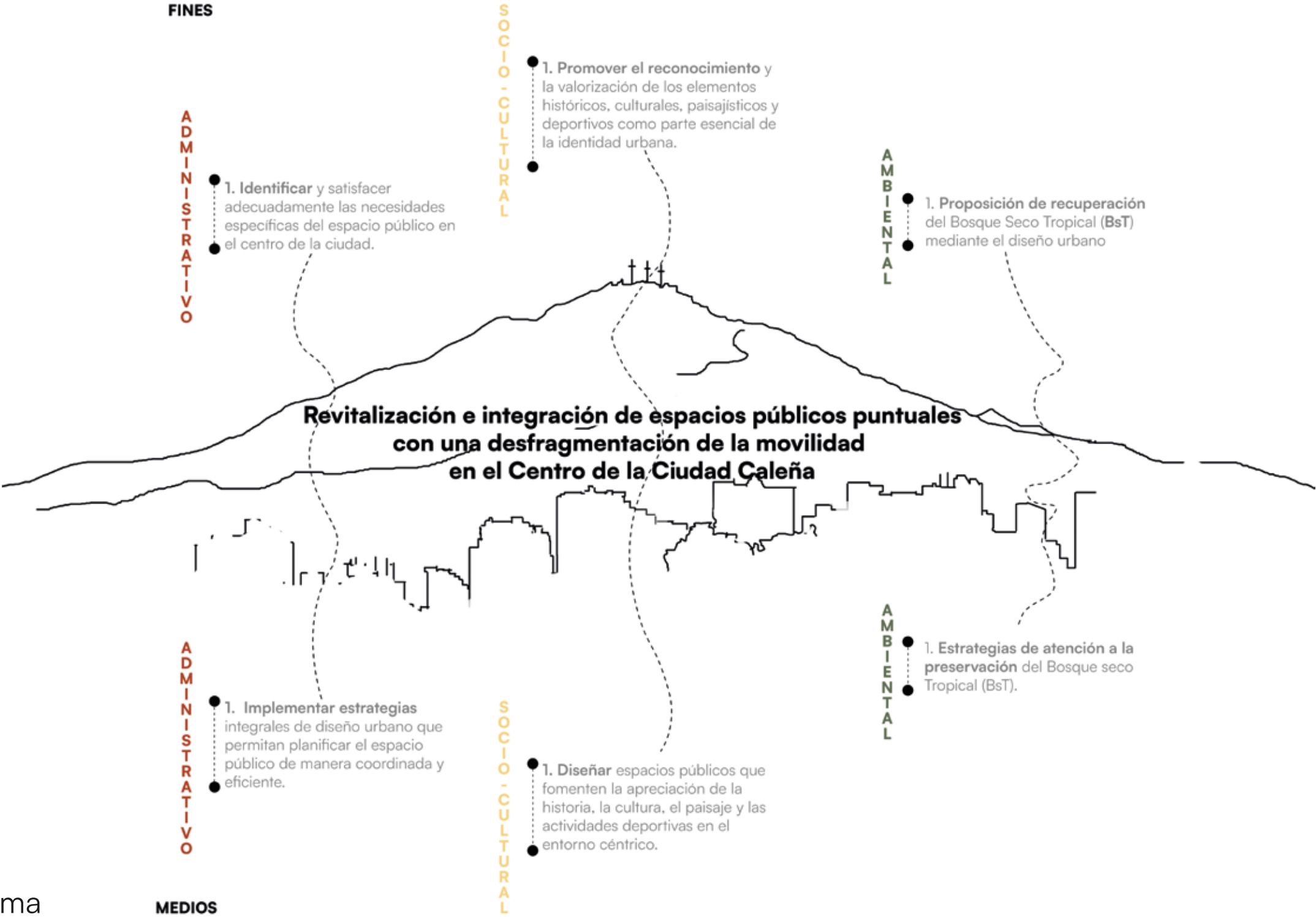


C3

OBJETIVOS

Revitalización de espacio público y vialidades en el centro de Cali

El siguiente Grafico tiene una lectura de arriba hacia abajo.



Pregunta problema

¿Cómo revitalizar e integrar el espacio público y la movilidad fragmentada e ineficiente en el centro de Cali?

Grafico 3. Árbol de Objetivos. Fuente. Elaboración propia

OBJETIVO GENERAL

El proyecto propone un diseño urbano y paisajístico para el centro de Cali, que aborde la problemática de movilidad fragmentada e ineficiente. A través de estrategias que mejoren la conectividad peatonal y la revitalización del espacio público, se busca transformar el entorno en un espacio funcional, digno y representativo.

La propuesta estará alineada con la importancia histórica, social y paisajística de la zona, promoviendo un uso inclusivo y sostenible que fortalezca su identidad y dinamismo.

OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- **Implementar estrategias integrales de diseño urbano.** Se deben implementar estrategias de diseño urbano integral que coordinen las necesidades de movilidad, uso del suelo y espacio público, promoviendo una planificación coherente y funcional en el centro de la ciudad.
- **Diseñar espacios públicos que fomenten la apreciación de la historia, la cultura, el paisaje y las actividades deportivas en el entorno céntrico.** Es fundamental desarrollar diseños de espacios públicos que integren elementos de la historia, la cultura, el paisaje y el deporte. Esto incluye crear áreas que cuenten con

infraestructura adecuada para actividades recreativas y culturales, fomentando el sentido de pertenencia e identidad de los habitantes hacia el centro urbano.

- **Estrategias de atención a la preservación del Bosque Seco Tropical.** Implementar estrategias de conservación y restauración del bosque seco tropical mediante el uso de especies nativas en el diseño paisajístico. Se promoverá la biodiversidad local y la educación ambiental, generando conciencia sobre la importancia de este ecosistema y su integración en el entorno urbano.

C4

MARCO TEÓRICO

Revitalización de espacio público y vialidades en el centro de Cali

MARCO TEÓRICO

Los Principales Exponentes sobre la revitalización urbana alrededor del mundo, exponen conceptos y estrategias claves para el planteamiento de las próximas instancias.

Corte Central St. Giles

ARQ. Renzo Piano + Fletcher Priest Architects / Londres - Inglaterra.

El proyecto usa la multifuncionalidad de un edificio para albergar actividades comerciales y residenciales, lo que dinamizaría el entorno, generando un alto flujo de usuarios, promoviendo la seguridad, creando un entorno más controlado y optimizando el diseño de espacios públicos, rutas peatonales y ciclorrutas.

El proyecto se inserta en un entorno urbano que combina calles medievales, edificios modernos y bloques tradicionales. Este contexto influyó significativamente en su diseño, compuesto por volúmenes complejos y fragmentados, adaptados en escala para integrarse con los edificios circundantes. El resultado es una escultura arquitectónica impactante, caracterizada por una combinación de facetas brillantes.

El plan busca activar el área, mediante una combinación de usos como comercios, restaurantes y viviendas, con vigilancia diurna y nocturna, creando un entorno controlado y bien gestionado. Esto se



*Grafico 4. Vista aérea Central St. Giles.
Fuente. archdaily.co*

refleja en el diseño de unidades comerciales, espacios y rutas peatonales.

En el centro del esquema hay un gran patio, donde la actividad pública se concentra con sus cafés y restaurantes. Esta pirámide generará vida social, mejorando así la identidad urbana del sitio. Una fachada de vidrio de seis metros de altura proporciona un máximo de transparencia. Cinco pasajes a través de este patio permiten un esquema permeable e invitan a los transeúntes a esta plaza sombreada por un árbol de 20 metros de altura.

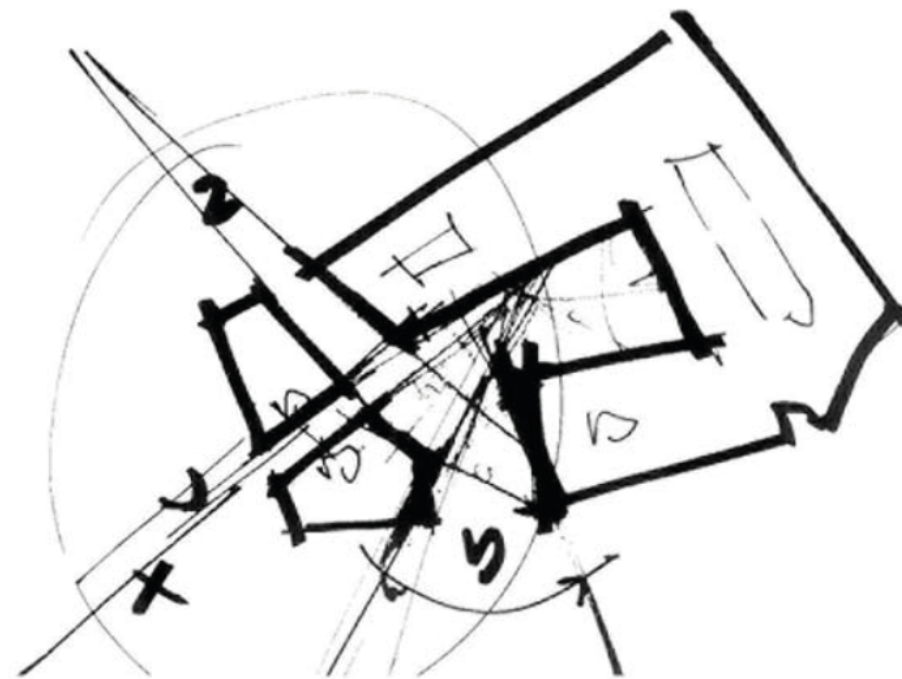


Gráfico 5. Esquema patio público Central St. Giles.
Fuente. archdaily.co



Figura 12. Imagen patio Central St. Giles.
Fuente. archdaily.co

Las ciudades del mundo han evolucionado a lo largo de la historia, adaptándose a diversas necesidades y condiciones del terreno. Inicialmente concebidas como asentamientos humanos para la supervivencia, las ciudades modernas deben atender las necesidades de sus habitantes, ofreciendo comodidades, espacios comunes y lugares adecuados para el desarrollo diario.

Un análisis detallado de cómo organizar las ciudades, revela la importancia de una correcta distribución de los espacios, para evitar problemas como la congestión, la densificación irregular y la falta de espacios públicos y zonas verdes.

El autor propone un enfoque en la funcionalidad, organización y diseño urbano, con el objetivo de mejorar la calidad de vida de los habitantes a través de un diseño eficiente

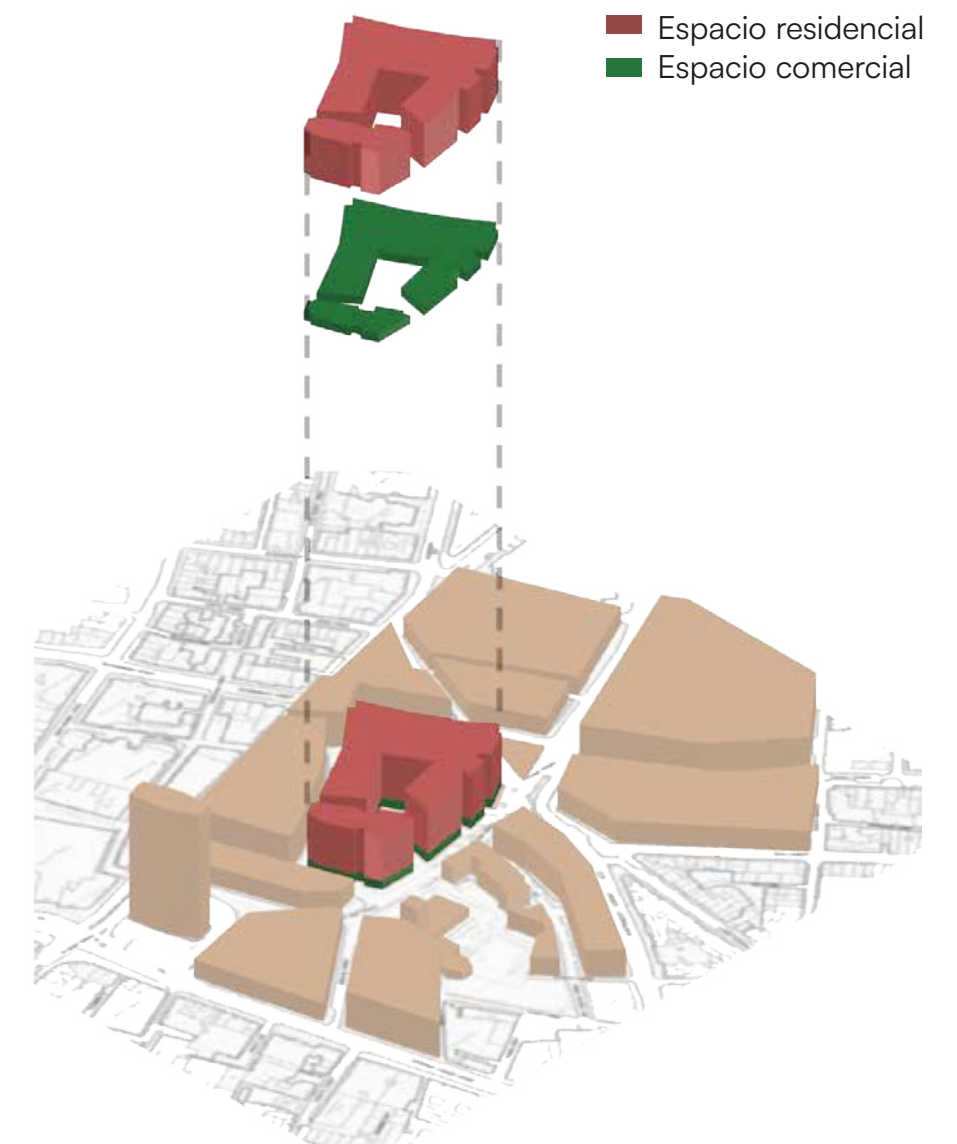


Gráfico 6. Esquemas de actividades Central St. Giles.
Elaboración propia



C5

MARCO CONCEPTUAL

Revitalización de espacio público y vialidades en el centro de Cali

MARCO CONCEPTUAL

Conceptos

Itinerarios. Asignar una vocación a un sector con características similares, con nuevas que se le quiera proponer -, (Jacobs, In The Death and Life of Great American Cities, 1961)

Accesibilidad. La posibilidad que tiene un espacio, que brinda a sus usuarios, un libre acceso con libertad y sin interrupción alguna. (Virilio, Speed and Politics: An Essay on Dromology, 1977)

Movilidad. La capacidad de desplazarse por un plano de una manera dinámica (Castells, The Rise of the Network Society, 1996)

Conexiones. Establecer una relación entre dos puntos, ya sea de cualquier índole, para su articulación a la ciudad. -- (Garvin, 1996)

Espacio público. Todo espacio de la ciudad que pueda ser usado por sus habitantes con fines de estancia, recreación, esparcimiento y disfrute, (Lefebvre, Le Droit à la Ville [The Right to the City], 1968)

Ley 388 de 1997. Regula el ordenamiento territorial, promoviendo el desarrollo sostenible y la planificación urbana para equilibrar el uso del suelo con las necesidades sociales, económicas y ambientales.

Mejoramiento ambiental. Objetivo que busca mitigar los efectos del cambio de dinámicas ambientales, contrarrestando y mejorando las diferentes condiciones del lugar.

POT. instrumento de planificación en Colombia que establece las directrices para el uso, ocupación y transformación del territorio en un municipio o distrito, orientando su desarrollo sostenible y equilibrado.

Redistribución. Mejoramiento equitativo de las cargas, de dos elementos o dinámicas que actualmente están en desbalance. (Fainstein S. S., 2010)

Para desglosar el proceso conceptual, se debe establecer las bases, a través de conceptos claves que ayuden a entender cómo se puede definir el proyecto urbano y paisajístico, del centro de la ciudad de Cali, logrando una accesibilidad adecuada a este espacio tan importante para la ciudadanía general, convirtiéndolo en un espacio para el disfrute de visitantes y usuarios, ordenando las diferentes problemáticas en estos dos centros definidos actualmente (histórico y comercial), y que incrementan cada vez la degradación de este.

Accesibilidad y movilidad. El proyecto se enfoca en lograr una accesibilidad generalizada, entendiendo que la ciudad debe ser diseñada no sólo para un estándar, sino para el disfrute de cada uno de sus habitantes.

La ciudad, se ha transformado, de tal manera que los valores urbanos originales presentes en el centro se han ido perdiendo, debido a un crecimiento acelerado y desorganizado, que rompe con la ciudad compacta, siendo el carro actualmente, el dueño de las diferentes conexiones urbanas. “...la construcción de la ciudad dispersa con una estructura incoherente, con la sola hasta

articulación mediante vías que fueron incrementando su función, hasta convertirse en lo que hoy denominan las autoridades locales la estructura vial.” (Historia de Cali siglo XX Tomo I, 2012, pág. 260; Garzón Montenegro, 2012)

Es fundamental restablecer la conexión del peatón con la ciudad, a su vez de conectar peatonalmente los diferentes espacios que brinda actualmente el centro de las ciudades, con espacios de calidad para el disfrute del ciudadano a pie.

Conexiones. Mientras la ciudad ha venido creciendo en las últimas décadas, a su vez ha

perdido los lazos donde esta nació, volviendo la trama urbana un problema meramente funcional, “..., iniciación del camino desde la ciudad compacta hacia la ciudad dispersa.” (Garzón Montenegro, 2012, pág. 258) desarticulando diferentes elementos naturales con las plazas, parques y zonas verdes que la historia nos ha dejado.

Es menester del proyecto, reconectar estos elementos puntales que son tan importantes a nivel de ciudad y que en los últimos tiempos se ha retomado la mirada a ellos, “... a falta de calidad y cantidad de espacio público efectivo..., la ciudad intentaba reforzar su centro y miraba finalmente al río Cali como

eje paisajístico y de interés urbanístico” (Garzón Montenegro, 2012, pág. 263) y que no sólo se articulen estos vacíos urbanos, sino que se pueda hacer un gran tejido urbano, con los diferentes sistemas que actualmente funcionan en el lugar.

Imagen de la ciudad. Todos estos inconvenientes anteriormente presentados, han convertido en un caos, en cada uno de los sentidos, a la cuna de la ciudad, viéndose reflejado en sus problemáticas sociales y físicas que presenta actualmente, bajando la calidad de la imagen que da el lugar a la ciudad “Lo convirtieron en un “pasadero” o gran centro comercial popular, coincidiendo

el proceso con el traslado de instituciones públicas y empresas privadas hacia la periferia, despojándolo paulatinamente de su valor simbólico, como espacio de confluencia en la vida urbana.” (Historia de Cali siglo XX Tomo I, 2012, pág. 264)

El propósito debe ser claro, retomar una buena imagen que debe presentar un espacio tan importante a niveles urbanos, para retomar ciertos valores que se han perdido o que se están perdiendo con el pasar del tiempo.

Itinerarios. “..., añadiendo así el sentido de lo público en el uso de nuevos edificios y de sus espacios interiores. Éste es un aspecto definidor del carácter dinámico de toda estructura urbana al integrar cada vez más el interior de los edificios al uso público...” (Garzón Montenegro, 2012, pág. 255)

El centro en su evolución, ha procurado estrechamente relacionados. rescatar el valor de la relación espacio público-uso de edificación, con ciertas dinámicas, como pasadizos o corredores comerciales, que desdibujan los límites de lo público y lo privado, y que, de alguna manera, funcionan para el uso colectivo, desafortunadamente, este valor es temporal, según el horario.

Esto lleva a la definición de actividades que mantengan la vida constantemente en el espacio urbano de índole cultural, social y deportiva, que permita que las dinámicas permanezcan en un constante movimiento, y que el espacio público y construido estén

“Espacio público y equipamientos colectivos son cada uno sistemas estructurantes, por lo tanto, diferentes, aunque relacionados estrechamente por su uso público” (Historia de Cali siglo XX Tomo I, 2012, pág. 263; Garzón Montenegro, 2012)

Espacio público. Luego de haber definido cada uno de estos conceptos, se puede evidenciar la importancia del espacio público, y como este puede aportar o quitar valor, ser decisivo en la asignación de un espacio accesible para todo público, ser un determinante en la continuación de las dinámicas urbanas actuales, o generar un cambio en estas.

“La experiencia de los años cincuenta..., se apoyaba en el diseño urbano y el disfrute del espacio público y el paisaje del río y cerros reforzando la importancia del centro de la ciudad sometido a modernización, empezó a ser abandonada a partir del nuevo y más grande impulso a la expansión urbana, jalonada por la urbanización de Ciudad Jardín...” (Historia de Cali siglo XX Tomo I, 2012, pág. 268; Garzón Montenegro, 2012)

Cabe aclarar que la ciudad se encuentra actualmente con un gran déficit de espacio público, “Comparado el inventario con los índices que exige la ley colombiana (15 m² por habitante) y que recoge como objetivo el

POT, se concluye que habrían de haberse construido en los diez años de su vigencia 22 millones de metros cuadrados, equivalentes a 22 ciudades universitarias como la sede central de la Universidad del Valle...” (Historia de Cali siglo XX Tomo I, 2012, pág. 267; Garzón Montenegro, 2012) y que el centro, actualmente está viviendo una gran densificación en sus alrededores, mejorar las condiciones de toda esta carga de usuarios que actualmente presenta día con día, y mejorando las vidas en sociedad de estos futuros habitantes que llegarán, puede ser determinante para el mejoramiento o la repetición, de las dinámicas sociales que suceden actualmente en este espacio.

C6

ESTADO DEL ARTE

Revitalización de espacio público y vialidades en el centro de Cali

ESTADO DEL ARTE

Remodelación de la avenida

Sexta de Cali ARQ. EMS Arquitectura

+ Pantoja Arquitectos / Cali - Colombia

Este proyecto aborda la reactivación y el rescate de una de las vías más importantes de la ciudad, promoviendo el encuentro social y la consolidación de una identidad.

Su objetivo principal es generar una conexión fluida entre dos puntos clave a través de la Avenida Sexta, difuminando la separación entre lo público y lo privado, unificando la vía. Se busca recuperar el valor del paisaje urbano, conservando la vegetación existente e incorporando nuevas especies.

En la planimetría se observa cómo, a lo largo del recorrido, se extienden ramificaciones que enlazan el proyecto principal con otros puntos de la ciudad, utilizando la vegetación como elemento conector.



*Mapa 7. Planta Remodelación de la Av. Sexta.
Fuente. archdaily.co*

La propuesta reconoce el valor histórico de la Avenida Sexta y plantea una intervención que no solo responda a las necesidades actuales, sino que también contemple los cambios futuros.

Desde su origen, esta avenida ha sido un espacio emblemático, conocido por reflejar tendencias y servir como vitrina de lo novedoso en la ciudad. Se propone mejorar la conexión peatonal entre ambas mitades de la avenida mediante un pompeyano, generando un flujo más amigable para los transeúntes.

Se plantea una activación comercial,

utilizando la calle como espacio para mobiliario de estancia, promoviendo la interacción social.

En las imágenes se destaca el interés por preservar el paisaje arbóreo existente, integrándolo armónicamente con la intervención. En el ámbito comercial, se busca extender las actividades interiores hacia el exterior, fomentando una dinámica más abierta y atractiva.

Asimismo, se contempla un espacio para el comercio informal, reconociendo su papel en aportar vida y carácter a la avenida, como ocurre en ciertas zonas en la actualidad.



Figura 13. Render Remodelación de la Av. Sexta. Fuente. archdaily.co

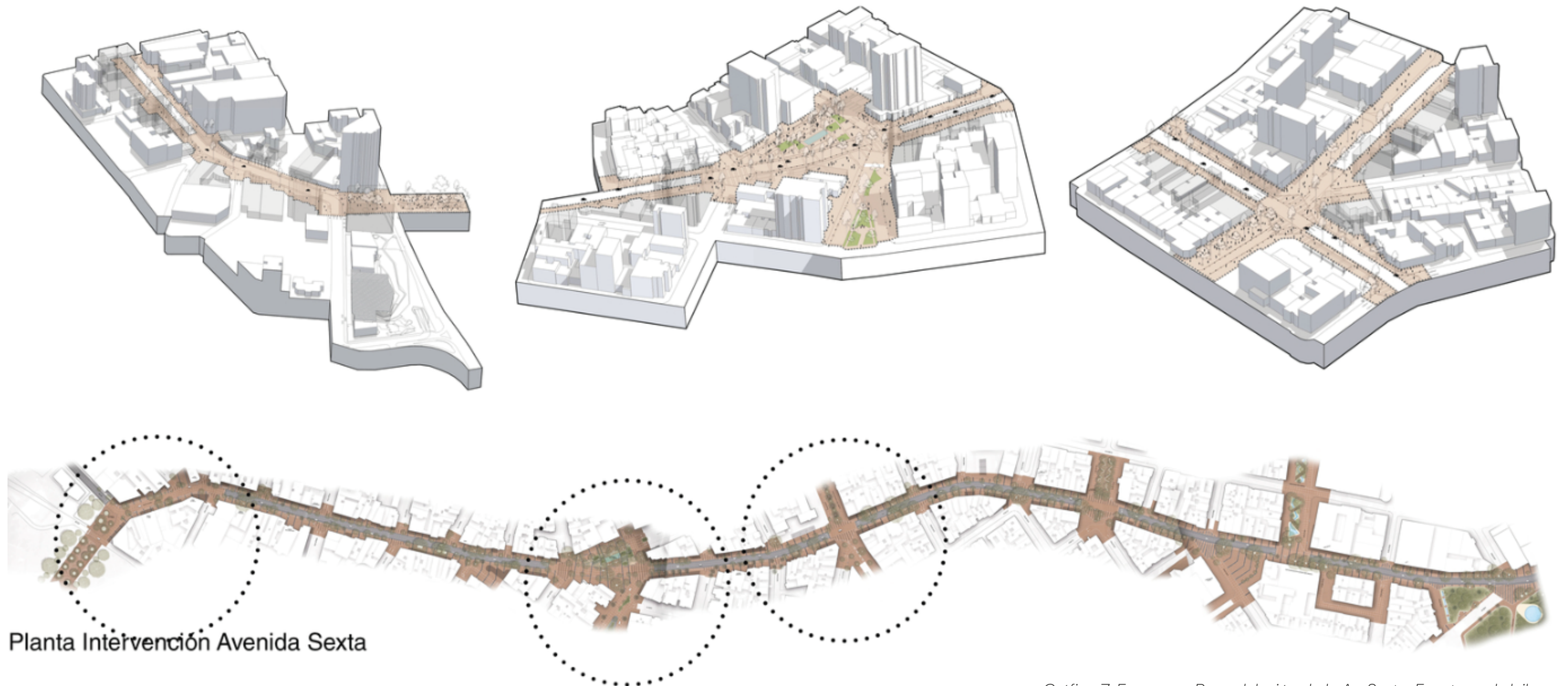


Gráfico 7. Esquemas Remodelación de la Av. Sexta. Fuente. archdaily.co

Conclusiones

- Involucrar la Avenida Sexta en la planificación urbana propiciando la reapropiación adecuada del espacio y del entorno.
- Enfatizar la incidencia de las transversalidades existentes a lo largo de la Avenida Sexta.
- Generar un nuevo espacio público efectivo, incluyendo las áreas contiguas a la avenida cuya morfología es ideal para albergar nuevas actividades.
- Reconocer el planeamiento urbano futuro, a corto, mediano y largo plazo, en el sector.
- Integrar los espacios libres directamente relacionados con la avenida y potenciarlos

para actividades públicas al exterior.

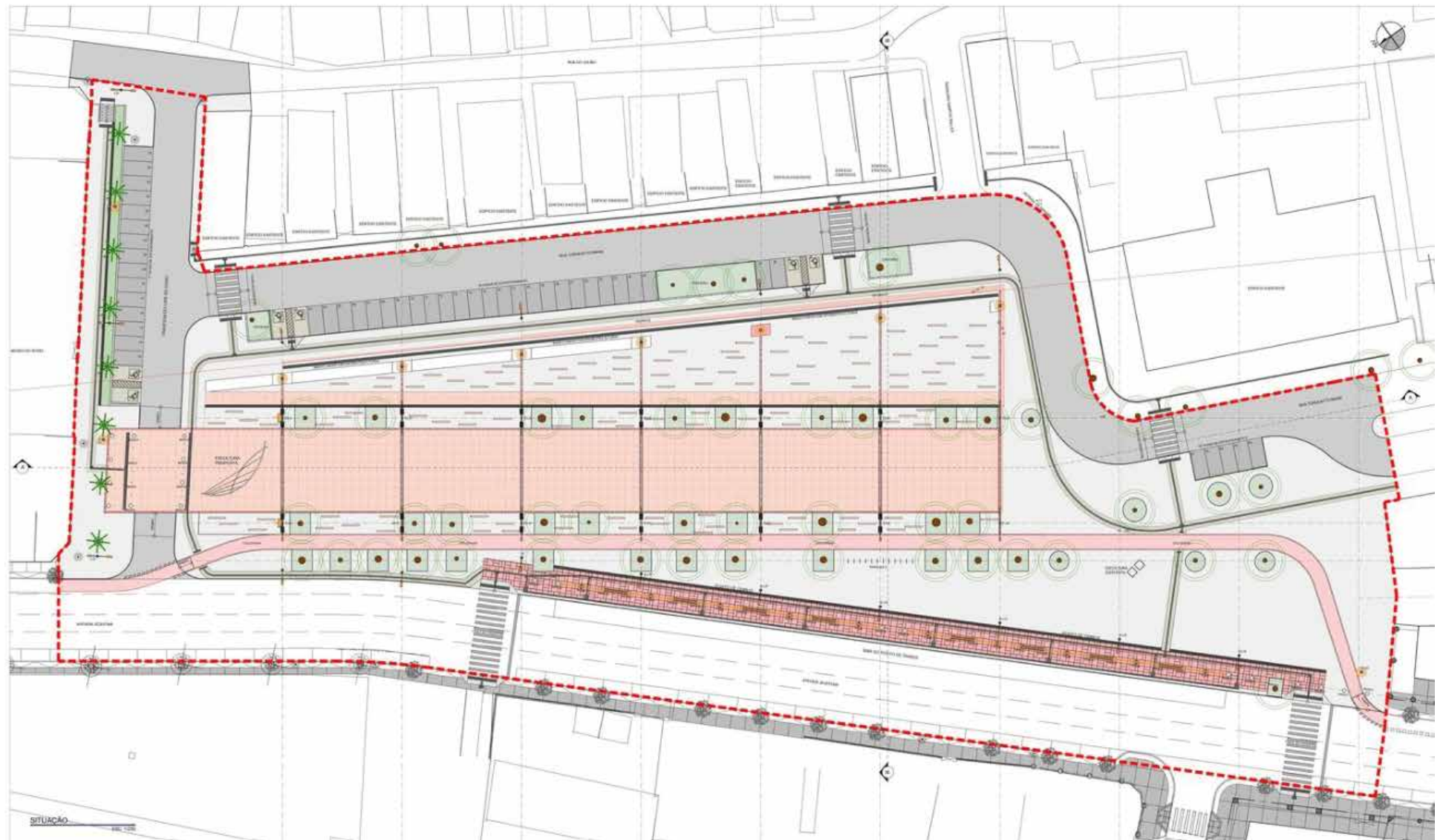
- Rehabilitar el espacio público existente, implementar nuevos elementos y sistemas ordenadores que trabajen en beneficio del medio ambiente y el peatón.

-

Rehabilitación urbana de la plaza Marechal Deodoro / ARQ. Sotero Arquitectos / Salvador - Brasil

Esta plaza se encuentra en Salvador, Brasil, protegida por las leyes del patrimonio histórico brasileño. El proyecto se desarrolló desde una renovación física, conservando su composición original de paisaje verde y agregando un nuevo diseño de su forma y equipamiento.

En el centro el sector cívico, con la gran terraza sobre piso de concreto pigmentado rojo, a modo de solemne alfombra pública, escenario de las más variadas manifestaciones populares de la ciudad.



Mapa 8. Planta publica Rehabilitación urbana de la plaza Marechal Deodoro.
Fuente. archdaily.co

Finalmente, en el tramo más interior una zona destinada a los vecinos del entorno, desde una plataforma lineal, consolidando el uso variado a partir del remplazo de un gran parqueadero privado que allí se encontraba.

La parada de autobús propuesta, diseñada con una estructura mixta de madera laminada encolada y hormigón, incorpora pilares que respetan la misma sección y espaciamiento de los pilotes, presentes en los edificios modernistas cercanos a la plaza. Este diseño actúa como una extensión contemporánea del legado arquitectónico de la época, adaptado a nuevas funciones.

Las imágenes ilustran cómo un diseño sencillo y austero puede generar un espacio versátil y funcional. La arquitectura urbana se simplifica para ofrecer un lugar cómodo, sombreado y espacioso, en armonía con la escala del entorno.

Además, el uso de texturas en el pavimento permite diferenciar los distintos espacios exteriores, mientras que el recorrido definido, junto con un área amplia de esparcimiento, crea un bulevar atractivo y acogedor.



Figura 14. Imágenes Rehabilitación urbana de la plaza Marechal Deodoro
Fuente. archdaily.co

El trazado del bicicarril adquiere un carácter escenográfico al atravesar las hileras de grandes árboles, configurándose como un corredor protector natural. Por su parte, el mobiliario urbano propuesto, elaborado principalmente en granito rojo y madera, se ha ubicado estratégicamente para permitir la contemplación del entorno y preservar libre la explanada central. (Sotero).

El espacio de sombra resulta lo suficientemente amplio para garantizar una espera cómoda del transporte público, cubriendo una necesidad primordial en un lugar como este. El entorno urbano, tal como se aprecia en la imagen, se percibe amigable

gracias al uso de la vegetación, destacando especialmente la presencia de altos árboles en una ciudad dominada por grandes edificios.

Este proyecto demuestra que, mediante intervenciones urbanas relativamente sencillas, es posible transformar significativamente el espacio urbano desde la perspectiva del peatón, devolviéndole el protagonismo que merece. Al final, la ciudad debe ser para las personas, no para los vehículos.



C7

METODOLOGÍA

Revitalización de espacio público y vialidades en el centro de Cali

METODOLOGÍA

Descripción del Proyecto.

Es una solución integral para mejorar la movilidad y revitalizar el centro histórico de Santiago de Cali, un área de gran valor cultural, histórica y social. La iniciativa se enfoca en crear zonas de acceso y espacios públicos, que faciliten la circulación y la interacción social, al mismo tiempo que integran itinerarios culturales, paisajísticos, comerciales y deportivos.

El objetivo es renovar la imagen urbana, arquitectónica y paisajística del centro, fortaleciendo su identidad y aprovechando su patrimonio. Además, busca ser un aporte conceptual, arquitectónico y urbano para

redescubrir el centro de la ciudad, transformándolo en un "Centro para Todos", accesible e inclusivo, que reconozca tanto las necesidades actuales como las posibilidades futuras de desarrollo.

Fase de Investigación.

Recopilando información teórica sobre el desarrollo Urbanístico de Cali y actividades que afecta el centro de la ciudad.

Fase de Trabajo de Campo.

Visitas al sector, para tomar datos en el sitio sobre el uso del suelo, las condiciones del entorno, las espacialidades y grados de cerramiento. se llevaron a cabo encuestas

dirigidas a los residentes y transeúntes, permitiendo identificar sus expectativas, necesidades y percepciones. Además, asegurando que las soluciones propuestas sean viables y sostenibles.

Fase de Diseño.

La formulación de estrategias sostenibles tiene como objetivo proponer soluciones que se basen en principios de sostenibilidad y movilidad. Para ello, se diseñará un modelo de espacio público para las distintas partes del centro y periferias, incorporando elementos como mobiliario, jardines y sistemas. Además, se planificarán espacios públicos multifuncionales que fomenten la

interacción social. En paralelo, mediante la creación de Planos arquitectónicos y urbanísticos, así como el desarrollo de un modelo 3D para visualizar la propuesta en su totalidad.

Fase de Representación Gráfica.

Se elaborarán infografías que expliquen los componentes del diseño, y se diseñarán planos que muestren la distribución de los elementos, como los jardines, espacios públicos y demás infraestructuras.

Finalmente, se presentarán conclusiones que resumirán los hallazgos y el impacto del proyecto, destacando su potencial para

mejorar la calidad de vida y promover la movilidad y percepción espacial de centro.

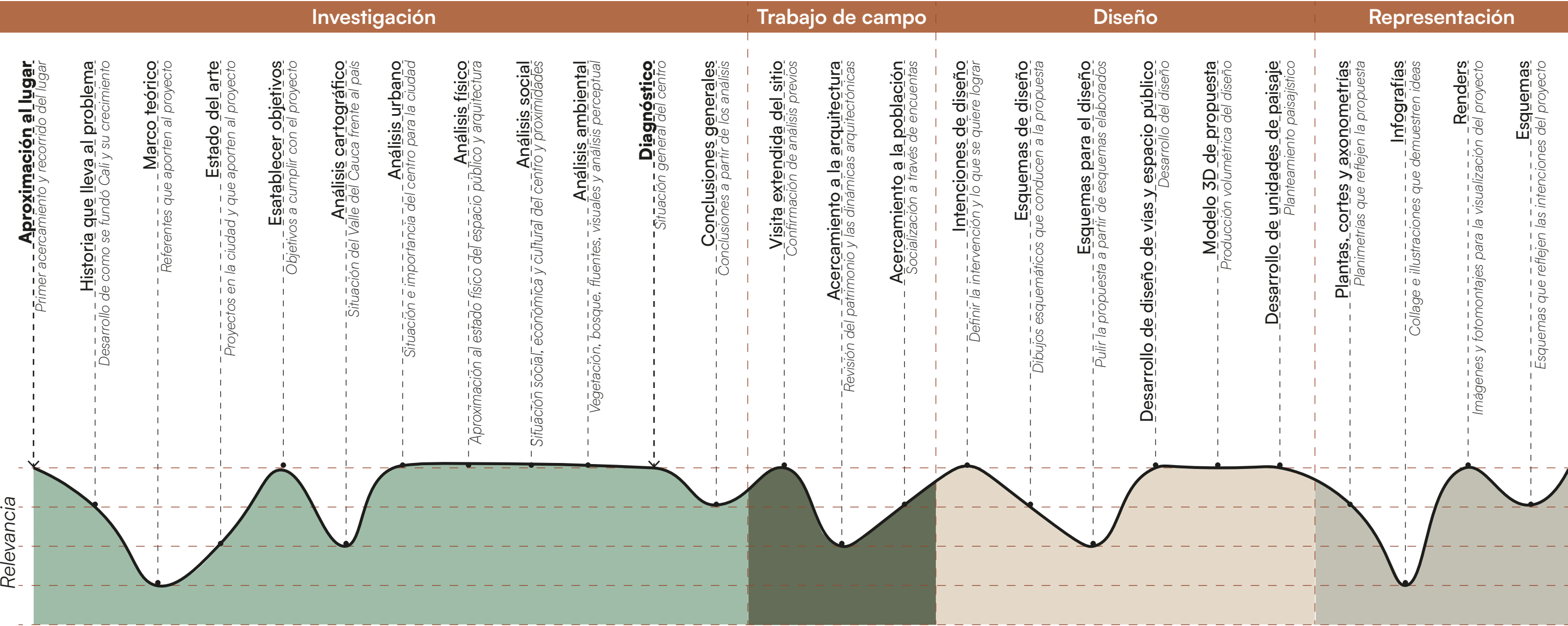


Gráfico 4. Esquema de metodología.
Elaboración propia

C8

CONCLUSIONES

Revitalización de espacio público y vialidades en el centro de Cali

CONCLUSIONES

En conclusión, la historia de la movilidad en Cali refleja un crecimiento económico y urbanístico acelerado, pero caracterizado por la falta de planificación y un enfoque improvisado. Desde sus modestos inicios con carruajes y tranvías, pasando por bicicletas, hasta la expansión del automóvil y el transporte público mediante buses, la ciudad ha experimentado una transformación marcada por el abandono de trenes e infraestructuras clave. Este desarrollo ha generado importantes desafíos, resultando en una movilidad fragmentada y desigual.

La priorización del automóvil en el espacio público y las infraestructuras vehiculares ha

relegado al peatón y al transporte público, agravando la congestión y deteriorando la calidad de vida en muchas áreas. Este modelo de desarrollo ha profundizado las desigualdades espaciales y económicas, con un centro urbano saturado de vehículos, comercio informal y caos, mientras las zonas periféricas permanecen rezagadas.

A medida que Cali continúa creciendo, es imprescindible replantear su enfoque hacia la movilidad, priorizando la inclusión, la sostenibilidad y la calidad del espacio público. Sólo así será posible corregir los desequilibrios históricos y mejorar la calidad de vida de todos sus habitantes.

dirigidas a los residentes y transeúntes, permitiendo identificar sus expectativas, necesidades y percepciones. Además, asegurando que las soluciones propuestas sean viables y sostenibles.

Fase de Diseño.

La formulación de estrategias sostenibles tiene como objetivo proponer soluciones que se basen en principios de sostenibilidad y movilidad. Para ello, se diseñará un modelo de espacio público para las distintas partes del centro y periferias, incorporando elementos como mobiliario, jardines y sistemas. Además, se planificarán espacios públicos multifuncionales que fomenten la

c9

ANÁLISIS URBANO

Revitalización de espacio público y vialidades en el centro de Cali

LA CIUDAD

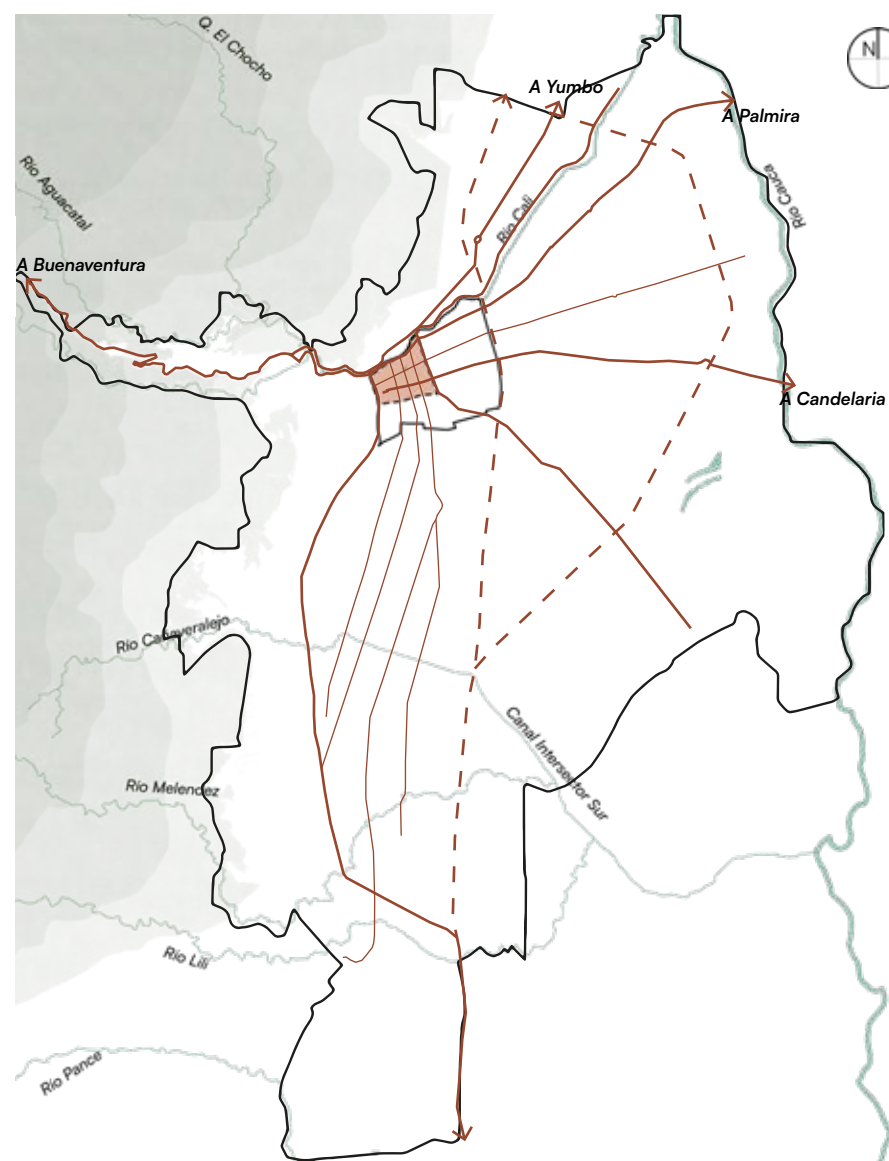
La ciudad, gracias a su exponencial crecimiento poblacional, necesitó de un crecimiento horizontal, tomando como partida, su centro fundacional. A partir de esto, los diferentes elementos estructurantes para el funcionamiento de una urbe, se hicieron necesarios expandirlos a través de ella, moldeando su lógica formal a través de trazos de conexiones intermunicipales o elementos naturales ya existentes, y que fue necesario adaptarse a su forma.

A partir de estos lineamientos existentes, los principales corredores ambientales, se fueron incorporando a la trama urbana, y los caminos que conducían a otros municipios o

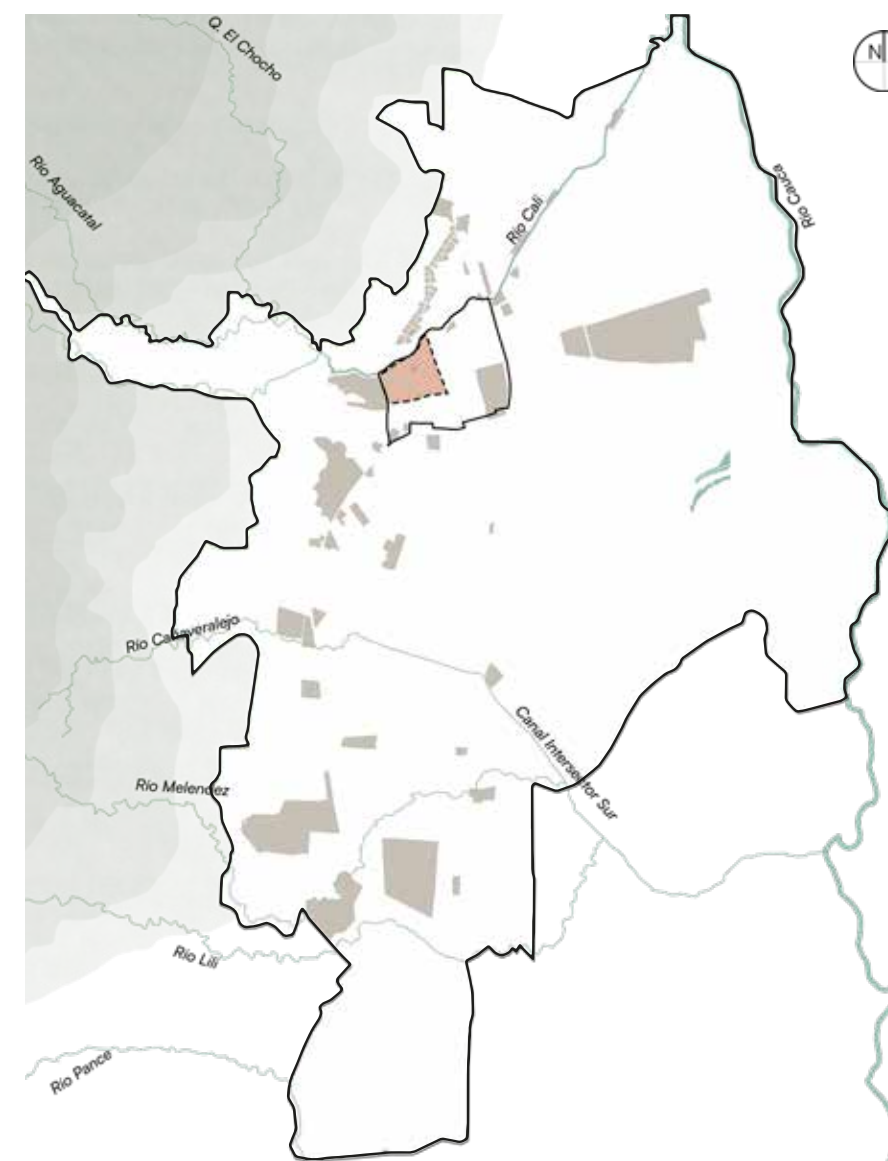
departamentos, se convirtieron en las arterías principales de la ciudad, y a medida que la demanda de diferentes servicios y equipamientos fueron demandados, aparecieron diferentes elementos que suplen las diferentes necesidades, que originalmente eran satisfechas en el centro de la ciudad, relegando a este, a un lugar de paso, y de alguna manera, decentralizando sus diferentes usos, que actualmente se esparcen por toda la ciudad.

Conexiones

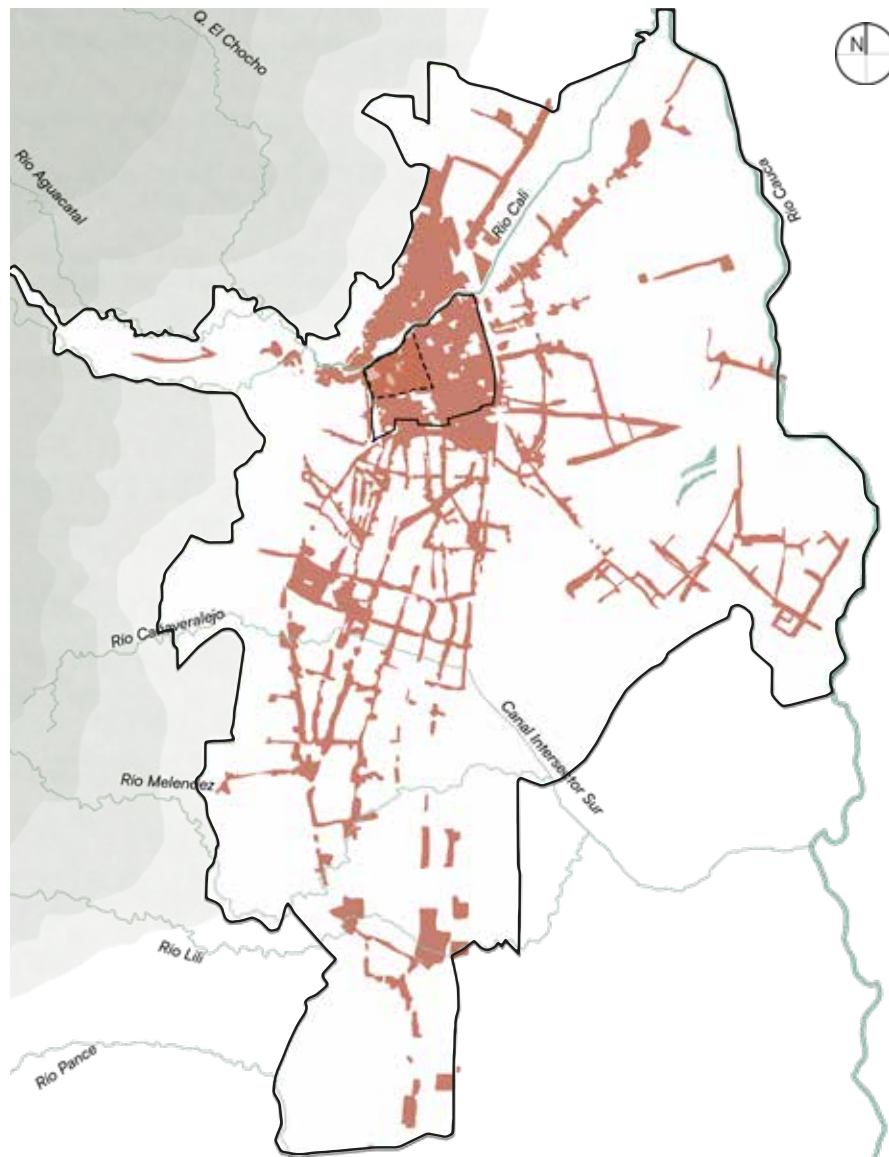
La expansión urbana, alargó las principales conexiones viales que ya existían en la trama original y acopló a ella, corredores intermunicipales como la calle 5, la carrera 1 y 8 y la avenida 2 y 3 norte, convirtiéndolas en vías de vital importancia para las dinámicas de la ciudad. A lo largo de estas, y otras diversas calles que nacen en el centro y se prolongan por toda la ciudad en todos los sentidos, se desarrollan los principales corredores económicos y socioculturales, universidades, colegios, centros comerciales, corredores gastronómicos, hospitales, etc, se desarrollan a través de estas vialidades que empiezan o rematan en el centro de la ciudad.



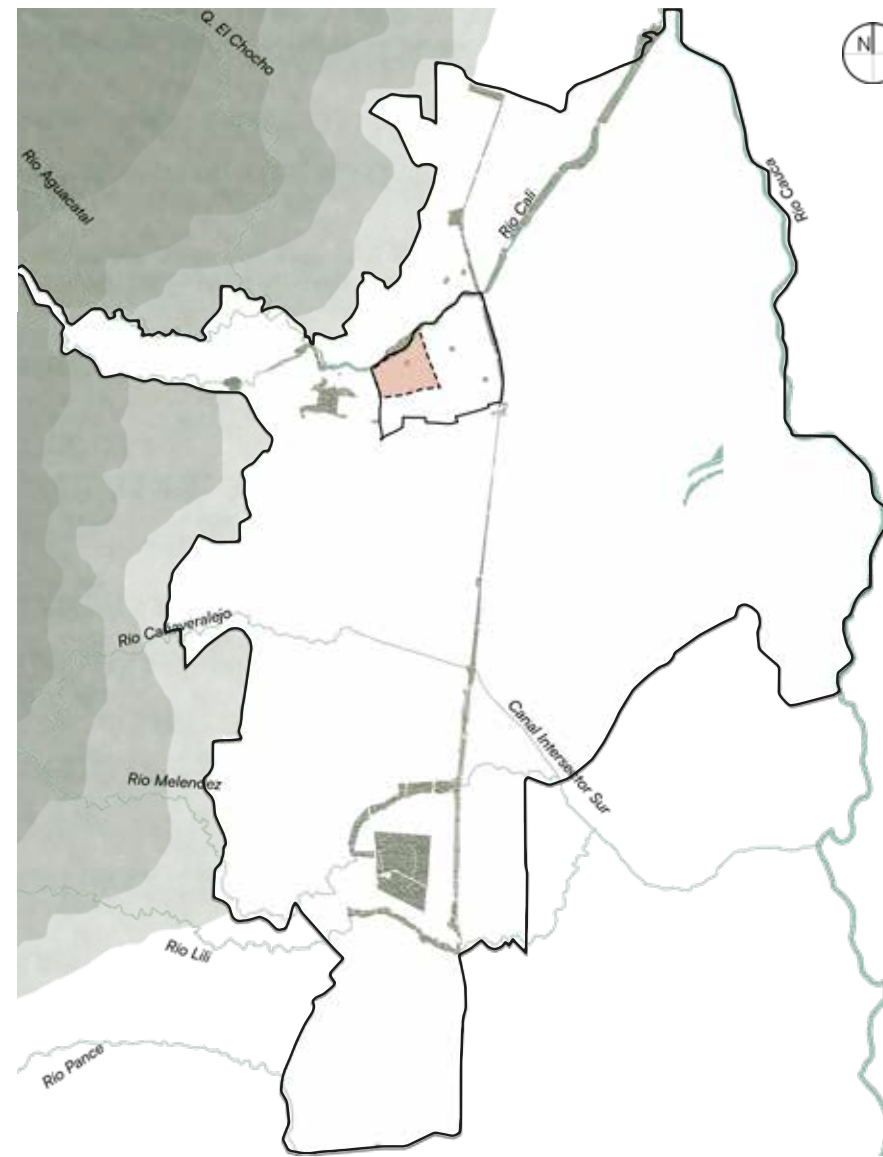
Mapa 9. Conexiones viales.
Elaboración propia



Mapa 10. Conexiones socioculturales.
Elaboración propia



Mapa 11. Conexiones económicas.
Elaboración propia



Mapa 12. Conexiones ambientales.
Elaboración propia

En el ámbito ambiental, el centro tiene un eje de vital importancia como lo es el río Cali, este se articula con el resto de la estructura ecológica hídrica de la ciudad a través de la conexión con el río Cauca. También es un vínculo entre la estructura montañosa de la cordillera occidental y el conjunto de cerros que abrazan a las ciudad, además de el corredor verde, que atraviesa la ciudad de sur a norte.

CENTRO Y CENTRALIDADES



Mapa 13. Centralidades e hitos urbanos.
Elaboración propia

A partir de un reconocimiento de los hitos más importantes de la ciudad, se puede evidenciar que en ciertos sectores de esta, se agrupan ciertos servicios y actividades, que han forjado las diversas dinámicas urbanas, estando definidas las zonas recreativas, institucionales y comerciales. También es posible establecer, que los diversos hitos, se articulan por las principales vías vehiculares, pero esta conexión centro ciudad, se ha limitado, al uso del carro, desvinculando el uso del peatón, y no siendo claras las diferentes conexiones urbanas.

A partir de la conexión de ciertas zonas particulares con diversos usos, se les asigna

el término de centralidades, piezas de ciudad, que actualmente cumplen diversos usos, y que han reemplazado el abastecimientos de necesidades urbanas, debido a la desfragmentación centro-ciudad, y que debido a la expansión acelerada, ha sido necenecesario satisfacer las necesidades básicas de los habitantes que han poblado las periferias de Cali, generando estos pequeños “centros” a lo largo de la ciudad.

Centralidad Versalles-Chipichape

Conformada por la pieza norte de la ciudad, entre el barrio Versalles y el centro comercial Chipichape, esta se caracteriza por albergar los servicios de salud y comercio principales para el norte de la ciudad, también cuenta con hitos de nivel urbano, como la Torre de Cali o el cementerio central, y el punto de mayor conexión intermunicipal, el terminal de transportes.

Chipichape
Sector Versalles
Clínica de los Remedios
Clínica Rafael Uribe Uribe
Terminal de transportes
La licorera
Cementerio central

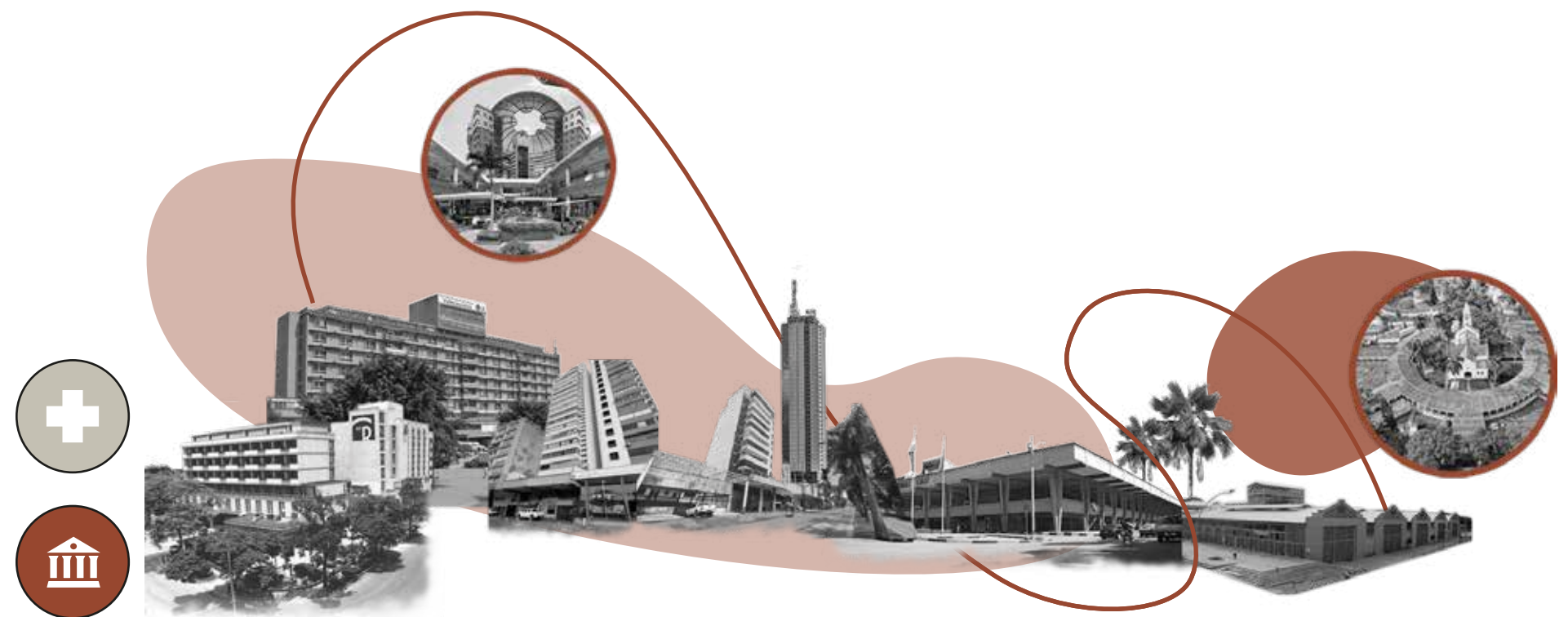


Gráfico 8. Collage centralidad Versalles-Chipichape.
Elaboración propia

Centralidad parque de la caña

Conformada, principalmente por la carrera 8 hacia el nororiente de la ciudad, brinda servicios recreativos diurnos y nocturnos que tienen importancia a nivel urbano, siendo el representante más relevante el Acuaparque de la caña. A partir de la planeación del tren de cercanías y su respectivo corredor verde, esta zona tiene unas dinámicas cambiantes que refuercen su carácter recreativo, con un enfoque ambiental, gracias a la futura transformación del espacio que actualmente ocupa, la base aérea.

Corredor verde carrera 8
Centro comercial único
Base aérea
Acuaparque de la caña



Gráfico 9. Collage centralidad parque de la caña.
Elaboración propia

Centralidad Alameda-Santa Librada

Colegio Santa Librada
Colegio Camacho
Colegio San Juan Bosco
Biblioteca Departamental
Club Noel
Monumento Jovita
Galería Alameda



Ubicada en el primer anillo de expansión de la ciudad, el pericentro, se conforma a través de las primeras infraestructuras educativas y de abastecimiento de la ciudad, tiene una vocación enfocada hacia la educación pública y el conocimiento, integrando la biblioteca departamental en esta pieza urbana, además de vincular a la galería Alameda, uno de los principales hitos turísticos y gastronómicos de Cali.

Gráfico 10. Collage centralidad Alameda-Santa Librada.
Elaboración propia

Centralidad San Fernando-Unidad Deportiva

Parque tecnológico San Fernando
Proyecto integral Cristo Rey
Parque del perro
Hospital Universitario
Sector Tequendama
Clínica Imbanaco
Edificio de colores
Unidad deportiva
Estadio
El templete



Hacia el sureste de la ciudad, se conforma esta centralidad, conformada principalmente por los barrios San Fernando y Tequendama, en este primero, se desarrollan actividades recreativas, culturales y deportivas integradas por la unidad deportiva Alberto Galindo y Jaime Aparicio, y el estadio, y que actualmente integran al monumento de Cristo Rey, uno de los hitos más relevantes de la ciudad. Por otro lado, el segundo integra actividades de salud y concentra la mayor infraestructura en salud tanto del sur, como de toda ciudad, conectando la clínica Imbanaco con los demás servicios complementarios.

Gráfico 11. Collage centralidad San Fernando-Unidad Deportiva.
Elaboración propia

Centralidad Oriente

Esta centralidad está conformada por las principales infraestructuras antrópicas y ambientales que se han realizado al oriente de la ciudad, con fuerte influencia fluvial, debido a su cercanía al río Cauca. espacios como la laguna del Pondaje o Charco azul son espacios de reconocimiento urbano-ambiental, por el otro lado, el bulevar del oriente y la ciudadela Nuevo Latir, se han convertido en espacios de reunión y recreación para su población, en una zona que está en constante desarrollo.



Gráfico 12. Collage centralidad oriente.
Elaboración propia

Centralidad universidades

Esta centralidad concentra la presencia de las universidades de la ciudad, ubicadas hacía el sur de Cali, además de esto, se han desarrollado centros comerciales, que actualmente están en el imaginario caleño, como Unicentro o Jardín Plaza, que dotan a la expansión urbana de la ciudad, y que esta zona se ha caracterizado por sus usos educativos, comerciales y residenciales. También destaca la clínica Valle del Lili, una de las infraestructuras hospitalarias más importantes a nivel departamental.

Jardín Plaza
Unicentro
Fundación Valle del Lili
Universidad del Valle
Universidad Javeriana
Universidad Icesi
Universidad San Buenaventura
Universidad Libre
Universidad Autónoma



Gráfico 13. Collage centralidad universidades.
Elaboración propia

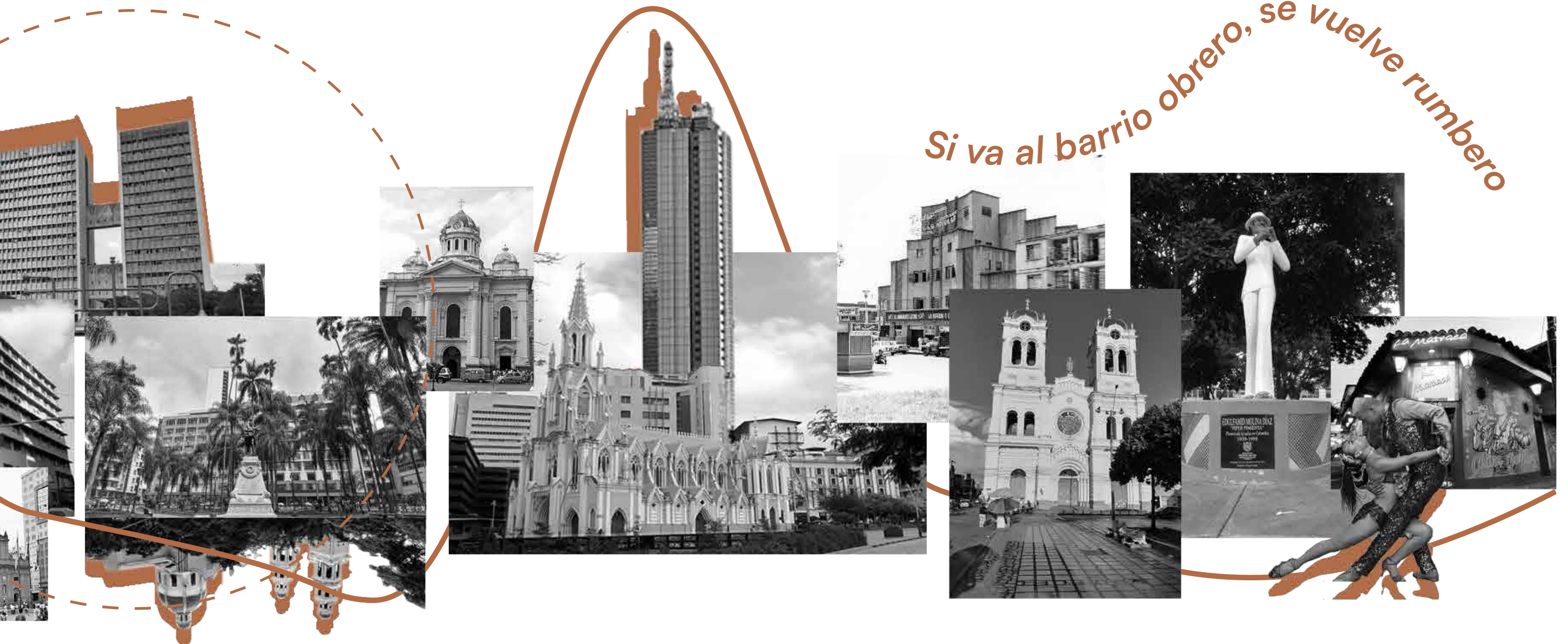


CONCLUSIONES

Se puede concluir, que debido al crecimiento masivo de la ciudad, ha sido necesario satisfacer las necesidades originales que brindaba el centro, desarticulando su uso, a pesar de las importantes conexiones que este genera, y este al ser el foco central de la ciudad, que tiene relación con todos los elementos urbanos que existen en Cali.



Gráfico 14. Collage conclusiones análisis urbano.
Elaboración propia



C10

ANÁLISIS FÍSICO

Revitalización de espacio público y vialidades en el centro de Cali

PLAZA DE CAYZEDO

El centro de Cali, al ser su centro fundacional, histórico y cultural, cuenta con una gran riqueza arquitectónica en el lugar, pudiendo ver en un mismo espacio diferentes estilos arquitectónicos.

Se considera Bien de Interés Cultural (BIC), toda aquella edificación, que debido a sus características arquitectónicas, o sus valores artísticos e históricos, deben ser conservados; actualmente, en el acuerdo 232 de 2007, se tienen contemplados 272 BIC en la ciudad, de los cuales, 43 de estos, están en el perímetro a estudiar, y 12 en las inmediaciones de este, contando con 3 sectores patrimoniales y 7 espacios públicos.

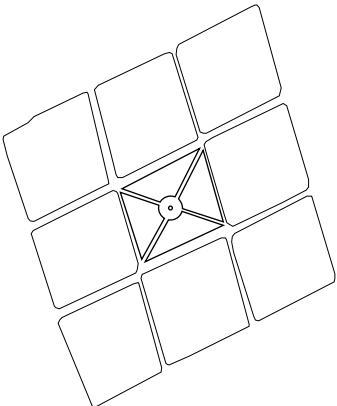
La plaza de Cayzedo, el nodo por excelencia de la ciudad, y un punto turístico fundamental, ha sufrido desde la fundación, hasta la actualidad, diferentes reformas, tanto en su uso, como en su apariencia, representando los valores de cada época.

Originalmente, la plaza fue conocida como Plaza Mayor hasta 1813, y Plaza de la Constitución hasta 1913, entre los años 1674 y 1897, aquí funcionó la plaza de mercado, siendo un espacio completamente abierto y de poca vegetación, contando con la disposición concéntrica tradicional de las plazas fundacionales españolas, además de albergar la Catedral y la sede de gobierno.

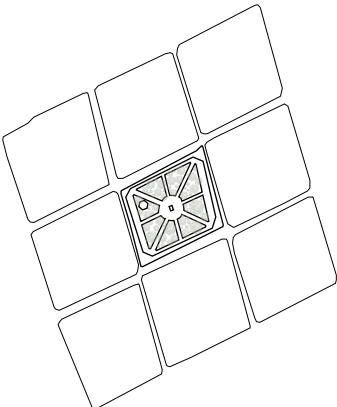
Posteriormente, en 1898, la plaza se acondicionó como parque, se planta vegetación ornamental y árboles frutales, siendo en 1916, instalada una verja de hierro (actualmente reposa en el cementerio central) y se financió la construcción de un kiosko para la banda dominical.

A partir de 1932, la plaza vuelve a sufrir una transformación, los árboles se reemplazan por las palmeras que se encuentran actualmente, en 1936, se elimina la verja y se convierte nuevamente en plaza pública. Finalmente, en 1986, en conmemoración a los 450 años de la fundación de Cali, la plaza se remodela, recibiendo su apariencia actual.

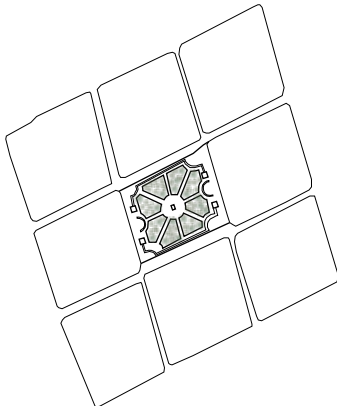
Plaza Mayor / Plaza de la Constitución



Parque Cayzedo



Plaza de Cayzedo



Plaza Mayor	Plaza de la Constitución	Plaza de Cayzedo	Parque Cayzedo	Recuperación plaza pública	
1536-1812 Se funda la ciudad, se erige la iglesia matriz dedicada a San Pedro, a principios del siglo XVIII se reconstruye el templo de estilo barroco. A partir de 1674 funciona el mercado público en la plaza.	1813-1897 La plaza cambia su nombre, se culminan las obras del templo en 1842, bajo los cánones neoclásicos, en 1885 un sismo afecta el templo, siendo reconstruido; la plaza deja de ser mercado público desde 1897.	1898-1915 La plaza es acondicionada como parque, se siembran árboles ornamentales. En 1913, se bautiza la plaza en honor al prócer de la independencia, Joaquín de Cayzedo y Cuero	1916-1931 Se instala una verja de hierro, se construye un kiosco y se convierte en un parque privado, en 1925 un sismo deteriora el templo, siendo necesario derribarla y reconstruirla.	1932-1985 En 1932 se plantan las actuales palmeras, en 1936, se elimina la verja, siendo trasladada al cementerio central; la plaza recupera su carácter público.	1986-Hoy En conmemoración de los 450 años de la fundación de Cali, la plaza es renovada por completo. en 2023 se encierra la plaza, por motivos de mejoramiento de la seguridad.

Gráfico 15. Evolución morfológica de la Plaza de Cayzedo. Información recreada a partir de página web Huellas y voces. Elaboración propia

Actualmente la plaza de Cayzedo cuenta con 16 BIC, incluyendo esta misma. Colindando con esta se encuentra la Catedral de San Pedro, el edificio Cementos del Valle, el edificio Otero, el Palacio Nacional, el edificio Banco de Bogotá, edificio Lloreda, edificio Sierra, edificio Colseguros, el hotel Astoria y el edificio Suramericana.

Por otro lado, en sus inmediaciones se encuentran el Banco Central Hipotecario, el Banco Agrario, el Banco de Colombia, el edificio Zaccour y el teatro Jorge Isaacs. Esto convierte la plaza de Cayzedo en un sector rico en arquitectura y muestra la historia de la transformación de Cali.

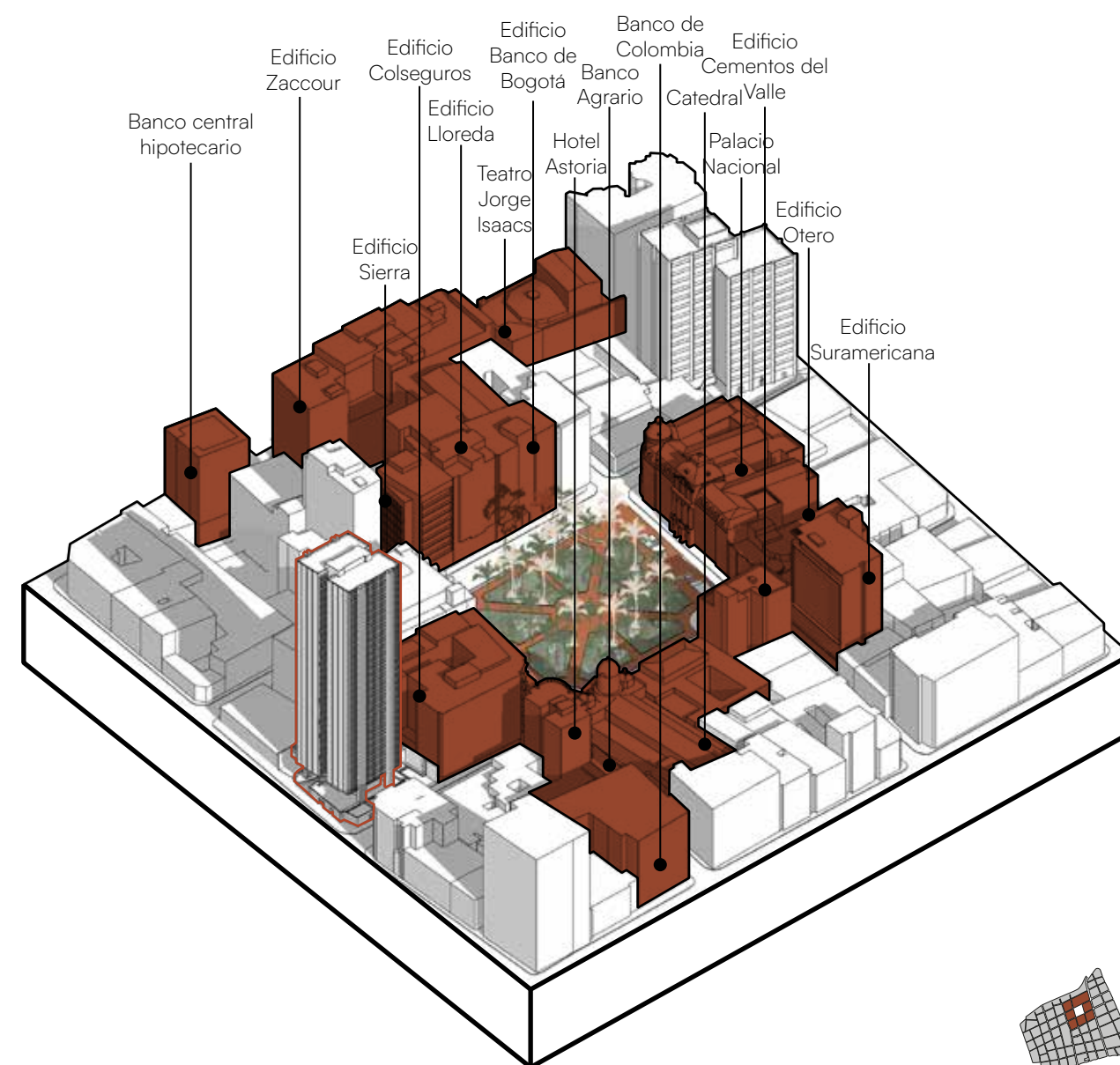
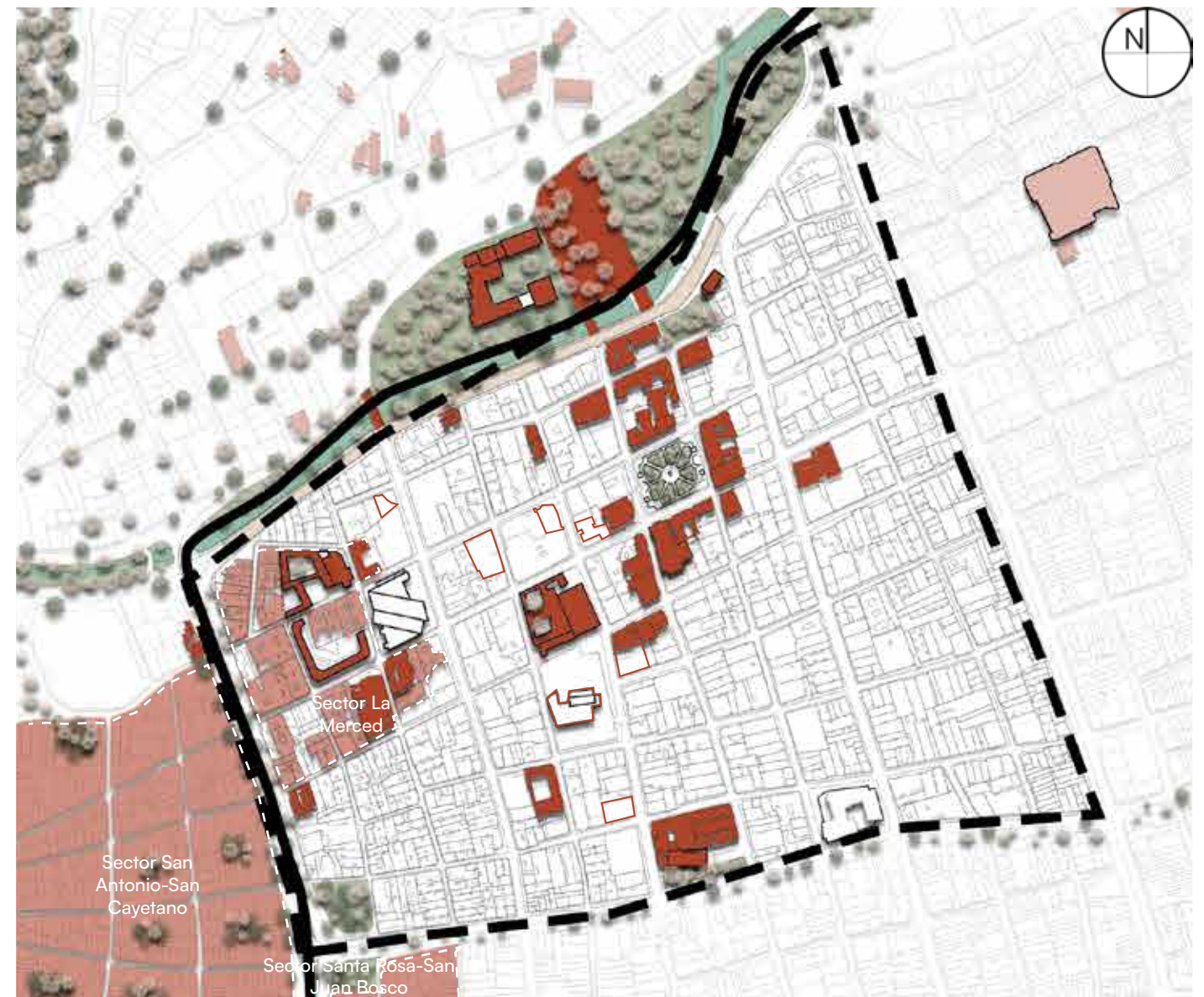


Gráfico 16. Patrimonio Plaza de Cayzedo.
Elaboración propia

“La plaza de Cayzedo es, fue y será el testigo silencioso de como esta ciudad ha crecido y seguirá creciendo”

PATRIMONIO

Además de la plaza de Cayzedo, los edificios patrimoniales están principalmente en 3 zonas, el barrio La Merced, la plaza de San Francisco y las inmediaciones del río Cali, a parte de los sectores San Antonio-San Cayetano y San Juan Bosco-Santa Rosa, considerados áreas de manejo especial. A pesar de que cada uno de estos, tiene un tratamiento especial establecido en el POT, algunos de ellos, actualmente pasan por un proceso de deterioro generalizado, demostrando un olvido por parte de sus propietarios y de los estamentos culturales pertinentes.



Mapa 14. Patrimonio del centro de Cali.
Información recreada a partir de Plan de Ordenamiento Territorial del 2014. Elaboración propia

PROBLEMAS DEL PATRIMONIO

Como se revisó anteriormente, una cantidad considerable de Bienes de Interés Cultural, presentan diferentes tipos de problemas, el principal de estos, y que amenaza al patrimonio, es su deterioro o destrucción, como ya se ha mencionado puntualmente, se puede evidenciar un abandono tanto municipal, como de privados a estas edificaciones; un caso particular, es la conversión de viviendas del barrio La Merced en parqueaderos públicos, visualizando que el costado oeste del centro histórico, tiene una gran cantidad de estos, convirtiendo predios y manzanas enteras, exclusivamente para el uso del carro.

Debido a la poca exigencia con respecto a los BIC, sus dueños ven una oportunidad económica en sus grandes viviendas, pero conservando la fachada, saltando la norma estipulada en la Ley 397 de 1997, la cuál estipula es su artículo 11, “Ningún bien que haya sido declarado e interés cultural podrá ser demolido, destruído, parcelado o removido, sin la autorización de la autoridad que lo haya declarado como tal”

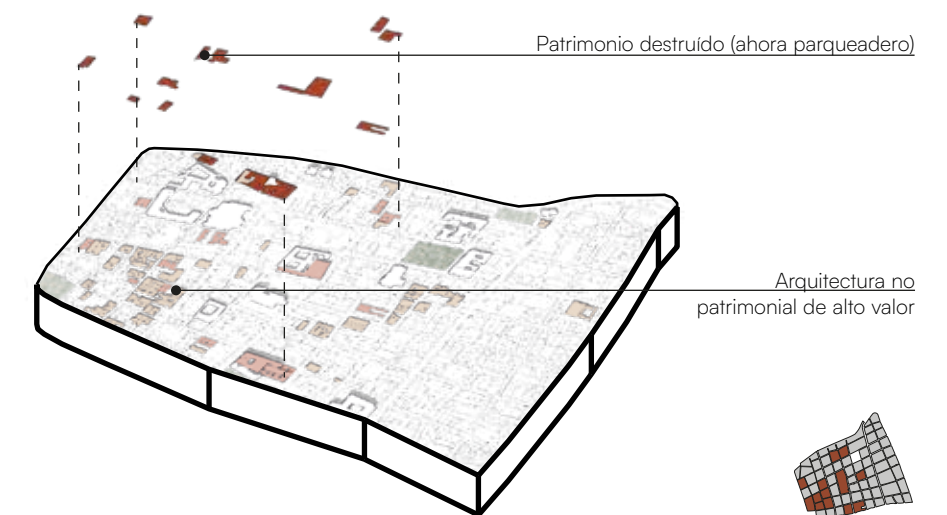


Gráfico 14. Patrimonio en deterioro.
Elaboración propia

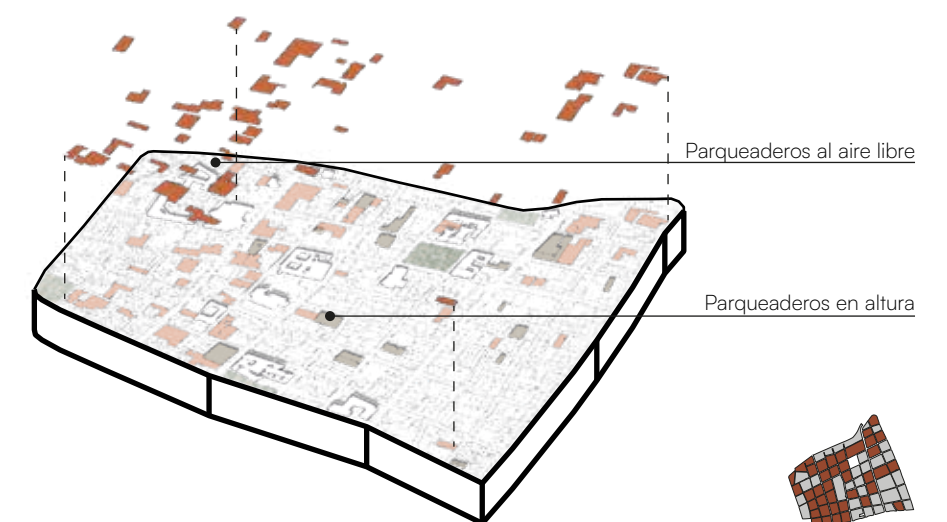


Gráfico 17. Parqueaderos en el centro de Cali.
Elaboración propia

Otro problema muy común es las culatas y “muelas”, a medida que las construcciones van evolucionando en el tiempo, generalmente la nueva edificación no se empata en alzado, esto produce un sobresalto de la edificación ya existente, y una discontinuidad en el ánden, un ejemplo de esto es el edificio Otero con su construcción vecina, genera una culata y corta la continuidad de las sendas peatonales; otro caso es cuando el empate no se logra en altura, uno de los casos más complejos es, el empate entre el hotel Astoria y el Banco Agrario, ambos siendo BIC, el primero sobrepasando la altura del segundo, deprimiendo urbanamente la edificación.

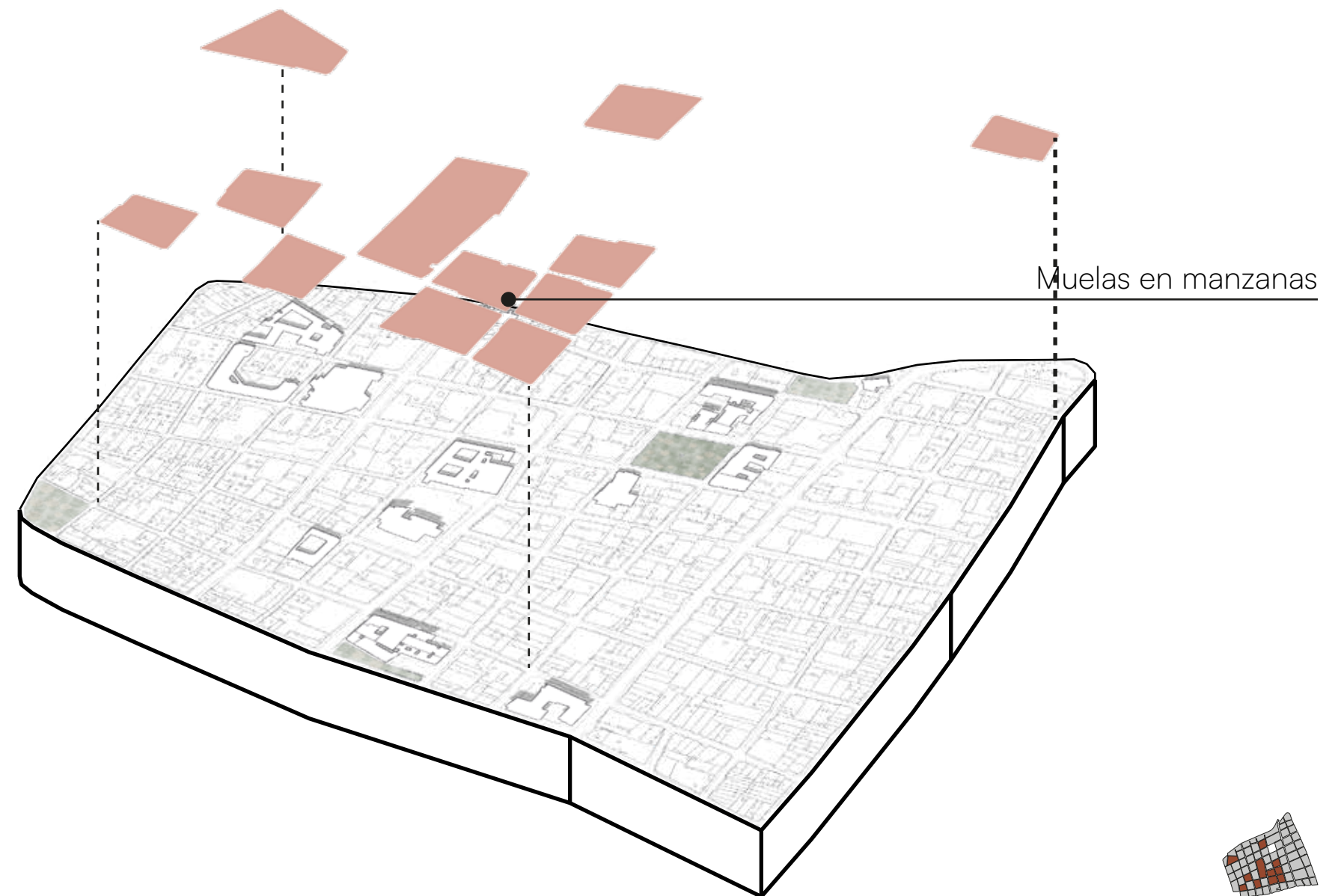


Gráfico 18. Manzanas con “muelas” en el centro de Cali.
Elaboración propia

PERFILES VIALES

El centro de la ciudad, se ha caracterizado en los últimos tiempos, por ser una zona de la ciudad particularmente caótica, sus vías generalmente están caracterizadas por un perfil estrecho, principalmente en su centro histórico, que reflejan la visión de la ciudad en la colonia, siendo estas encontradas comunmente en el barrio La Merced.

En contraste, están las vías del centro de comercio, con gran concurrencia de usuarios, un alto flujo vehicular, y funcionando el sistema de transporte masivo, con un comercio robusto y comerciantes informales en el espacio público, que complejizan la situación en el lugar.

El perfil vial antiguo se caracteriza por unas vías estrechas, con ándenes exclusivos para una persona y viviendas en su mayoría de uno y dos pisos, las viviendas posteriores a este modelo, suelen tener un retroceso, generando “muelas” anteriormente mencionadas, Actualmente se le han adicionado ciclorutas para diversificar la movilidad.

Por otro lado, el perfil actual, impulsado por la “modernización” del centro, entre los años 30 y 50, trajo edificaciones de mayor altura al centro, además de darle mayor protagonismo al carro, con vialidades más amplías y andenes más anchos.

Perfil antiguo (centro histórico)

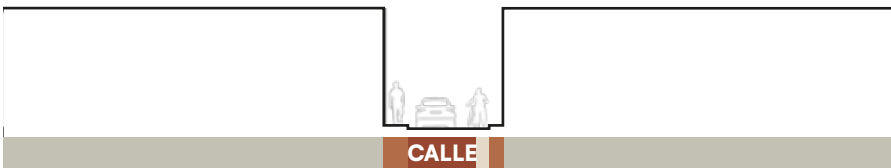


Gráfico 19. Perfil antiguo estándar del centro histórico. Elaboración propia

Perfil actual (nueva norma)

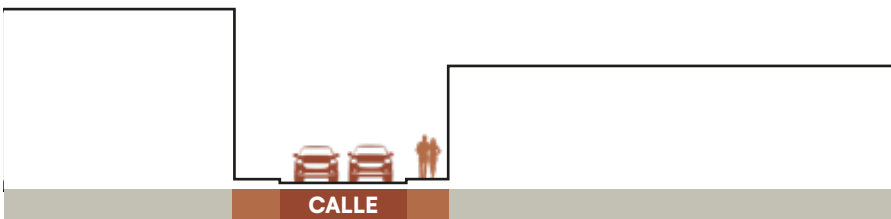


Gráfico 20. Perfil actual del centro. Elaboración propia

Perfil Calle 14

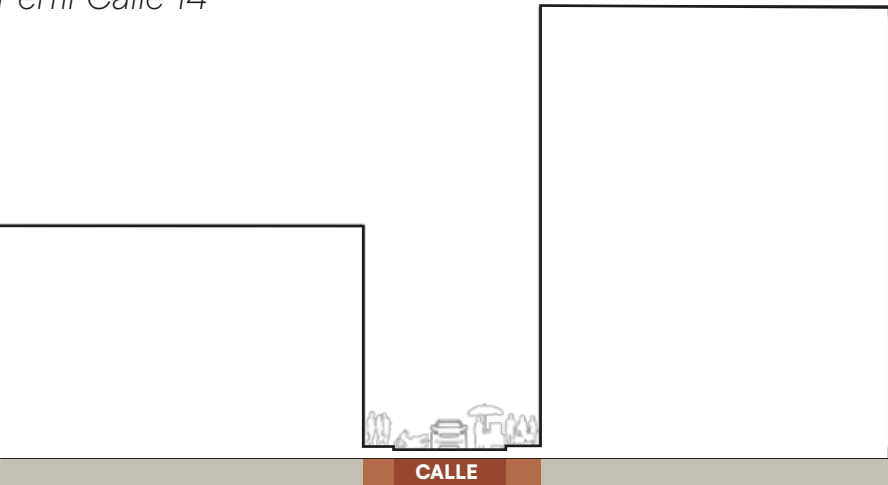


Gráfico 21 . Perfil calle 14.
Elaboración propia

Perfil Calle 13

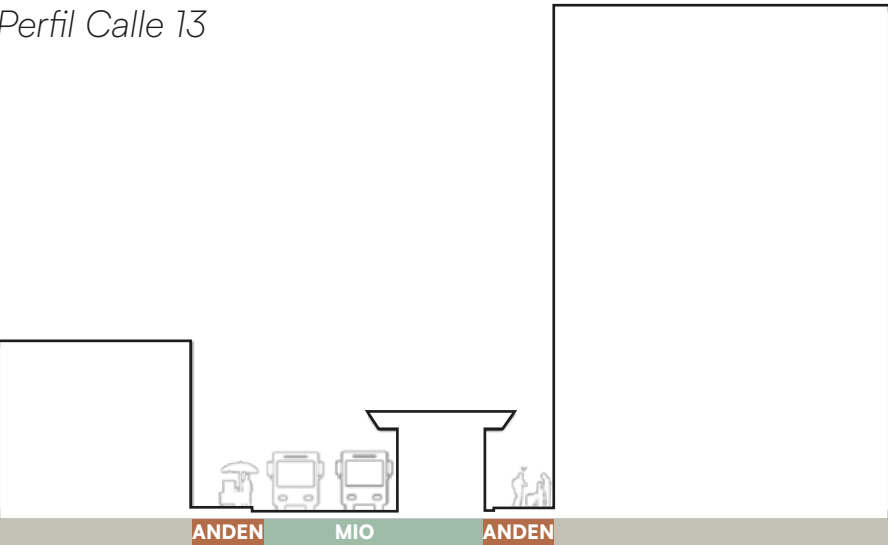


Gráfico 22. Calle 13.
Elaboración propia

Del centro de comercio, resaltan dos perfiles viales por su caos peatonal, la calle 14 resalta por ser el corazón del comercio en el lugar, la calle, entre la carrera 5 y la carrera 10, presenta una gran afluencia peatonal, también cuenta con una fuerte invasión del espacio público, por parte de vehículos parqueados y vendedores ambulantes.

Cabe resaltar, que actualmente, la vía sigue habilitada para uso vehicular, sus edificaciones tienen una altura entre los 3 y los 8 niveles, los andenes son complicados de transitar, y el ambiente es tenso, debido a la gran carga de estímulos constantes, que hacen la calle 14, una vía estresante y crítica,

pero fundamental para el desarrollo comercial, ya que los principales centros comerciales, se encuentran sobre esta vía.

La calle 13 presenta problemas muy similares a la anterior mencionada calle 14, sumándole a este, el paso de la troncal norte-sur del MIO, creando las estaciones, recintos oscuros de aglomeración, que se recuestan sobre las edificaciones, generalmente de bastante altura, creando espacios estrechos, que vuelven difícil el paso con las dinámicas antes mencionadas.

Un perfil que destaca por el espacio público por excelencia, es el de la carrera 5, conectando 2 espacios públicos memorables para el centro de la ciudad, la plaza de Cayzedo y el parque de San Nicolás, que vuelven, al menos por una manzana, ameno el camino, y permite la estancia del peatón, para descansar bajo prominente arborización.

También destaca, la calle 8, siendo una de las pocas vialidades con continuidad vial entre el norte y el sur. Esta cuenta con un perfil vial adecuado para el tránsito vehicular, además de tener cicloruta integrada y andenes ideales para los peatones, contando con

vegetación prominente, que hace más agradable el paseo por la vía. Desafortunadamente, la vía cuenta con pocos atractivos para el peatón, que la vuelven una vía bastante sola en la mayoría del tiempo, al estar bastante alejada del centro del comercio, pero sin tener un atractivo histórico que atraiga constantemente actividad al lugar.

Perfil carrera 5 (Plaza de Cayzedo)



Gráfico 23. Perfil antiguo estándar del centro histórico.
Elaboración propia

Perfil Calle 8

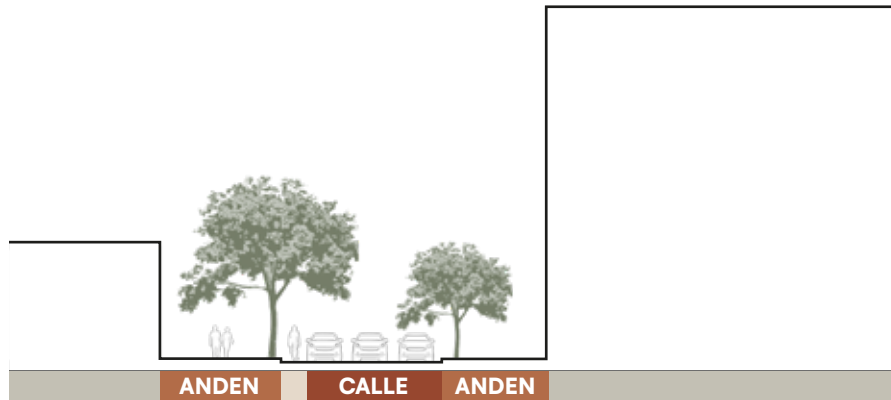
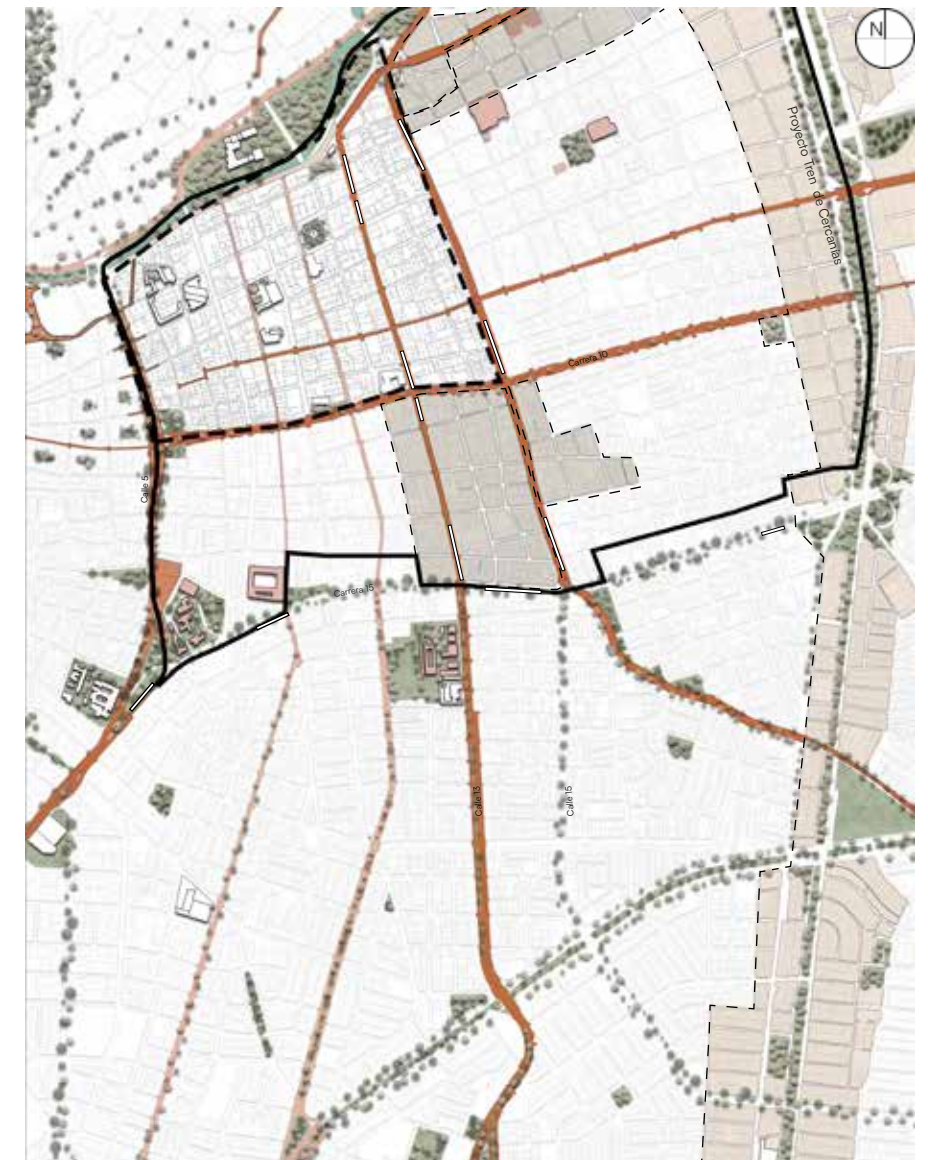


Gráfico 24. Perfil calle 8.
Elaboración propia

BORDES

Al ser el punto de partida de la ciudad, la planificación y la traza urbana fue expandiendo sus vialidades originales, a medida que la ciudad fue creciendo, sus vías se fueron extendiendo. En específico, 4 de estas se convirtieron eventualmente, en bordes o límites, que naturalmente fueron aislando al centro, y encerrando su perímetro entre vías de alto flujo vehicular; estas actualmente se están o se han ido transformando con el tiempo, pensando de qué manera, la ciudad vuelve al centro, para lograr reconciliar esas vías que fracturan las uniones naturales que el centro ha tenido tradicionalmente con sectores como San Antonio, San Nicolás o San Juan Bosco.

Para entender estas transformaciones, se debe analizar cada uno de estos límites, que de manera física, o virtual, delimitan a lo que en el imaginario colectivo, se conoce como “el centro de Cali”.



Mapa 15. Bordes y vías que dirigen al centro.
Elaboración propia

Avenida Colombia

La Avenida Colombia fue, en su momento, una de las avenidas más concurridas de la ciudad, asociada en el imaginario colectivo, por contar en ella con elementos de la cultura caleña como lo es La Ermita, o el edificio Coltabacos, además de conectar esta con la vía al mar, conectando el centro, de oeste a este y de oeste a norte, articulando a través de una rotonda, la Avenida de las Américas y la carrera 1, cada una siendo la salida hacia Yumbo y Palmira respectivamente.

Estas conexiones volvieron esta vía, de alto flujo vehicular, complejizando al peatón, siendo esto solucionado, a partir de puentes

peatonales, que mantenían la conexión plaza de Cayzedo-Río Cali, relativamente continua.

Esta fractura llevó a crear una ruptura total de la ciudadanía con el río, al ser un borde completamente hostil, además de una barrera para el ciudadano de a pie en su realización de trámites administrativos en la alcaldía de la ciudad.

En el marco de las 21 megaobras, se planteó soterrar la vía, tejiendo el río, el centro histórico, comercial y administrativo, y todo el patrimonio ambiental e inmueble, a través de un bulevar, que transformaría las dinámicas del sector y de la ciudad entera.



Figura 15. Avenida Colombia antes de su hundimiento.
Fuente. <http://fortoxsecurity.blogspot.com>

Bulevar del Río



Gráfico 25. Bulevar del Río.
Elaboración propia



Desde 2013, el bulevar entró en operación, volviéndose en el espacio público por excelencia de la ciudad, reconciliando el centro con el río, y brindando un esparcimiento a toda la ciudadanía.

El proyecto liberó su espacio a nivel, cediéndolo al peatón como lugar de estancia. El bulevar se ha convertido en un lugar donde la ciudadanía se reúne a diferentes actividades, como lo son la rumba, la gastronomía y el turismo, el proyecto también ha activado la vida nocturna en este sector, y eventos como la calle de la salsa o el alumbrado, han potenciado las dinámicas del lugar, generando movimiento al espacio.

Calle 5

La icónica calle 5, se ha convertido en un borde y una ruptura entre el centro y el tradicional barrio de San Antonio, separando este de todo el sector de La Merced.

Actualmente, pasar de un lado a otro, es una situación compleja, debido al alto flujo vehicular que cuenta, al ser una articulación sur-norte, siendo una de las vías más importantes de la ciudad, desembocando esta en la vía Cali-Jamundí. Los pasos transversales entre los dos extremos, se han limitado a un semáforo sobre la carrera 6, inhabilitando vías como la carrera 10 o la carrera 4, que conectan hitos importantes de la ciudad entre sí.



Gráfico 26. Calle 5.
 Elaboración propia

Paseo Jovita al Río



Figura 16. Paseo Jovita al Río.
Fuente. <https://www.archdaily.co>

Desde el marco de las 21 megaobras, se tenía contemplado crear un bulevar, que tejiera el centro histórico, con el barrio de San Antonio. En 2023, finalmente fue abierto un concurso, que determinaría el diseño ganador para realizar este proyecto que se venía postergando.

El proyecto denominado, “tejido patrimonial”, busca enlazar todos estos patrimonios que se encuentran desplegados por toda la calle 5, entre la estatua de Jovita Feijóo y la carrera 4. Entre la carrera 10 y la carrera 4, se soterra la calle 5, permitiendo crear un bulevar que articule la iglesia y el barrio de San Antonio, con la iglesia de La Merced y la plaza de

Cayzedo, habilitando nuevamente estas transversalidades que impiden el paso y el disfrute de la ciudadanía.

El proyecto resuelve esta fractura, y como en el Bulevar del Río, lo convierte en una oportunidad de espacio público reconciliador, que de construirse prontamente, y al articularse directamente con el bulevar ya construido, la activación del centro histórico se lograría de manera integral, convirtiendo los límites, en uniones de activación al centro de la ciudad.

Carrera 10

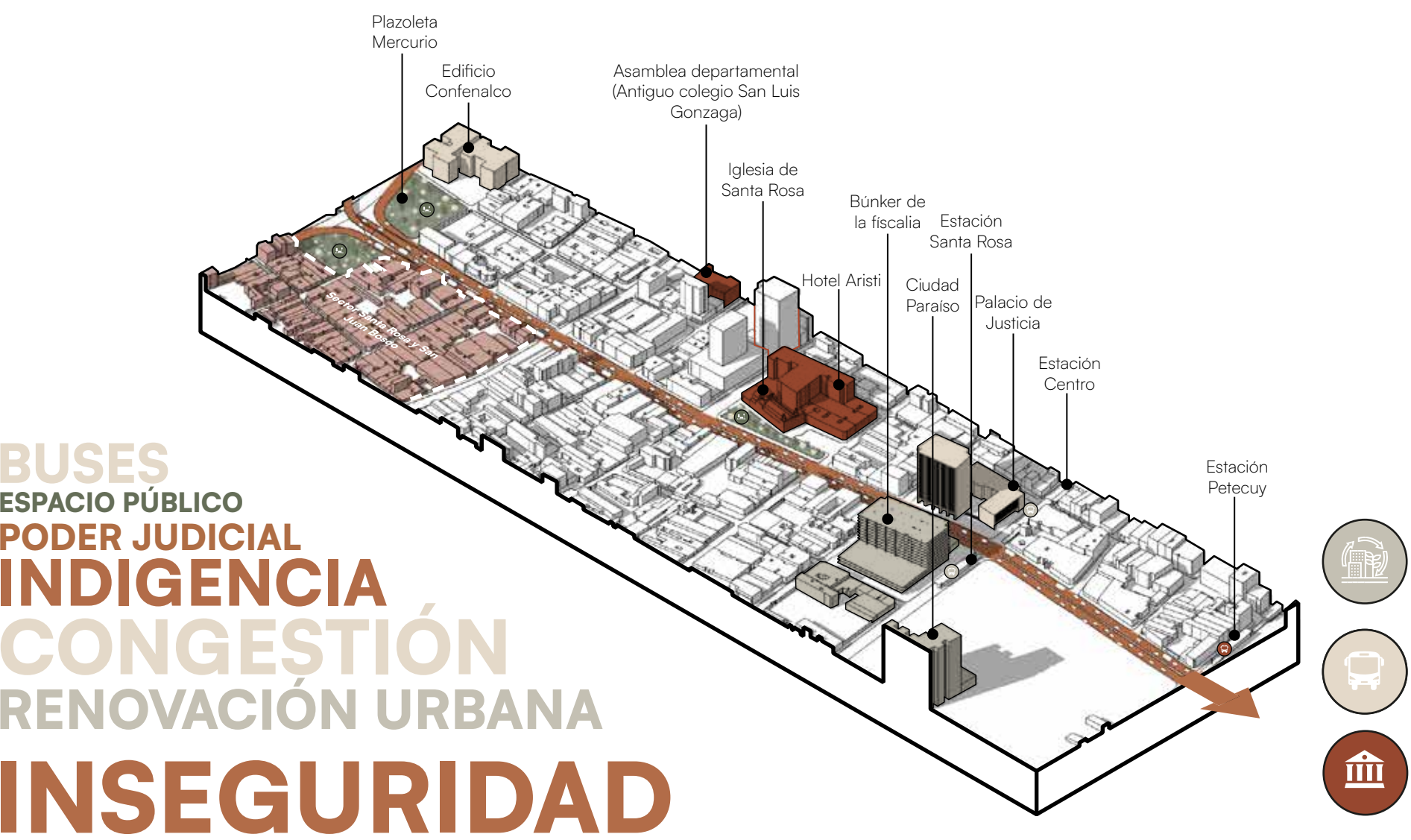


Gráfico 27. Carrera 10.
Elaboración propia.

La carrera 10, actualmente es la vía de apertura al centro de cara al sur, los buses y busetas suelen dejar y recoger a los usuarios en esta vía, siendo común, ver personas esperando transporte público o privado en este lugar.

Peatonalmente, esta vía articula el barrio Obrero, el centro y el barrio San Antonio, pero debido a la ruptura actual de la calle 5, es imposible hacer este recorrido de manera segura. Otro problema que se ve en la vía es la inseguridad y la indigencia, debido a su colindancia con barrios como, el Calvario o Sucre, lugares con un avanzado deterioro social, creando un ambiente deficiente.

Calle 15

La calle 15, es una de las vías con mayor potencial de conexión en la ciudad, contando, al igual que la Avenida Colombia, con uno de los pasos actuales de sur a norte mayor privilegiados. Actualmente el MIO se conecta con las troncales de la carrera 1 y la Avenida de las Américas por esta vía, cuenta con un perfil vial de 2 carriles de uso vehicular, que suele congestionarse frecuentemente

En este punto, el comercio empieza a difuminarse, dando paso al barrio San Nicolás, donde las actividades comerciales son más enfocadas, los andenes son también ocupados por vendedores informales.



Gráfico 28. Calle 15.
Elaboración propia.

Para dar un panorama general, se evalúan cada una de las calles y carreras que componen al centro, de las cuales, la gran mayoría de las vías, suelen ser hostiles para el usuario de a pie, al igual que para el carro, la gran mayoría no cuenta con las condiciones ambientales, físicas y de seguridad, para una circulación amena del usuario, principalmente las que comprenden el centro de comercio, debido a su alta afluencia de usuarios, a la invasión del espacio público, el deterioro físico general y la alta actividad comercial del lugar.

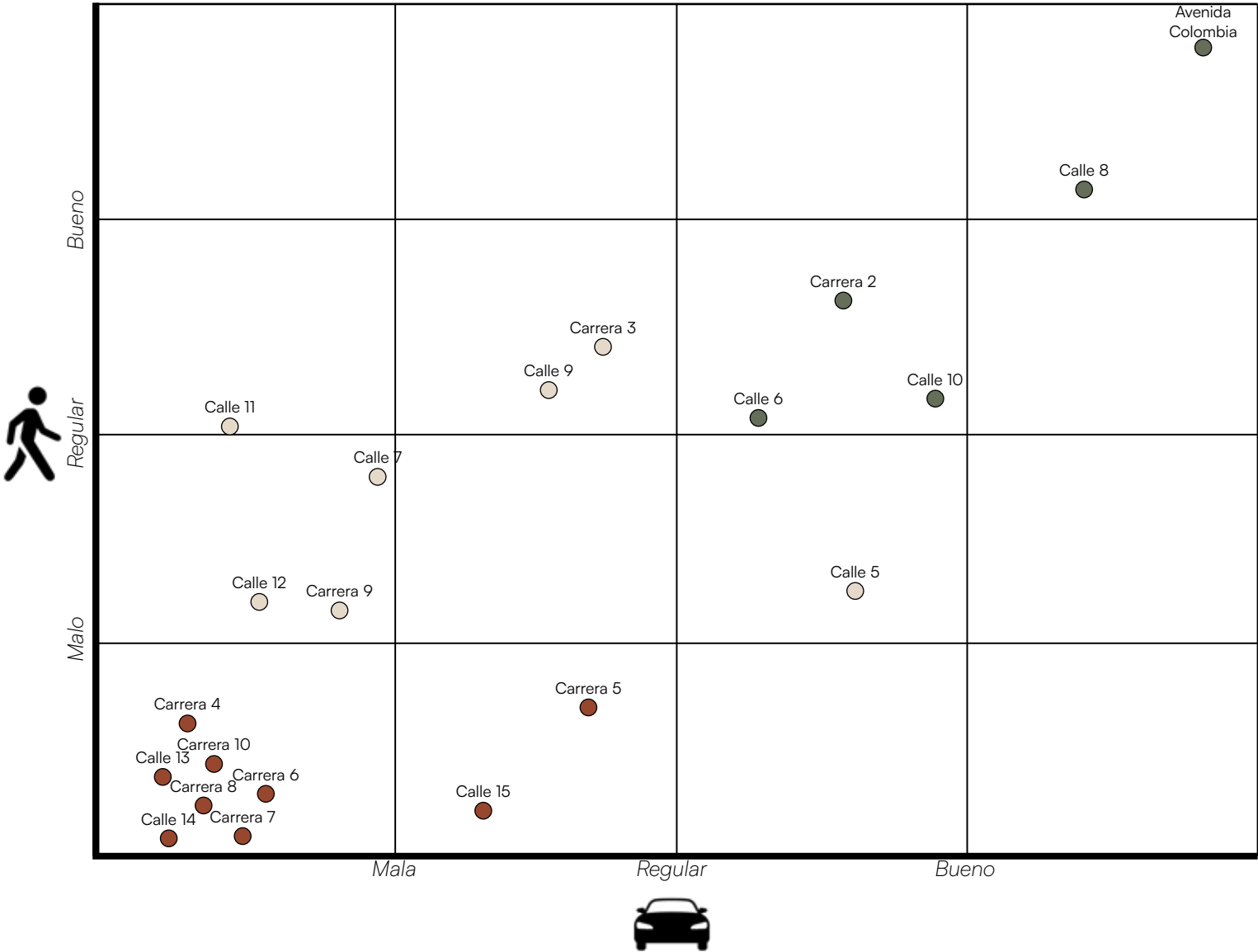


Gráfico 29. Diagrama evaluación de vías del centro
Elaboración propia

PROYECTOS

Ciudad Paraíso



Figura 17. Ciudad Paraíso.
Fuente. <https://www.cali.gov.co>

Comprendiendo 4 planes parciales, ciudad paraíso comprende a los barrios el Calvario, San Pacual y Sucre, y los planes parciales Sucre, el Calvario, Ciudadela de la Justicia y San Pascual, planteados por la Empresa de Desarrollo y Renovación Urbana (EDRU).

Es al día e hoy, el plan parcial más desarrollado de la ciudad, contando con 8 manzanas demolidas del barrio el Calvario, 1 del barrio San Pascual y 4 a media demolición.

Actualmente ya se erije la primera torre de viviendas de paraíso central, además de un avance importante del búnker de la Fiscalía

propuesto. Para este año, se tiene previsto el inicio de las obras de la estación central del MIO y del Paraíso Centro Comercial.

Este proyecto ha sufrido de bastantes polémicas, debido a su postergamiento, ya que el proyecto fue originalmente propuesto en el año 2009, y después de 15 años, apenas se están viendo los primeros resultados, además de agravar la situación social y de basuras, debido a las demoliciones y la falta de cerramiento en estos predíos, que proliferó la presencia de habitantes de calle en el lugar.

Plan parcial El Hoyo-El Piloto



Comprendido entre las calles 15 y 25 y la Carrera 1 y 4 norte, abarcando las primeras 4 manzanas después de la carrera 1 del barrio el Hoyo.

Después de Ciudad Paraíso, es el plan parcial con mayor desarrollo, actualmente ofertándose los primeros apartamentos de vivienda en el barrio El Piloto; el objetivo del plan parcial es redensificar la zona centro de la ciudad, mejorando de paso la calidad de algunos barrios deteriorados, generando espacio público y equipamientos para los habitantes del sector.

*Figura 18. Plan parcial El Hoyo-El Piloto.
Fuente. Alianza para la Renovación Urbana de Cali*

Plan Parcial San Nicolás

Actualmente, este plan parcial cuenta con el menor desarrollo entre los anteriores mencionados, comprende los barrios el Hoyo y San Nicolás, entre la carrera 1 y 3, y entre las calles 15 y 25.

El proyecto contempla la creación de supermanzanas, a partir de la unión de varias de estas, conformando su espacio público al interior, usando la calle como lugar de esparcimiento.



Mapa 16. Plan parcial El Hoyo-El Piloto.
Fuente. Alianza para la Renovación Urbana de Cali

CONCLUSIONES

El análisis físico arroja una fuerte influencia del patrimonio en el lugar, necesitando reforzarlo debido a su avanzado deterioro en algunos casos.

Sus vialidades son hostiles, en su gran mayoría, para todos los usuarios, debido a la fuerte presencia de vendedores ambulantes y perfiles poco adecuados para su uso, además de unas dinámicas sociales complejas, que han llevado a ciertas zonas, a renovación urbana, para atraer nueva población al centro, densificándolo a su paso.



Gráfico 30. Collage conclusión del análisis físico.
Elaboración propia.





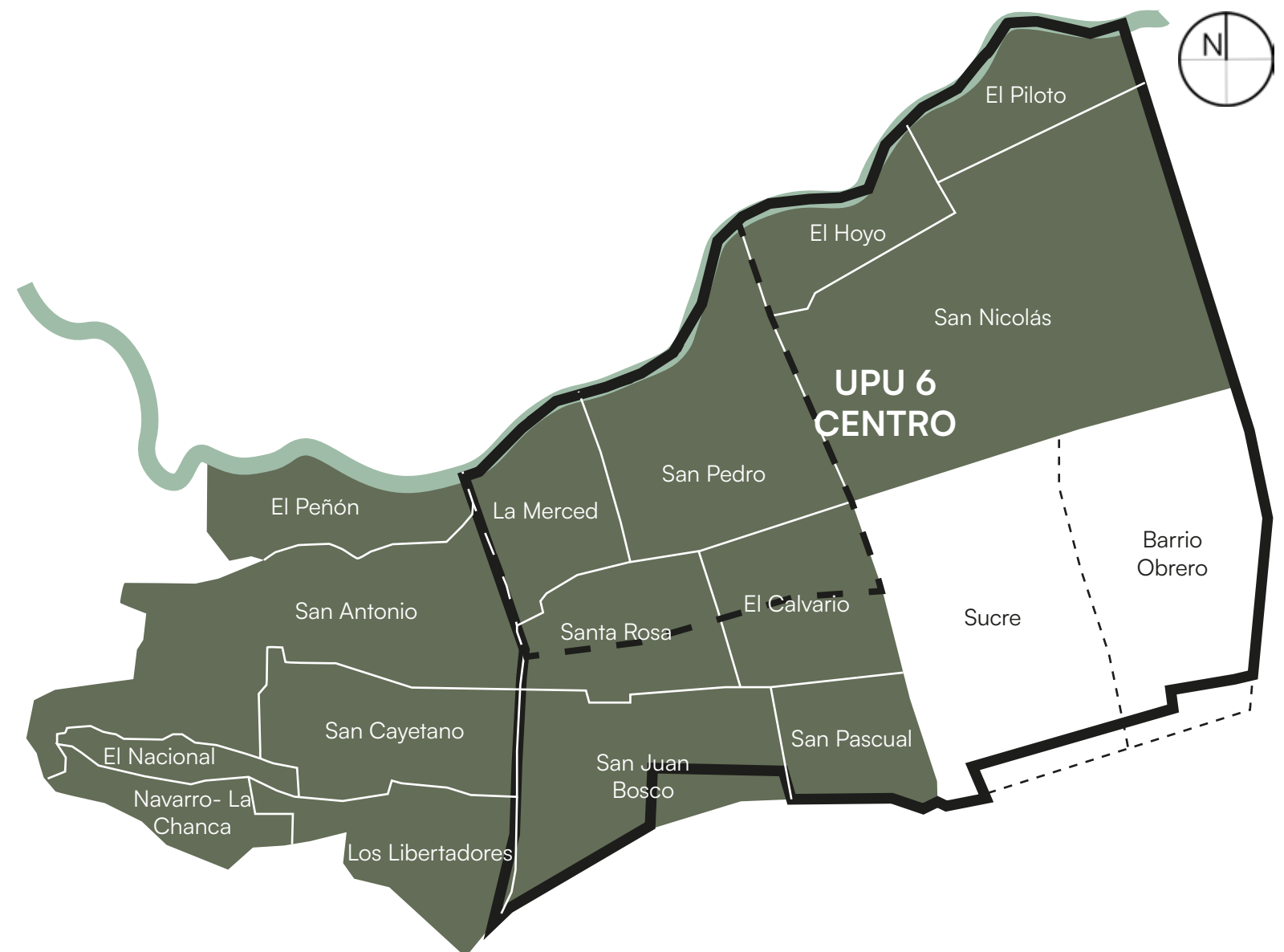
C11

ANÁLISIS SOCIAL

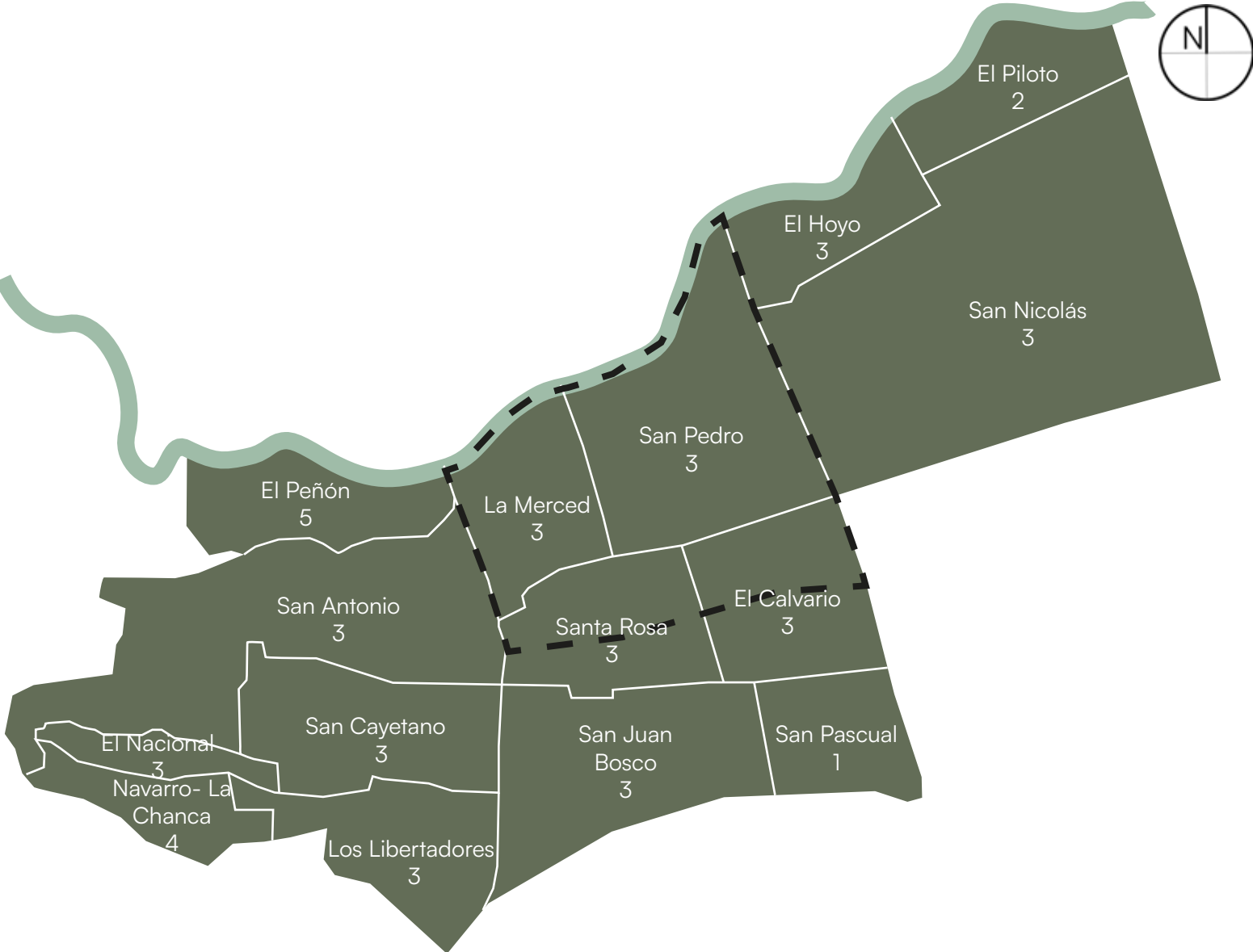
Revitalización de espacio público y vialidades en el centro de Cali

COMUNA 3

El área conocida como centro, actualmente se encuentra contenida por la comuna 3, conformada por los barrios El Peñón, San Antonio, San Cayetano, El Nacional, Navarro-La Chanca, Los Libertadores, La Merced, San Pedro, Santa Rosa, San Juan Bosco, El Calvario, San Pascual, San Nicolás, El Hoyo y El Piloto, y regida por la Unidad de Planificación Urbana (UPU) 6, Centro, que incluye todos los barrios de la comuna 3 del costado este de la calle 5, además del barrio Sucre y el barrio Obrero, pertenecientes a la comuna 9.



Mapa 17. Comuna 3 y UPU 6.
Elaboración propia



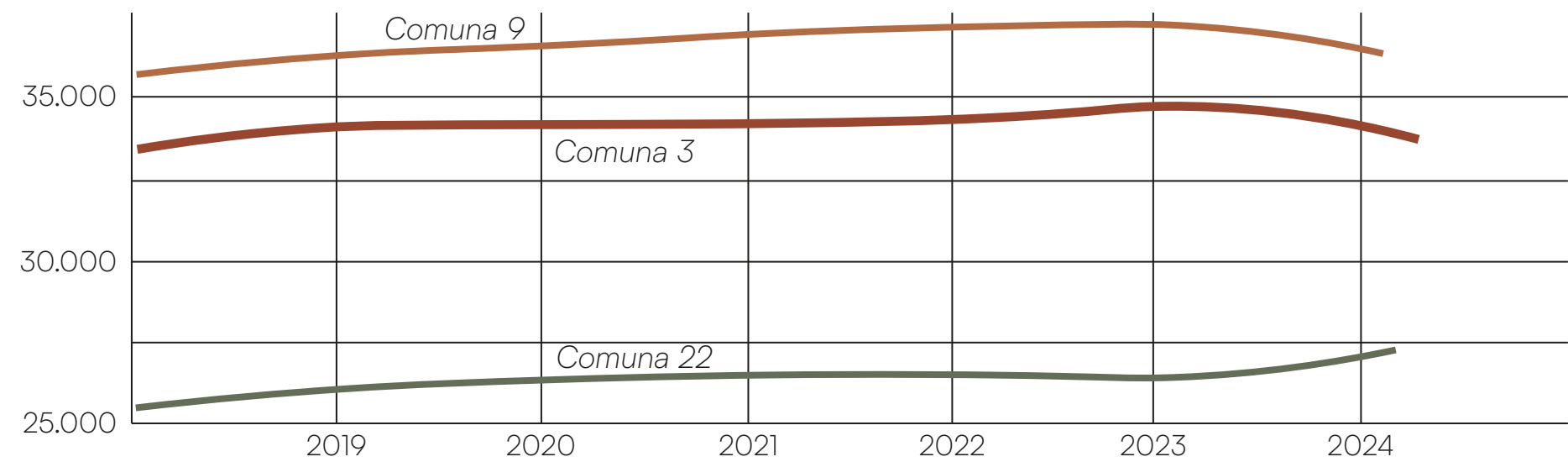
Mapa 18. Estratificación por barrio.
Recreado de Cali en cifras 2023. Elaboración propia

Según Cali en cifras, la comuna 3 tiene un estrato moda 3, lo que indica una población de estrato medio-bajo en gran parte de su extensión territorial, a excepción del barrio El Peñón, que presenta un estrato 5, estrato más alto en la comuna.

Las dinámicas sociales de la comuna se ven diferenciadas por los dos costados de la calle 5, siendo el costado oeste, con vocación más residencial, y de comercios enfocados en la gastronomía, como lo son los barrios El Peñón y San Antonio, mientras su costado este, cuenta con un uso más comercial generalizado e industrial, como lo son los barrios San Pedro y San Nicolás.

En 2024, la población estimada de la comuna 3 fue de 32.936 habitantes, representando el 50.3% de su población, el sexo femenino, y el otro 49.7% por el sexo masculino, según Cali en Cifras. Su población, cuenta con una baja densidad poblacional, siendo de las más bajas de la ciudad, comparables a la comuna 9 o 22, juntas, cuentan con la menor población en Cali.

Actualmente, la población de la comuna se encuentra en un estancamiento, al contar con una población similar desde el año 2018, oscilando entre los 32.000 y 33.000 habitantes en cada año.



Población comuna 3

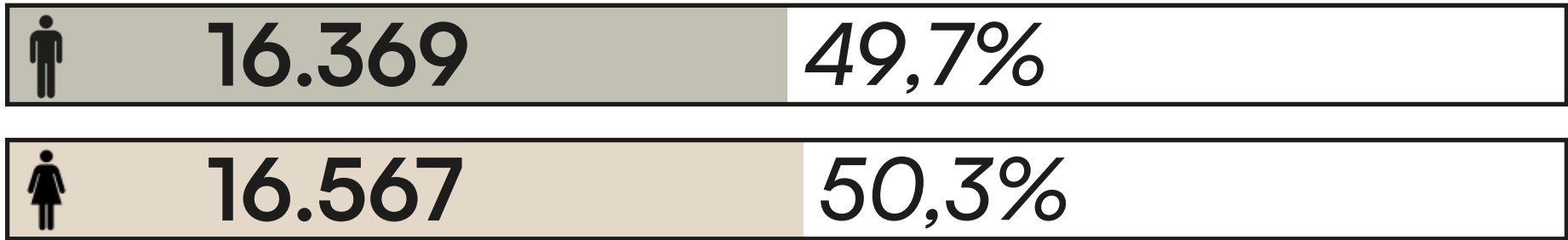


Gráfico 31. Crecimiento poblacional comuna 3.
Datos Cali en Cifras 2023. Elaboración propia

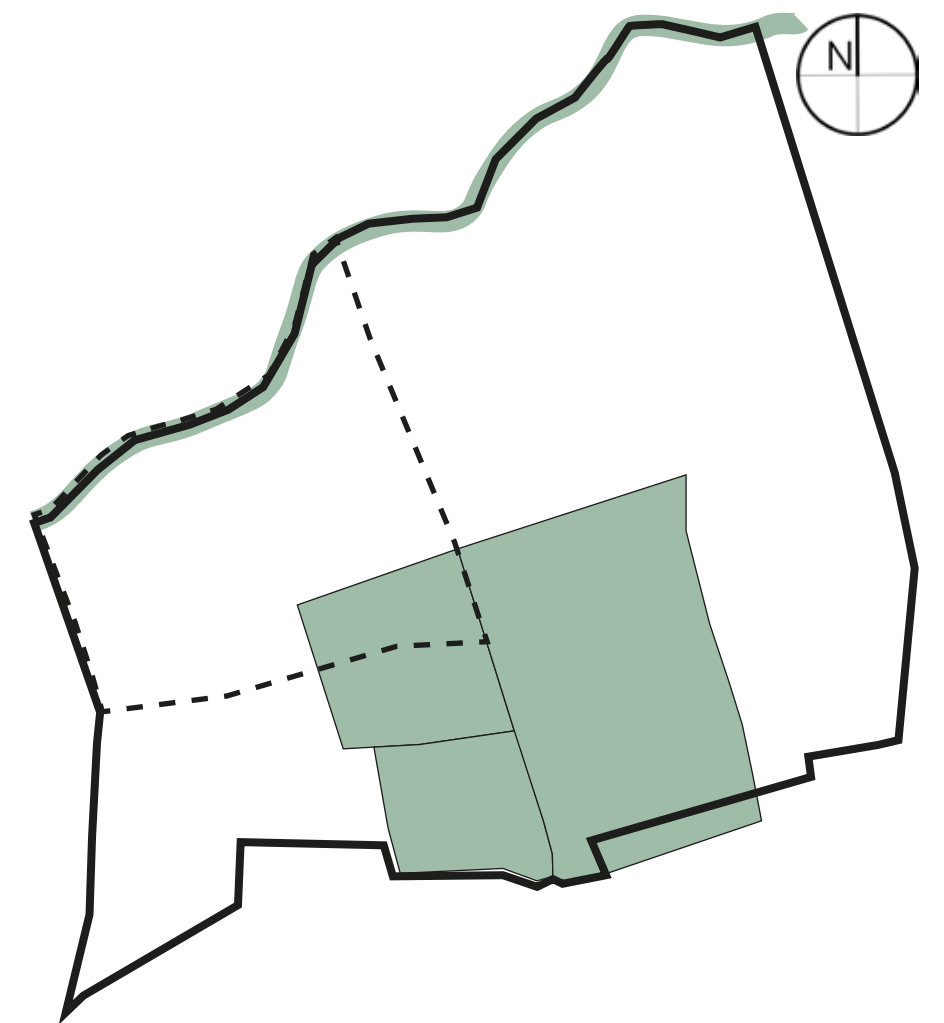
PROBLEMÁTICAS SOCIALES

Consumo de estupefacientes

“En Cali hay casas de expendio de bazuco a menos de 20 metros de la megaestación de policía de Fray Damián, una de las más grandes de la ciudad”. (Redacción de El País, 2024). Los barrios de El Calvario, Sucre y San Pascual, actualmente se han vuelto “ollas” de la ciudad, funcionando hasta 4 bandas de microtráfico que controlan este mercado en el lugar, convirtiendo estos barrios en espacios atibarrados de personas en situación de calle, y un lugar de expendio a cielo abierto.

Según El País relata, las viviendas del lugar se han convertido en bodegas donde es almacenado los diferentes estupefacientes, a

la par, se alquilan cuartos oscuros, para el consumo privado de diferentes sustancias. La situación no es exclusiva de los habitantes, al ser un lugar basto conocido en la ciudad, gente de todas clases sociales, llega a estos barrios, para el consumo de diferentes sustancias.



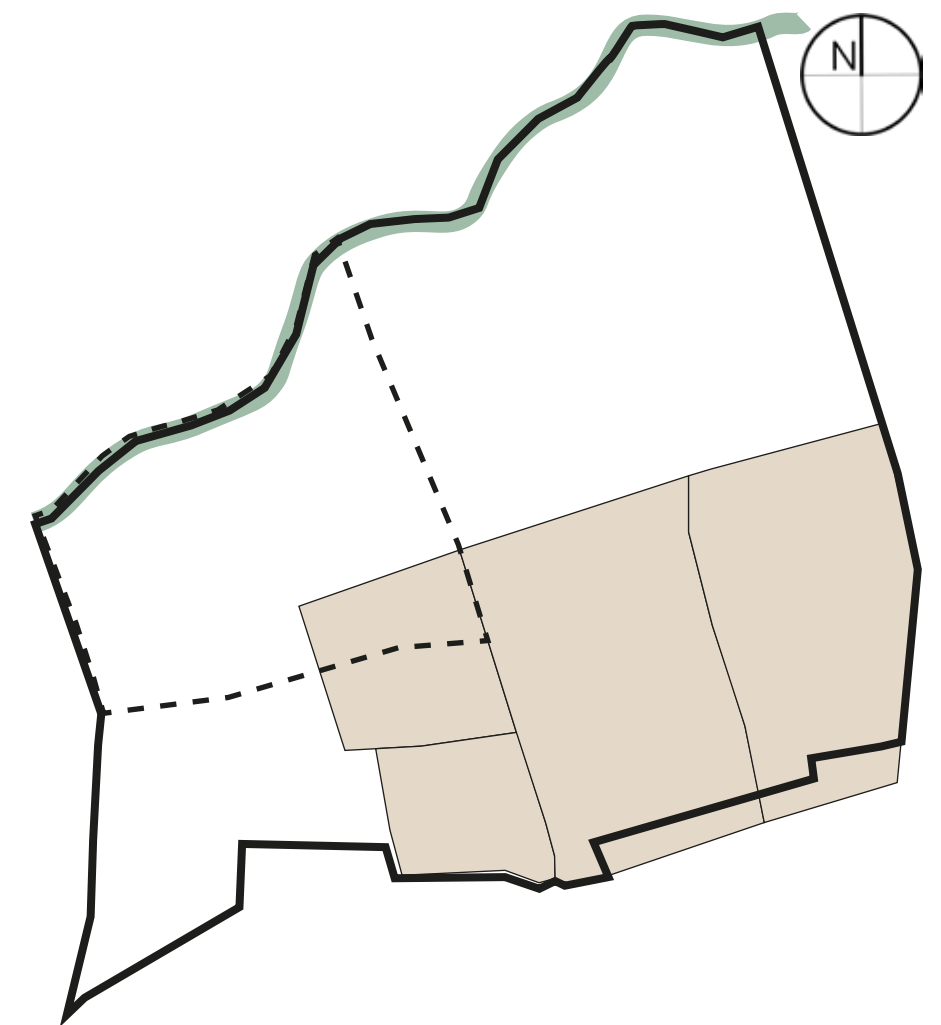
Mapa 19. Consumo de estupefacientes en el centro.
Elaboración propia

Indigencia

Ligado al problema anterior, la indigencia y los habitantes de calle, se han convertido en un problema que se ha salido de control en el centro de Cali. De acuerdo a datos de la Secretaria de Bienestar Social, en 2022 se contabilizaban 5.976 habitantes de calle en la ciudad, de las cuales, las comunas 3, 4, 9, 10 y 19 albergan el 65% de esta población.

Según El País, los barrios anteriormente mencionados, El Calvario, Sucre y San Pascual, son un foco de indigencia, debido al movimiento de estupefacientes del lugar. El padre José Gonzáles, director de Samaritanos de la Calle afirma “La gran expulsora de personas a la calle es la familia,

a un muchacho lo ven fumando y pues de una lo echan de la casa”. (Redacción de El País, 2024), en el informe, se enfatiza que se pueden divisar habitantes de calle en el parque Obrero, de los cuales sus habitantes se sienten incómodos, al esto llevar basuras al lugar.



Mapa 20. Indigencia en el centro.
Elaboración propia

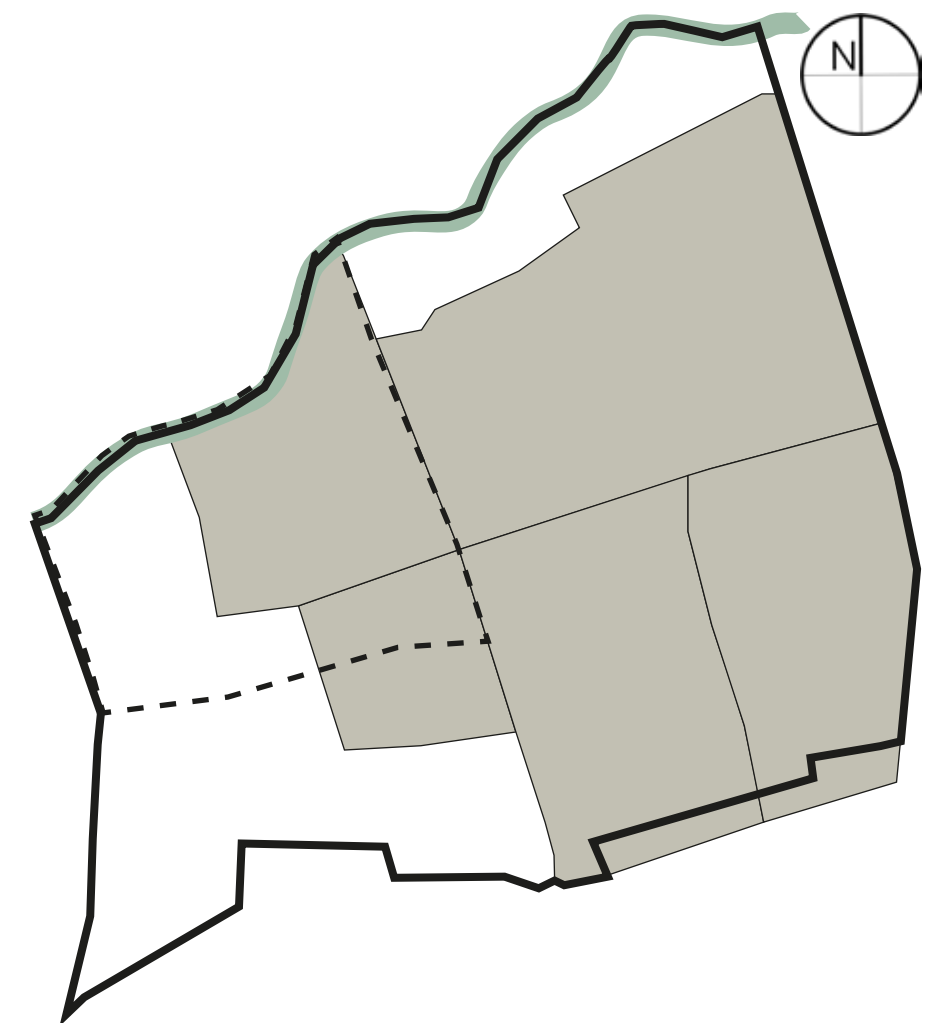
Prostitución

Al ser la prostitución, un trabajo no reconocido, los datos son complejos de conseguir. A partir de la reconstrucción de diferentes vídeos, y el recorrido barrial, se establecen 3 focos de prostitución en el lugar, la plaza de Cayzedo, la calle 21, el barrio San Nicolás y El Calvario.

La plaza de Cayzedo ha sido invadida lentamente por la prostitución, principalmente en sus bordes de la calle 11, por otro lado, la calle 21, límite del barrio Sucre y Obrero, se pueden observar chicas esperando por un cliente en la calle de toda esta vía. Lugares como Bar la 20, se erijen en San Nicolás, brindando este tipo de

entretenimiento a puerta cerrada, en inmediaciones de la carrera 8.

En contraposición a estos lugares, la situación del barrio El Calvario es diferente, la misma situación de calle de los habitantes, sumando muchas veces las adicciones a algunas sustancias, llevan a que los cambios de favores sexuales, por dosis de cualquier sustancia, sean un método de pago muy común en esta “olla” que tiene el centro.



Mapa 21. Prostitución en el centro.
Elaboración propia

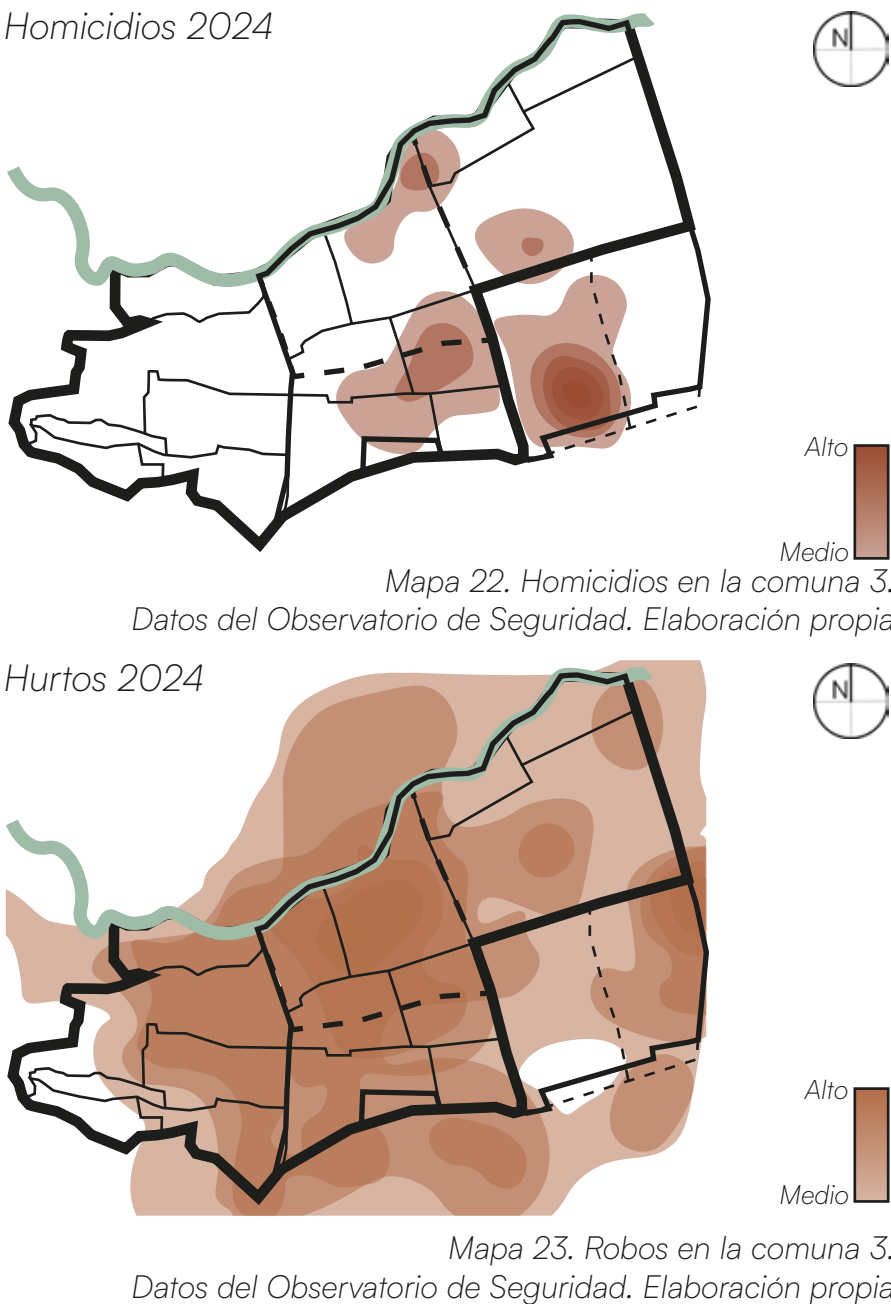
Inseguridad

En 2024, la comuna 3 fue víctima de 34 de los 134 homicidios cometidos en la ciudad registrados por el Observatorio de Seguridad, de los cuales 23 de estos, fueron ocasionados por la delincuencia. El horario más común de homicidios está entre la 1 PM y las 12 AM presentándose 9 de estos en este rango de horas.

El barrio más afectado, fue San Nicolás, con 11 de estos, por parte de la UPU, los barrios con mayor homicidios fueron Sucre, con 13 homicidios, y el barrio Obrero, con 9, un gran porcentaje de estos, son provocados por la delincuencia, y perpetrados en un 67.65% por armas de fuego.

Según el informe del Observatorio de Seguridad, en 2024, Cali presentó 28.451 hurtos en todas sus modalidades, de los cuales la comuna 3 presentó 3.013 de estos, mostrando una disminución del 1.9% frente al 2023.

Las zonas más afectas son los barrios que conforman el centro de la ciudad, siendo San Pedro el epicentro de mayor concentración, además de la carrera 8 con calle 25, entre San Nicolás y el barrio Obrero, siendo el punto con mayor densidad en la ciudad.



Todos estos diversos factores, han llevado a que estos espacios, completamente deteriorados, se conviertan en un problema, no sólo para el sector, sino para la ciudad, siendo focos de consumo e inseguridad, que hacen inhabitable, tanto estos barrios, como el entorno inmediato, barrios tradicionales, como lo es el barrio Obrero, se han visto afectados, siendo lentamente abandonados por su habitantes, que pueden permitirse vivir en un mejor lugar.

El conjunto de estas dinámicas, han hecho estancar, e incluso decaer, las poblaciones de la comuna 3 y 9. Para erradicar muchos de estos problemas, y traer mayor cantidad

de habitantes, se han formulado, estos diversos planes parciales ya descritos, pero de ser un éxito, estos pueden llegar a ocasionar un efecto rebote, hiperensificando el lugar, ya que las propuestas ya construidas o por construir, contemplan torres de 20 pisos con ente 8 y 17 apartamentos por piso, atrayendo a una gran cantidad de habitantes.

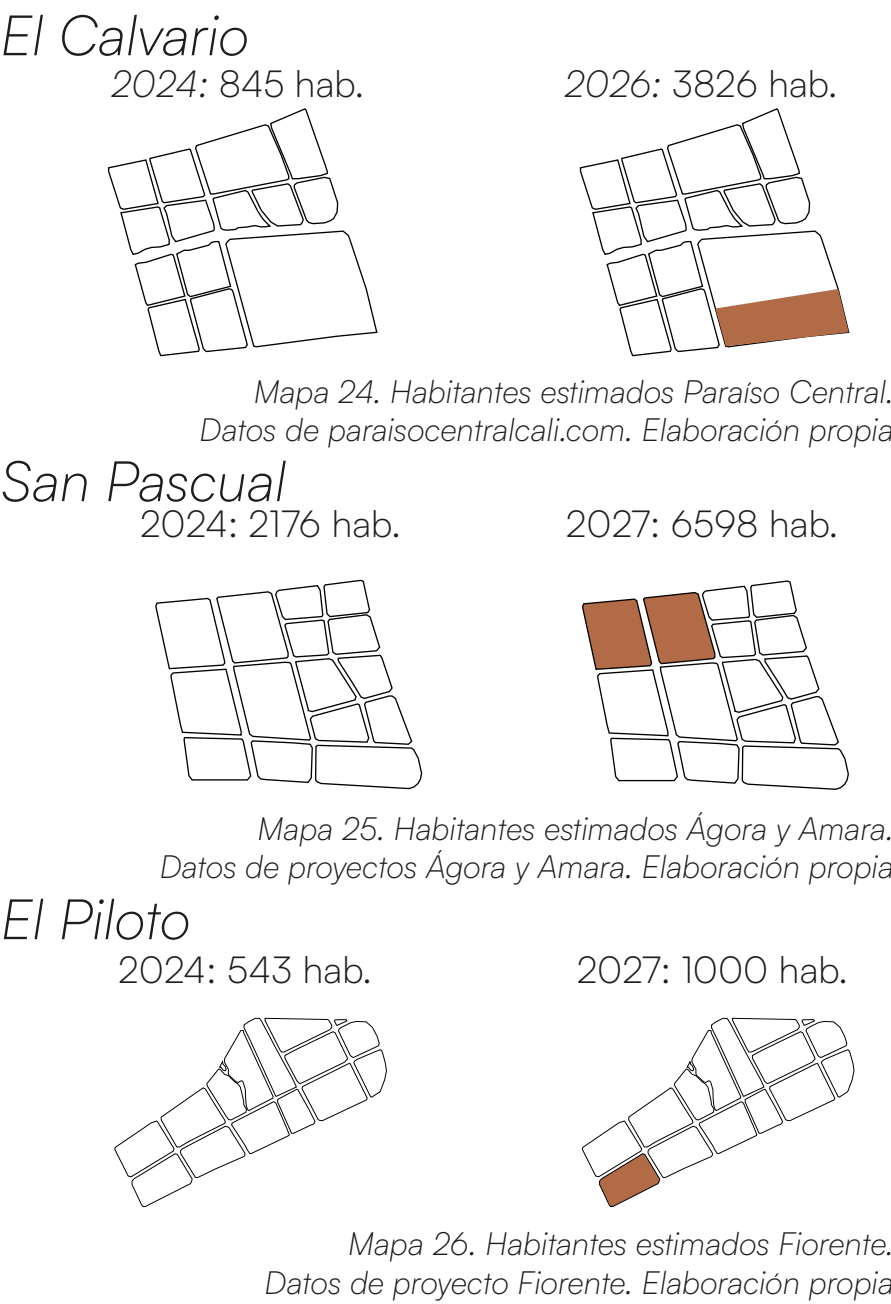
Hiperdensidad

Realizando un cálculo comparativo, entre los habitantes de cada respectivo barrio, en contraposición con la capacidad estimada de los diferentes proyectos que actualmente se están ofertando al público general, se generan los siguientes resultados:

La población total del año 2024 del barrio El Calvario, cabría en la manzana donde actualmente se construyó y se seguirá construyendo Paraíso Central, multiplicando la capacidad casi 4 veces de habitantes. Caso similar al barrio El Piloto, que toda su población cabría en una manzana, además de 2 veces más su población. En el caso de San Pascual, 2 proyectos podrían albergar la

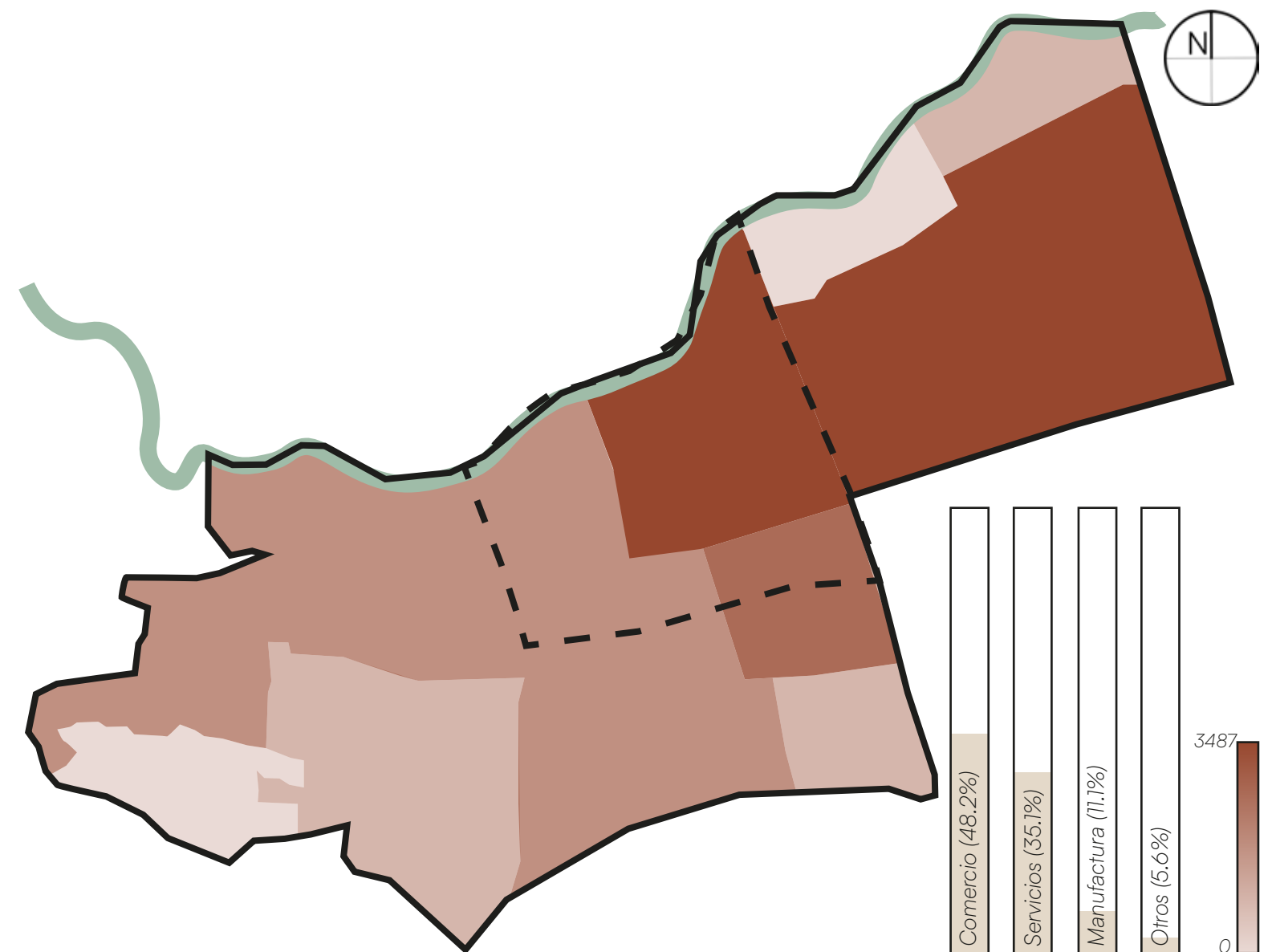
población total y teniendo la capacidad de duplicarla.

Estos indicadores son preocupantes, al presentar una situación de hiperdensificación, teniendo en cuenta que aún hacen falta hacer públicos varios de los proyectos que están contemplados en estos planes parciales, y que atraerán más población de la ya expuesta, evidenciando una posible falta de espacio público y suministros para albergar esta cantidad poblacional.



FACTORES ECONÓMICOS

Actualmente, el centro de la ciudad concentra la mayor cantidad de actividades económicas y administrativas de la ciudad, contando con los dos barrios con la mayor actividad empresarial de Cali. Según la Cámara de comercio, en el año 2023, el barrio San Pedro, cuenta con 2.824 empresas, del cuál el 54.5% está compuesto por establecimientos comerciales, mientras San Nicolás, cuenta con 1.910 establecimientos comerciales, albergando una fuerte carga empresarial e industrial, siendo sede de diferentes fábricas y oficinas, que actualmente funcionan en el barrio.



Mapa 27. Actividades económicas.
Datos de la Cámara de Comercio. Elaboración propia

Según el Centro de Inteligencia Económica y Competitividad, la actividad económica más frecuente en la comuna, son los pasajes y centros comerciales, representando el 31% de la actividad económica de la comuna, siguiendo esto, otros establecimientos comerciales y de servicios, las entidades gubernamentales, los puestos móviles, restaurantes, las unidades desocupadas, graneros, bancos y talleres mecánicos, representan el 82.8% de la actividad económica total de la comuna 3, representando 16.553 de las 19.985 unidades económicas totales.

De estas actividades, se tienen 8.577

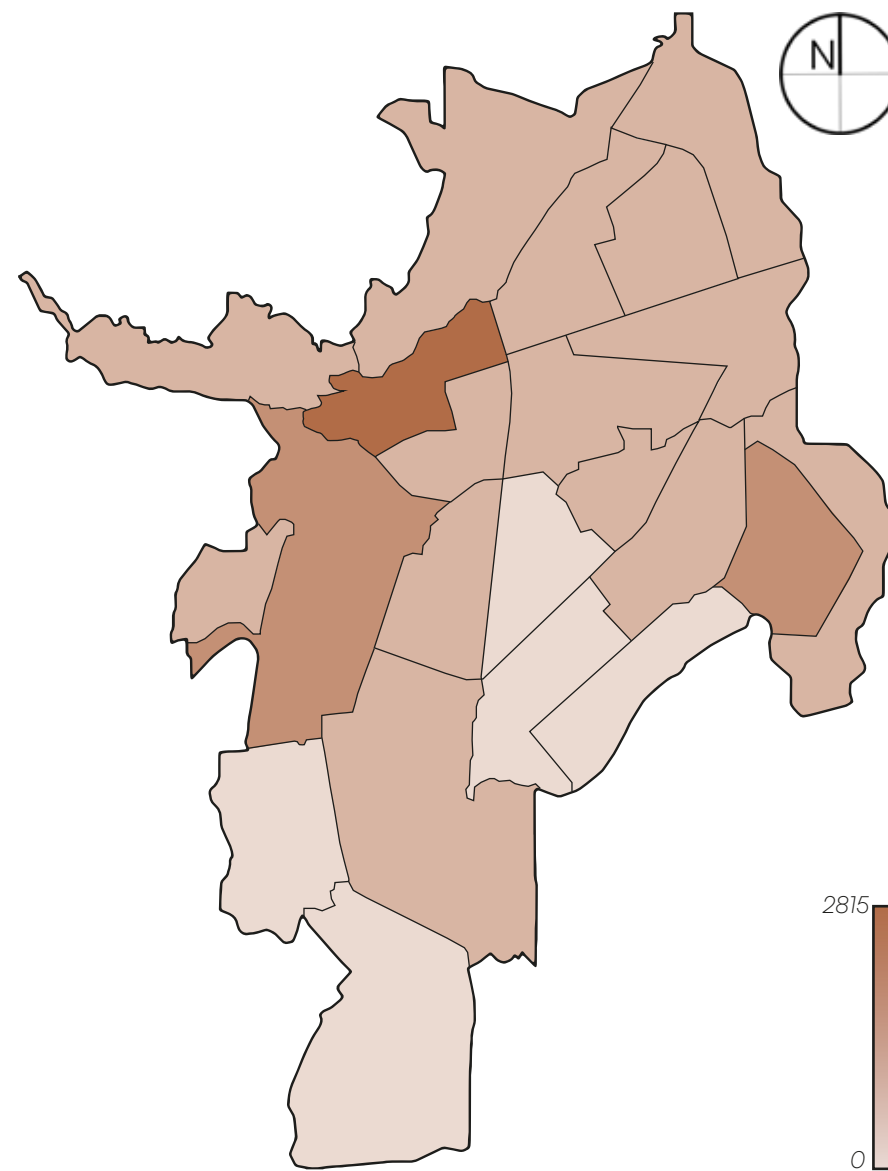
empresas formales, representando un 10.3% de las empresas emplazadas en Cali, de estas, el 86.2% son microempresas, y el 10.2% representan a empresas pequeñas, lo que demuestra la gran atracción de emprendedores y el movimiento económico próspero que representa el centro para la ciudad.

INFORMALIDAD

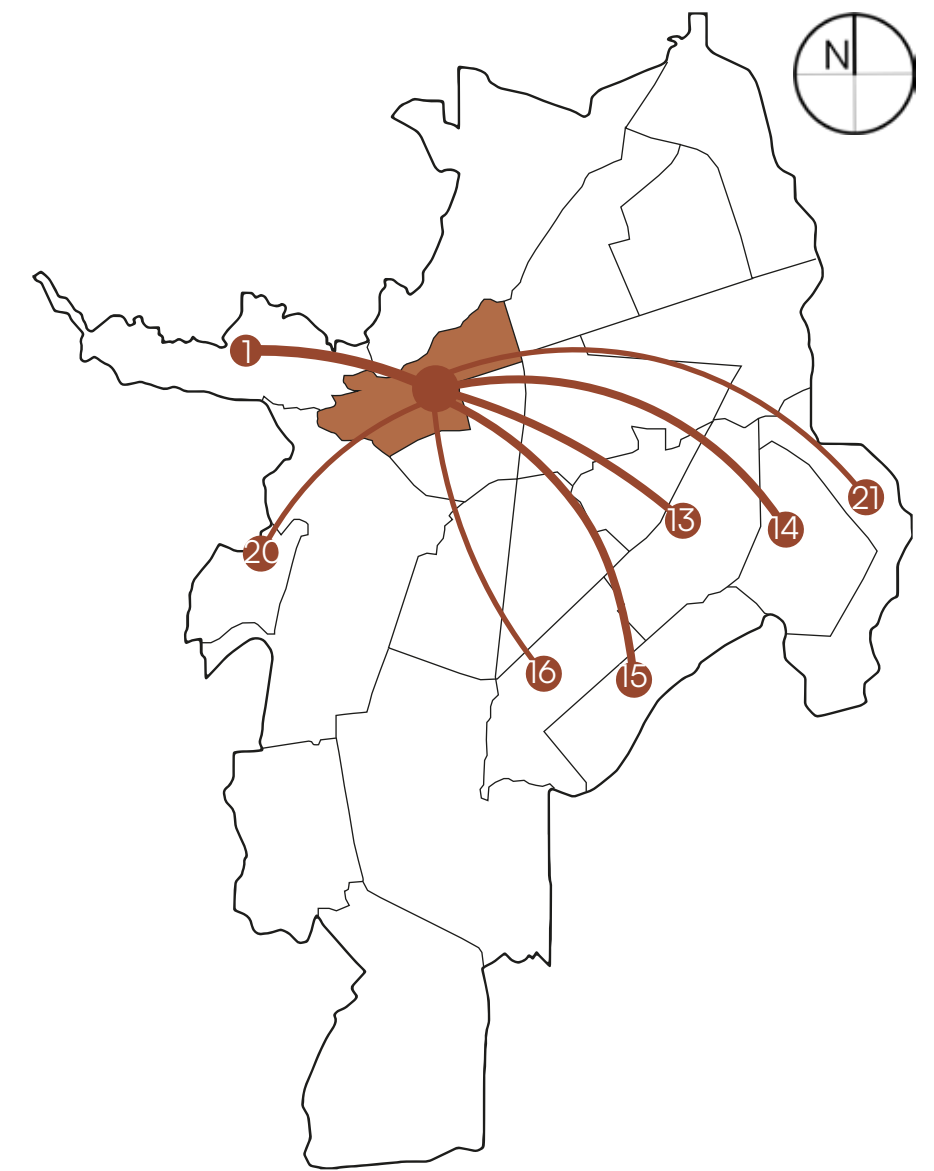
Vendedores ambulantes

El centro de la ciudad, al ser un atractivo económico para la ciudad, al igual que una relación casi que obligatoria para los habitantes de la ciudad, ha llevado a que el comercio no sólo se limite a la zona construída, sino que se ha extendido al espacio público, convirtiéndolo sus calles y andenes en pasadizos comerciales complejos de circular.

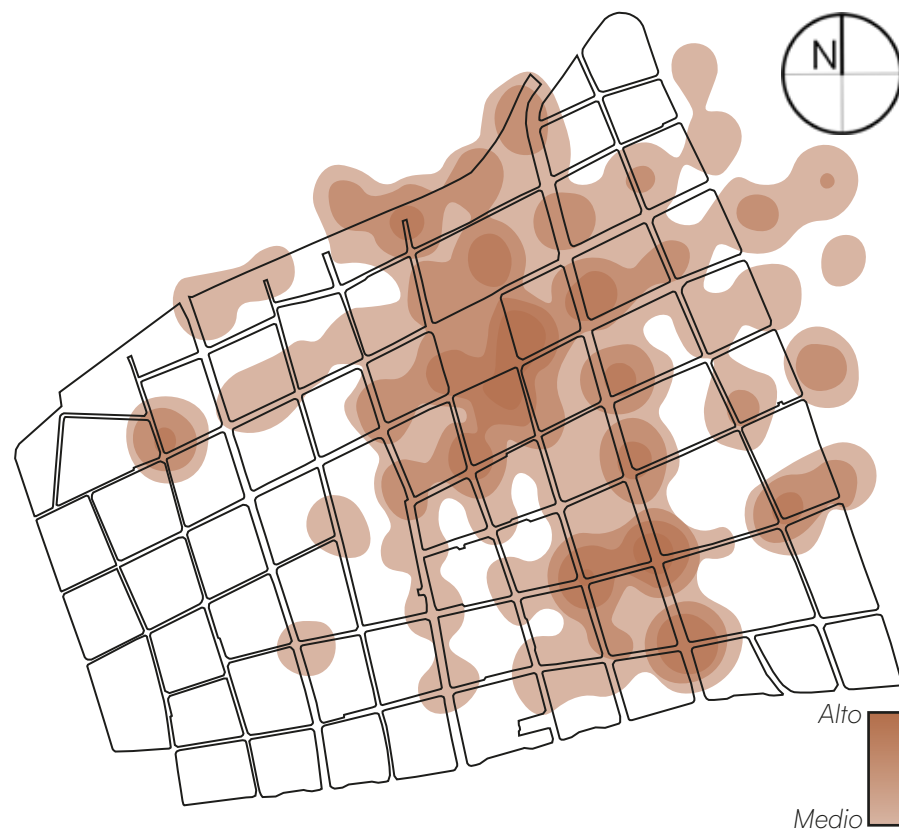
En el 2023, la Alcaldía registró 9.000 vendedores ambulantes en el centro de la ciudad, una cifra preocupante para un espacio tan reducido, y que a consecuencia de esto, se presenta la difícil circulación por las calles de la zona.



Mapa 28. Lugares de venta informal
Datos de la Alcaldía de Cali, 2019. Elaboración propia



Mapa 29. Flujo de vendedores informales
Datos del Centro de Inteligencia Económica y Competitividad.
Elaboración propia



Mapa 30. Distribución de vendedores informales.
Recreado del Centro de Inteligencia Económica y Competitividad.
Elaboración propia

La distribución de vendedores informales en el centro de la ciudad, se concentra principalmente en las inmediaciones de la calle 13 y la plaza de Cayzedo, donde un 10% se ubica a 500 metros de esta .

Principalmente, el flujo de vendedores informales proviene de las comunas 1, 13, 14 y 15, representando el 37.9% de los vendedores en el espacio público del área. Sus principales ventas se resumen a alimentos, como bebidas, dulcería, comida típica, frutas y fritos, y otros elementos como ropa, cacharrería y artesanías, siendo las bebidas y ropa, lo más vendido por estos vendedores.

Este modo de ventas, representan varios riesgos para el vendedor, al no tener una seguridad de ingresos, a la par, al no estar reglamentado, suelen carecer de prestaciones sociales, además de representar el mayor contribuyente, al desorden y caos urbano, en las calles del centro, invadiendo los espacios que deben de ser de uso para el peatón o vehículo, siendo usados la comercialización de bienes.

ESPACIOS CULTURALES

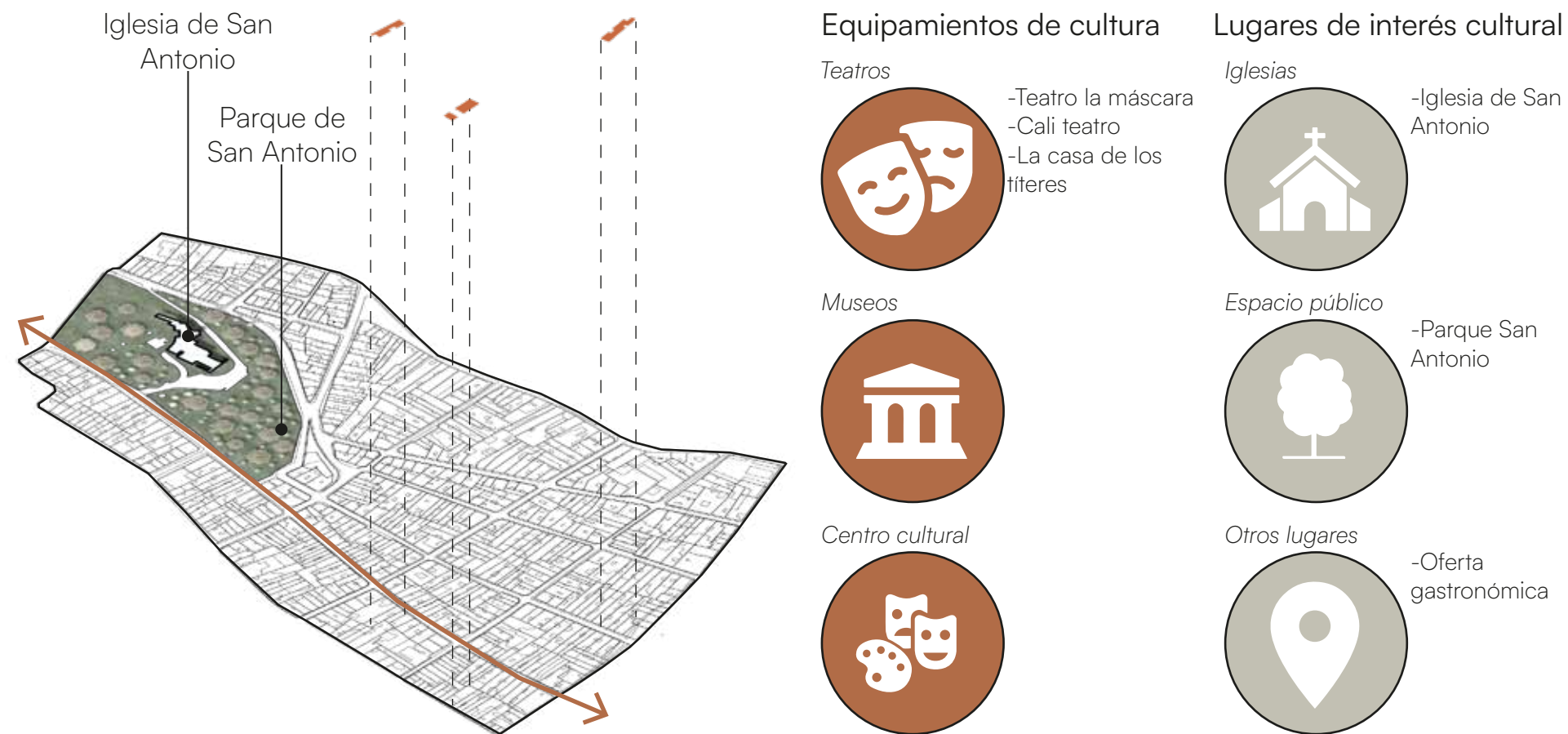
Al ser el punto fundacional, y testigo de vivencias históricas, vuelven al lugar, un espacio de riqueza cultural e histórica para la ciudad, siendo el mayor atractivo turístico para los extranjeros que visitan la ciudad, y el punto de dispersión para diferentes actividades propias de la cultura caleña, que lo vuelve un espacio necesario para la ciudad.

El centro actualmente cuenta con la gran mayoría de equipamientos de cultura existentes en la ciudad, como teatros y centros culturales, además de las iglesias y espacios públicos más relevantes para la ciudad, contando en su cercanía con barrios

tradicionales de la ciudad, como el barrio Obrero, conocido por su larga historia con la salsa y los referentes del baile en la ciudad, o el barrio San Antonio, siendo uno de los espacios con mayor atractivo para turistas locales y extranjeros, al ser el espacio con mejor conservación de la estética colonial, y su mismo parque, del cual se puede divisar gran parte de la ciudad.

Para entender el valor cultural del lugar, se debe analizar los espacios y equipamientos culturales que den cuenta, de la importancia de cada una de estos sectores, que hacen que el centro de Cali, sea un espacio rico en cultura.

Barrio San Antonio

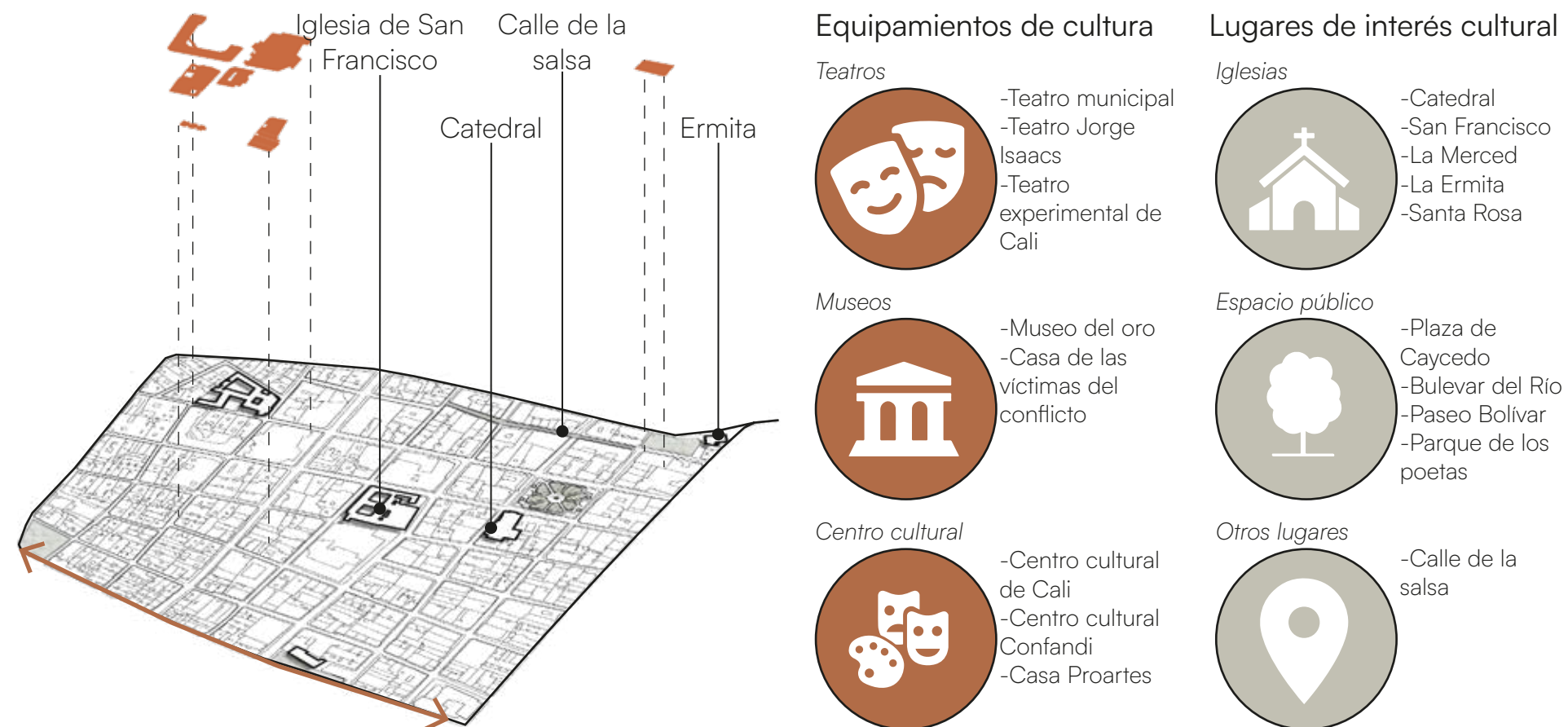


El barrio San Antonio concentra su principal atractivo en su parque y su iglesia, siendo espacio de esparcimiento y realización de diversos eventos y actos culturales, como lo son los poetas y cuenteros que atraen diferentes públicos. También este cuenta con una fuerte oferta gastronómica variada, desarrollada en las viviendas coloniales del lugar y albergando hostales que atraen turistas al lugar.

El barrio cuenta con 3 equipamientos culturales, dedicados principalmente al teatro, orientados en contraposición al parque, colindando en su mayoría con las inmediaciones de la calle 5.

Gráfico 30. Espacios culturales barrio San Antonio.
Elaboración propia

Centro histórico



El centro histórico cuenta con gran variedad de espacios culturales, teatros, museos y centros culturales, condición irrepetible en el resto de la ciudad, además de contar con los espacios con mayor atractivo turístico, como la plaza de Cayzedo, La Ermita, la iglesia de San Francisco o el Bulevar del Río.

También, el centro se ha convertido en espacio del disfrute nocturno y de baile, creándose espacios como la calle de la salsa, o el mismo Bulevar del Río, que permiten el disfrute y despliegue del talento caleño en elementos tan representativos como lo son la salsa y la rumba caleña.

Barrio Obrero

El barrio Obrero se ha convertido en la insignia de la llegada y transformación de la salsa en la ciudad, debido a su cercanía con el antiguo Ferrocarril del Pacífico, con exponentes en el género como Piper Pimienta, o diversas canciones que hablan sobre este.

En él alberga diversos establecimientos, como La Matraca o El Chorrillo Antillano, que dedican su espacio al baile y la salsa, o el museo de la salsa, un lugar, que a pesar de no ser contemplado como equipamiento cultural en el POT, cumple con la función de mostrar la evolución de la salsa y el baile en Cali.

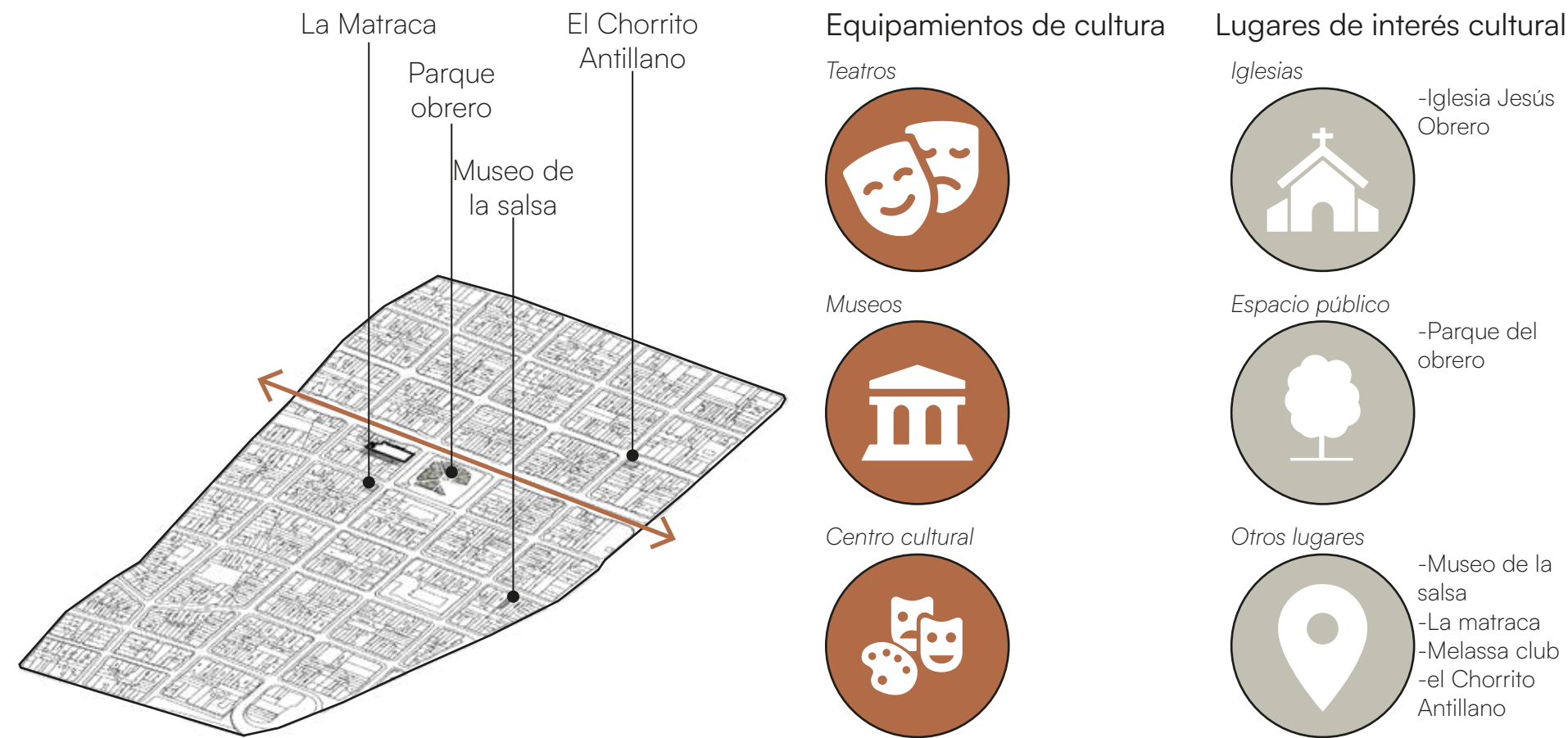


Gráfico 33. Espacios culturales barrio Obrero.
Elaboración propia



Gráfico 34. Collage cultura e historia del centro.
Elaboración propia



CONCLUSIONES

Como conclusión, se puede llegar en que el centro tiene grandes virtudes, tanto económicas como culturales, pero que algunas de estas, se pueden convertir en dificultades, como es el caso de los vendedores ambulantes, teniendo grandes retos en materia de seguridad e inclusión social, pretendiendo solucionar estos problemas con renovación urbana, pero que en vez de solucionar un problema, lo ha incrementado, e incluso, trayendo inconvenientes a futuro.



Gráfico 35. Collage conclusión de análisis social.
Elaboración propia



C12

ANÁLISIS AMBIENTAL

Revitalización de espacio público y vialidades en el centro de Cali

PERCEPCIÓN AMBIENTAL

Para entender cómo es percibido el centro, se deben clasificar diferentes factores que pueden afectar positiva o negativamente, la percepción de un lugar y el confort que este puede brindar a sus usuarios.

Para este análisis se tienen en cuenta 5 factores, los olores del ambiente, cuánto ruido se produce por los diferentes actores, que tan seguro o inseguro se percibe el espacio, que tanta aglomeración se puede generar en un lugar, y finalmente, que tanta contaminación visual existe, que pueda perturbar el disfrute de los elementos naturales y arquitectónicos que se encuentran presentes en el centro de Cali.

Al igual que la clasificación anterior, se debe dividir el centro en sectores, con situaciones afines, para un mejor entendimiento de este, debido que las condiciones generales de todo el lugar, son variables dependiendo de su contexto inmediato, y otros factores, como la disposición de actividades, tanto culturales como comerciales, que varían las dinámicas de los diferentes sectores del lugar a analizar.

Se divide el sector en 3 espacios, el sector comercial, caracterizado por una fuerte actividad de comercio y servicios, por la alta presencia de usuarios, y por el general movimiento del espacio. Por otro lado, el sector histórico se encuentra caracterizado

por ser más tranquilo en criterios generales, con actividades puntuales y flujo bajo de personas por el espacio.

Se encuentra un tercer espacio, la intersección entre estos dos centros, que cuenta todavía con una actividad comercial y de servicios, pero que también cuenta con virtudes del centro histórico, como la presencia de edificios de alto valor arquitectónico, que son continuamente visitados.

Centro de comercio

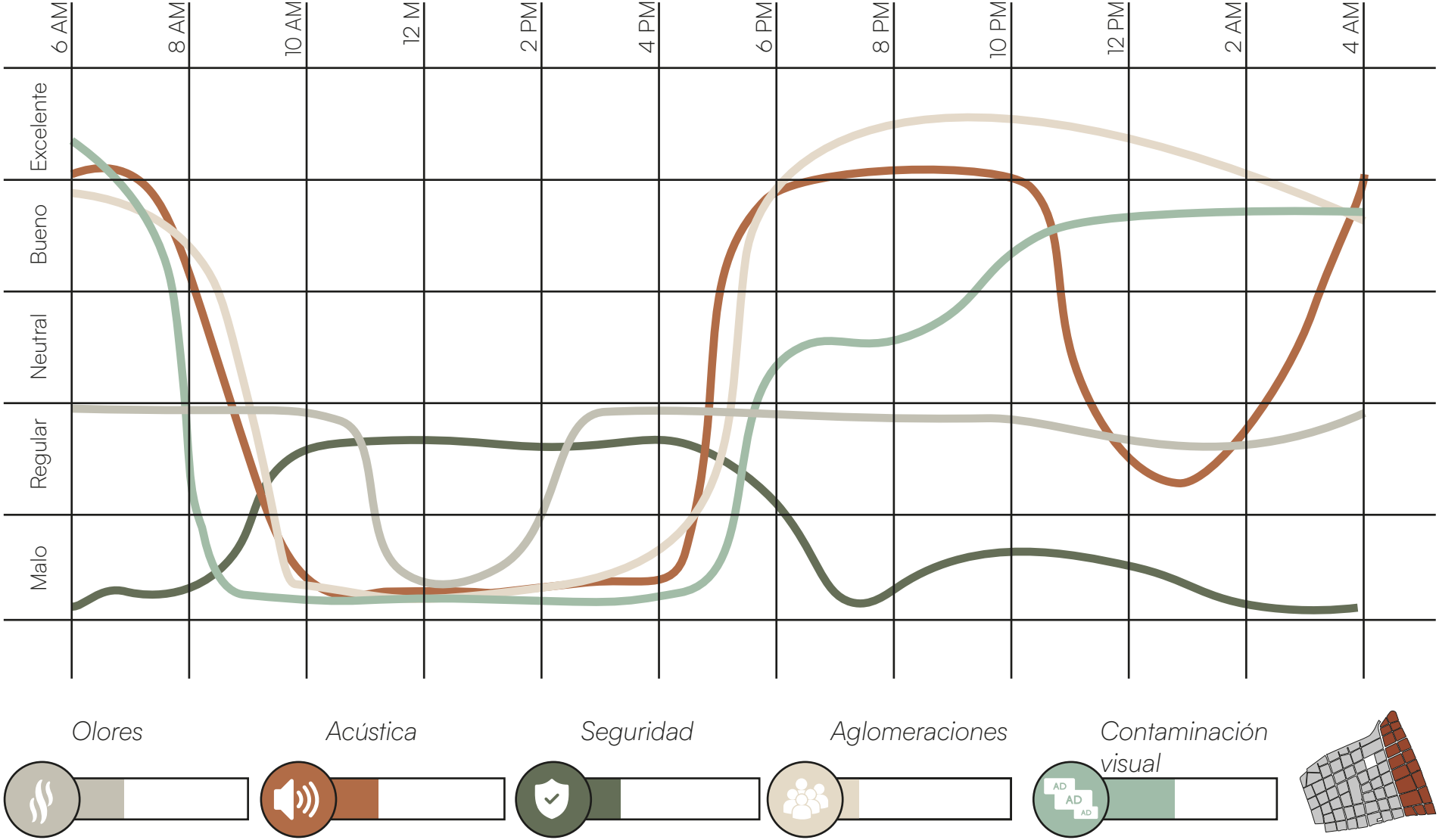


Gráfico 36. Percepción del centro de comercio.
Elaboración propia

Este sector se caracteriza por el caos generalizado: el alto número de usuarios y vendedores en el espacio público vuelven imposible transitar en el día, al contrario, en la noche pierde todo tipo de actividad, volviéndolo un espacio inseguro.

La misma vocación comercial hace necesaria la publicidad, creando un sobreestímulo visual, una perturbación auditiva y una mezcla de olores, que hacen que las sensaciones sensoriales suelen estar al límite, convirtiéndolo en un espacio poco agradable para estancia de día, y poco seguro para transitar en la noche.

Centro histórico

En contraposición, el centro histórico al tener vocaciones culturales, suele ser más amable para la caminata, pero al ser poco concurrido, puede percibirse inseguro, principalmente en las horas nocturnas, a excepción de la zona del bulevar del Río, que suele ser una zona transitada y de uso frecuente en horas de la noche.

Al haber poco tráfico, suele ser un espacio silencioso, a excepción de la carrera 4, y al no tener una fuerte vocación comercial, es más fácil apreciar el entorno, pero suele tener la percepción de un espacio que no cuenta con un olor agradable al público general.

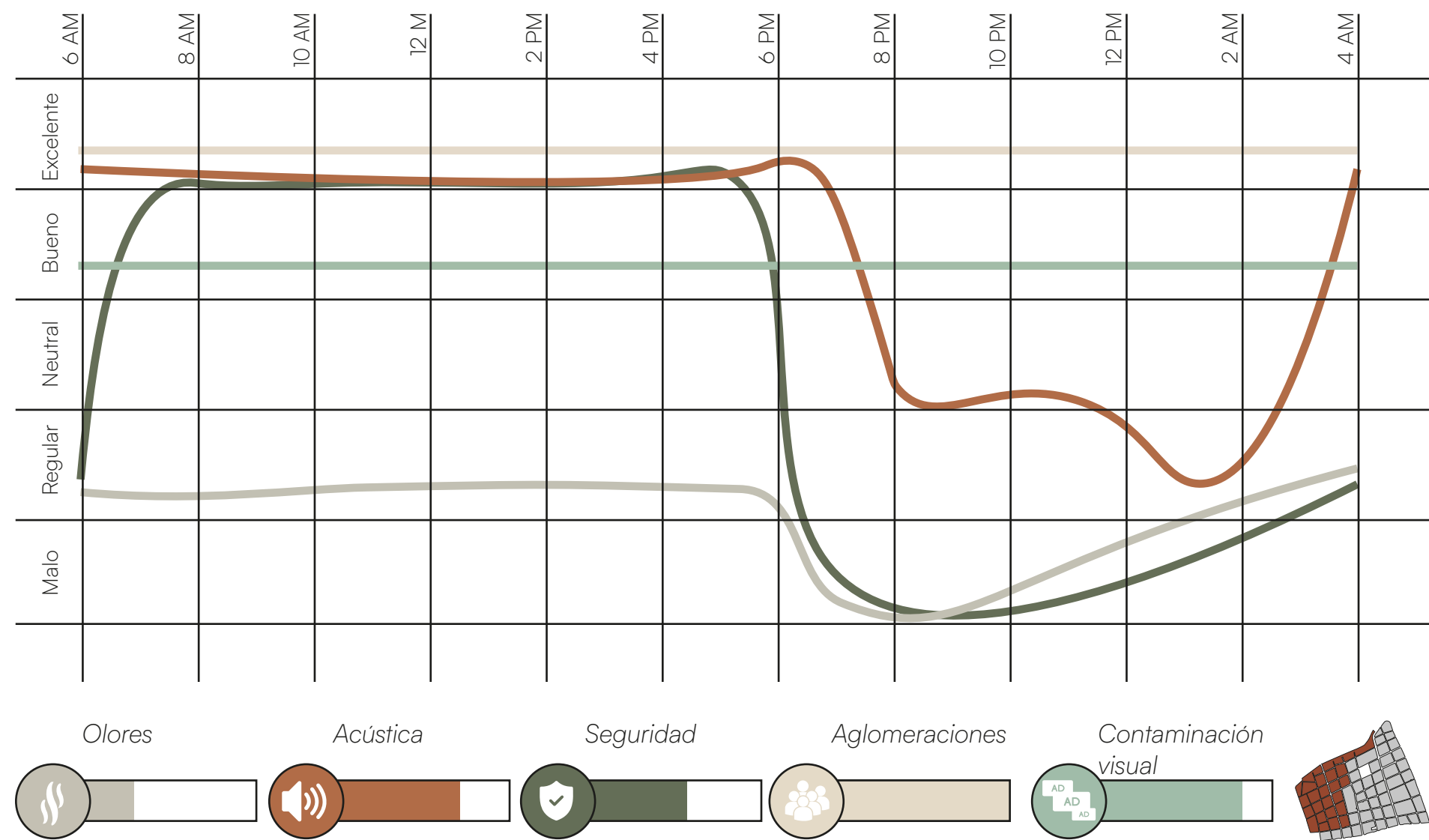


Gráfico 37. Percepción del centro histórico.
Elaboración propia

Centro intermedio

Al ser un punto medio entre estos dos centros, suele tener las virtudes y defectos de ambos, las aglomeraciones no son caóticas, pero hay un flujo constante de personas en el día, se sigue percibiendo una sensación de inseguridad a su desuso en la noche y su cercanía a espacios como El Calvario, esto mismo lo convierte en un espacio percibido como sucio, maloliente e inseguro. Al contar en él con espacios patrimoniales, la contaminación visual suele ser menor, pero persistente, debido a su todavía influyente vocación comercial, que se extiende hasta la plaza de Cayzedo, además de vías principales de alto tráfico, que en horas pico, suele ser bastante molesto.

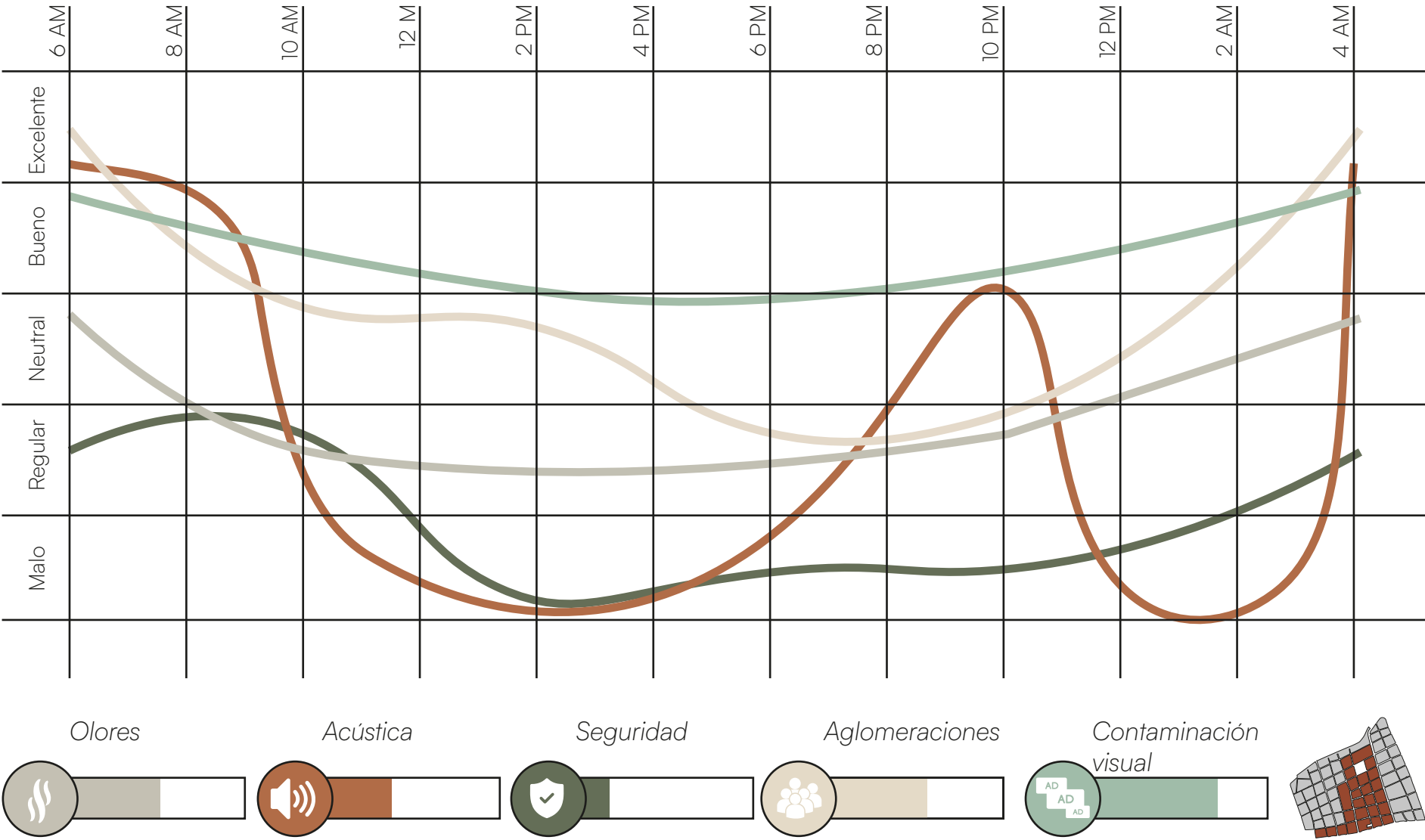


Gráfico 38. Percepción del centro intermedio.
Elaboración propia

CONTEXTO NATURAL

Topografía

El centro, al igual que la ciudad, se encuentra ubicado en el piedemonte de la Cordillera Occidental, barrios como San Antonio, cuentan con una topografía bastante pronunciada. A partir de la calle 5, la topografía deja de ser tan accidentada, para descender hacia el valle del Río Cauca.

Debido a esta condición, el centro cuenta con visuales privilegiadas, además de conectarse a la estructura ecológica principal a través del Río Cali, que confluye con el Río Cauca y Río Aguacatal, convirtiéndolo en un cinturón verde importante para la ciudad, y principalmente para el lugar.

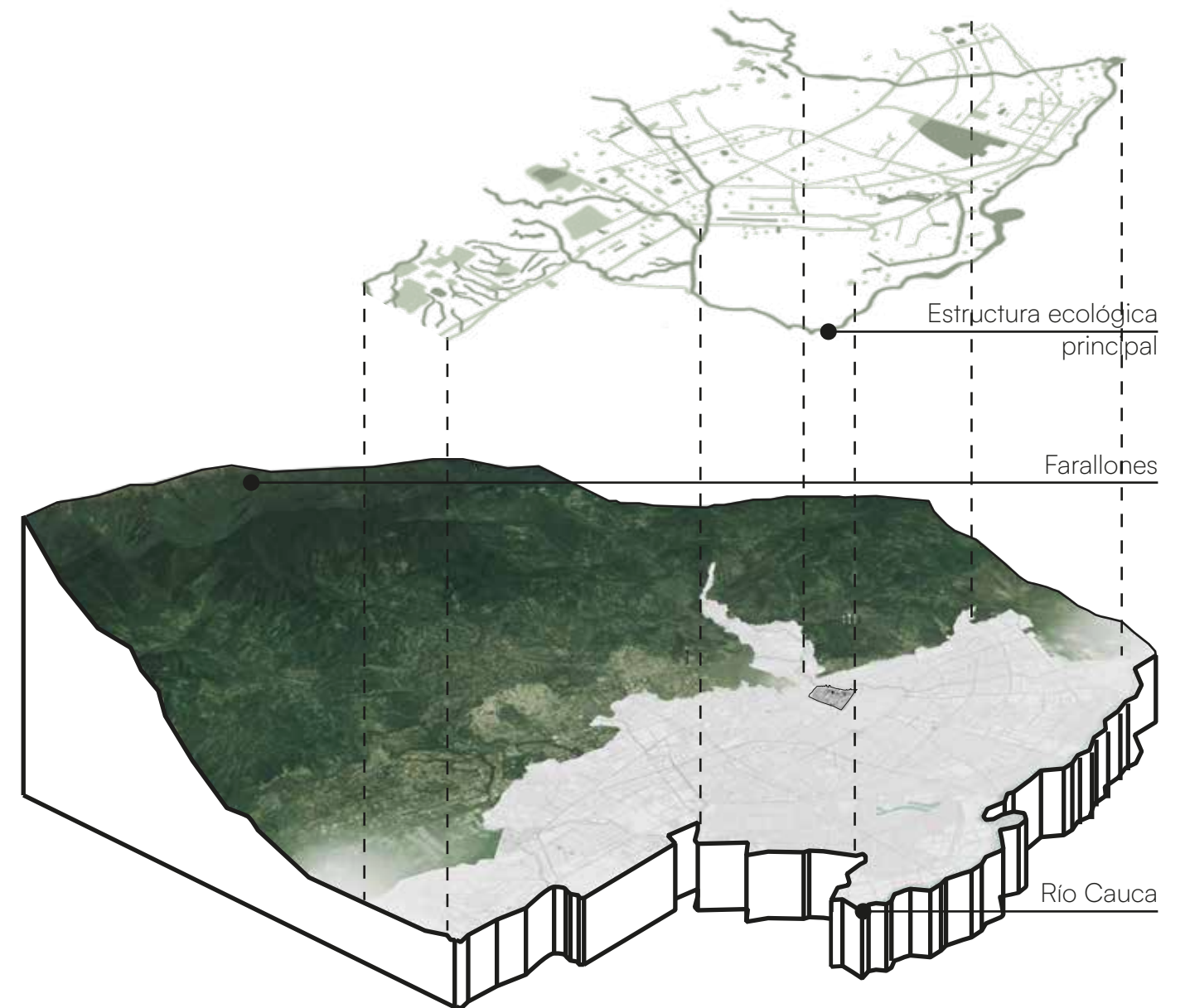


Gráfico 39. Sistemas ambientales.
Elaboración propia

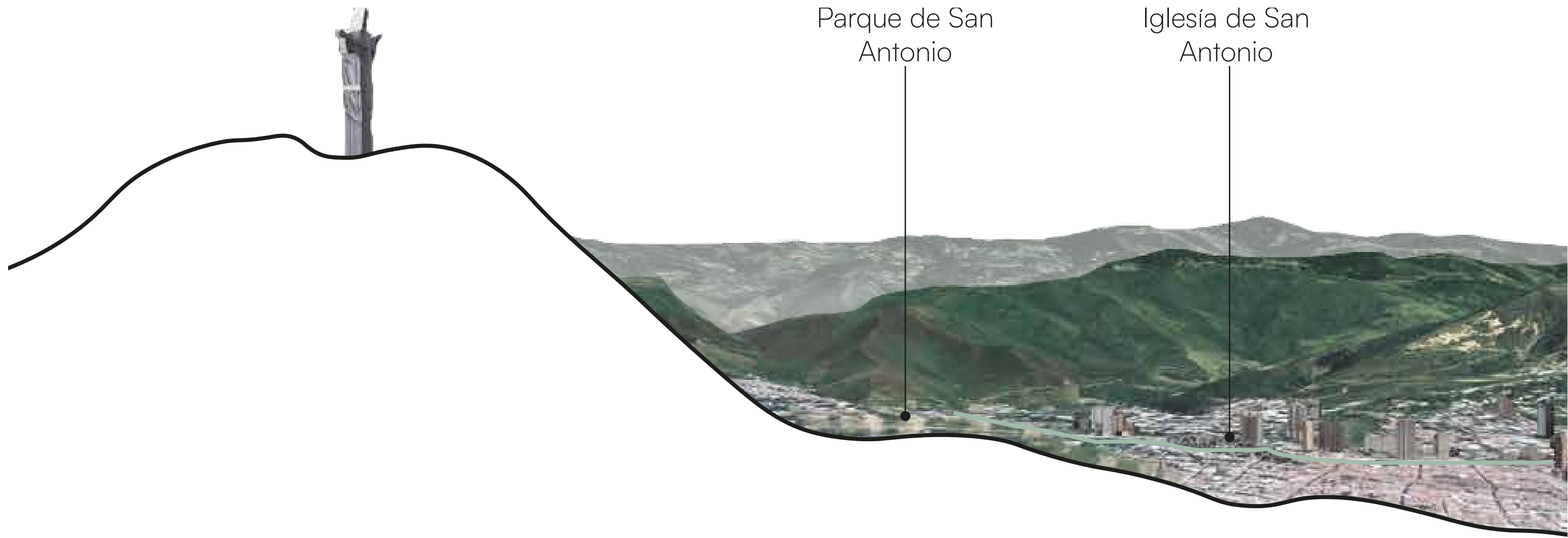
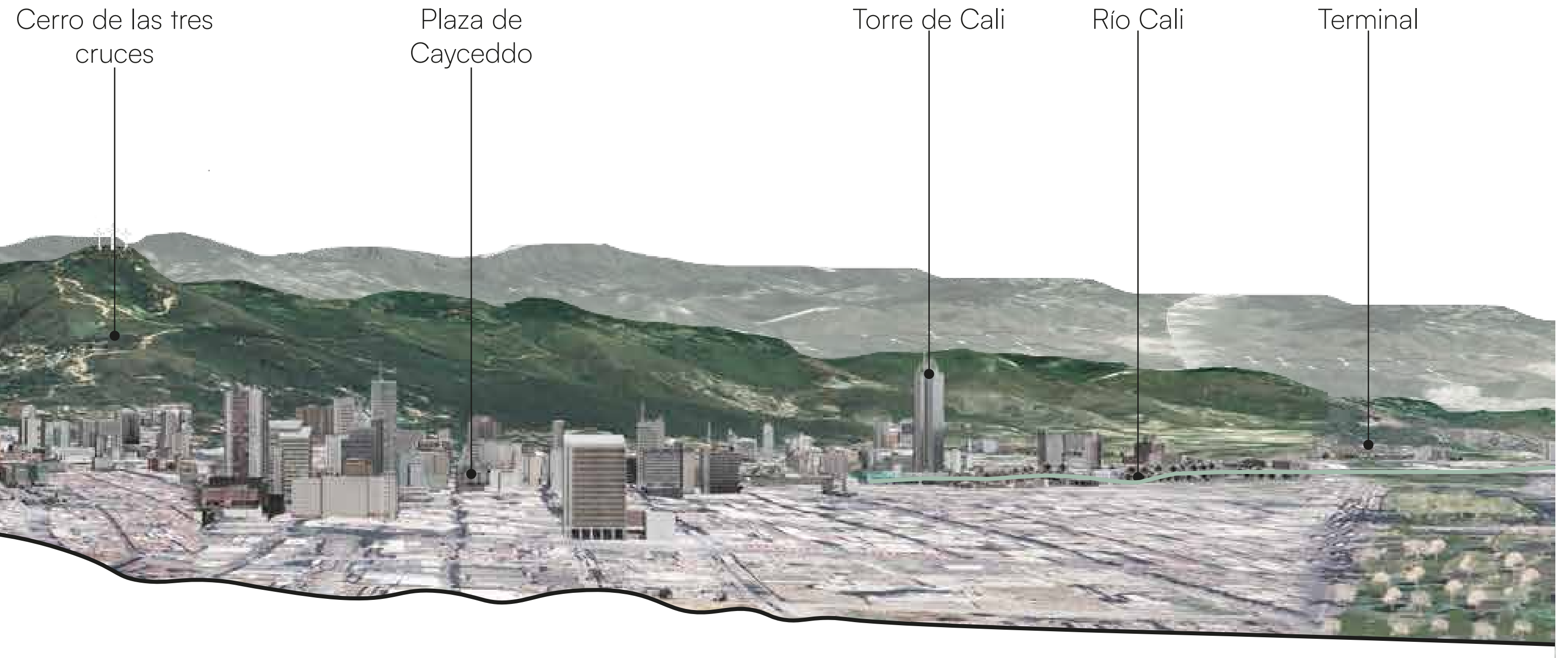


Gráfico 40. Sección topografía Cali.
Elaboración propia

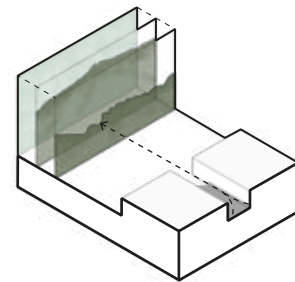


Visuales

El centro de Cali cuenta con 2 visuales lejanas principales, el cerro de Cristo Rey hacia el oeste y de las 3 cruces, hacia el norte, convirtiéndolos sus calles, en canales contenedores, que divisan a lo lejano, cada uno de estos planos. Cada uno de ellos, cuenta con monumentos ícono de la ciudad, que los convierten en un punto de orientación en la ciudad.

Desde la plaza de Cayzedo, se pueden divisar 3 planos: la misma plaza, seguida por el cerro, rematada por el cielo, también pudiendo ser visible Cristo Rey, convirtiéndolo el lugar en un espacio privilegiado en temas de visuales.

Visuales cerro de Cristo Rey



Visuales cerro de las 3 cruces

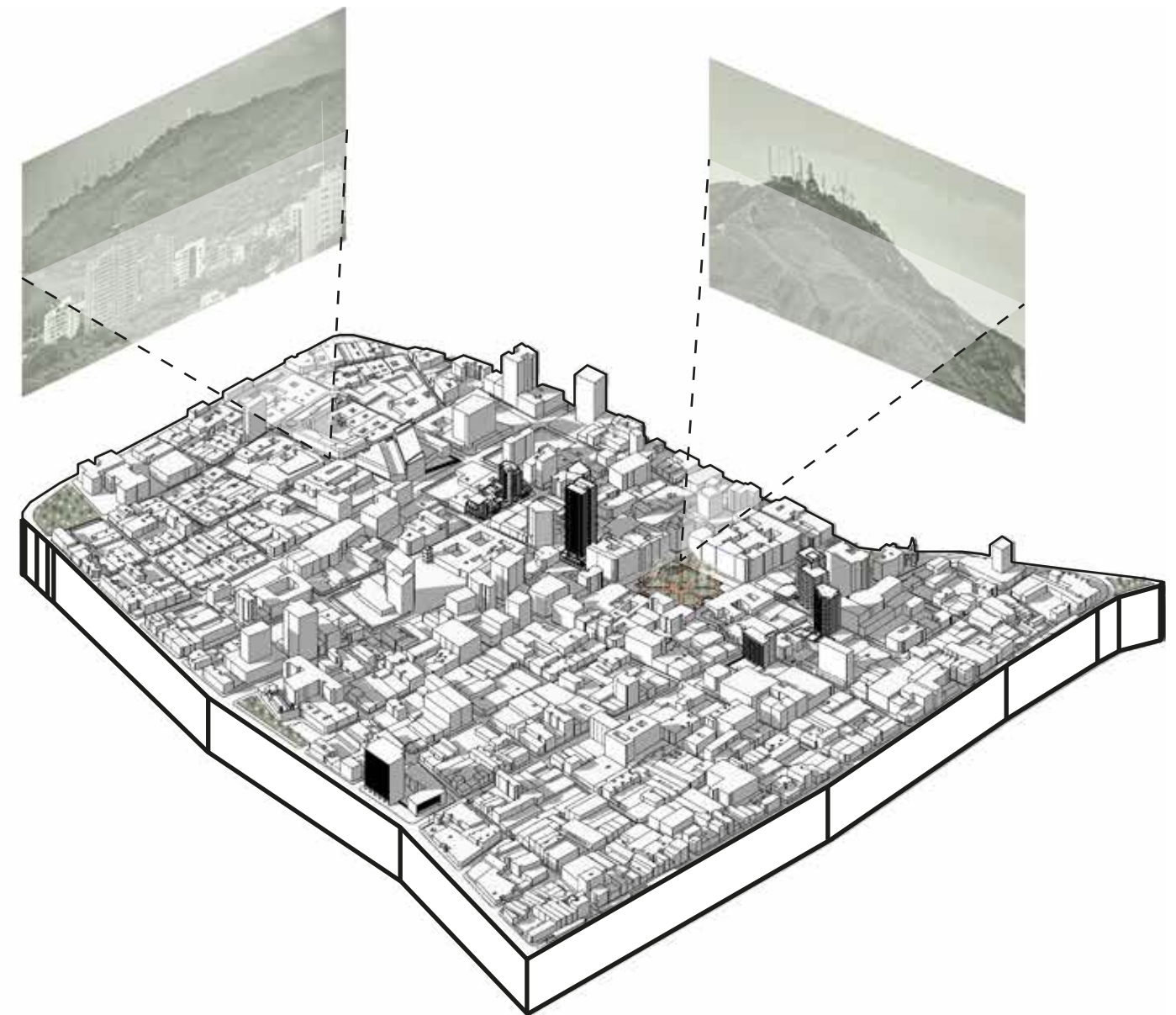
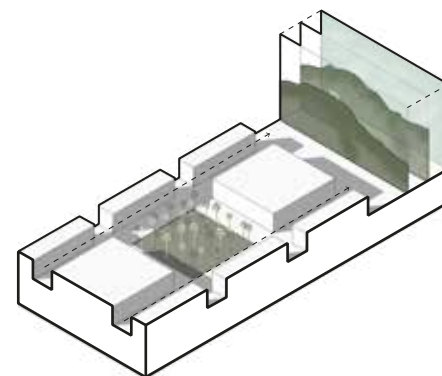


Gráfico 41. Visuales del centro.
Elaboración propia

Río Cali

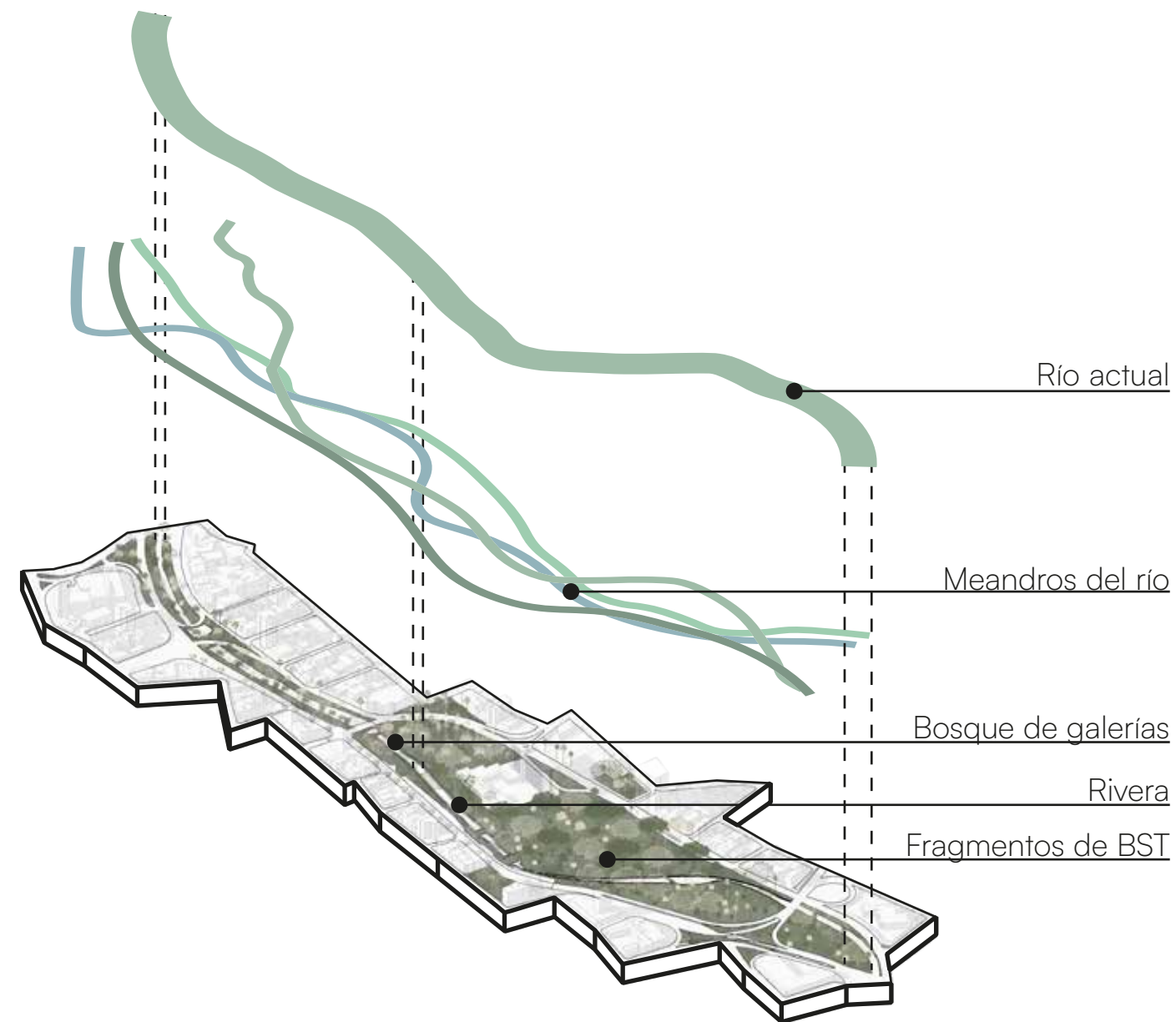
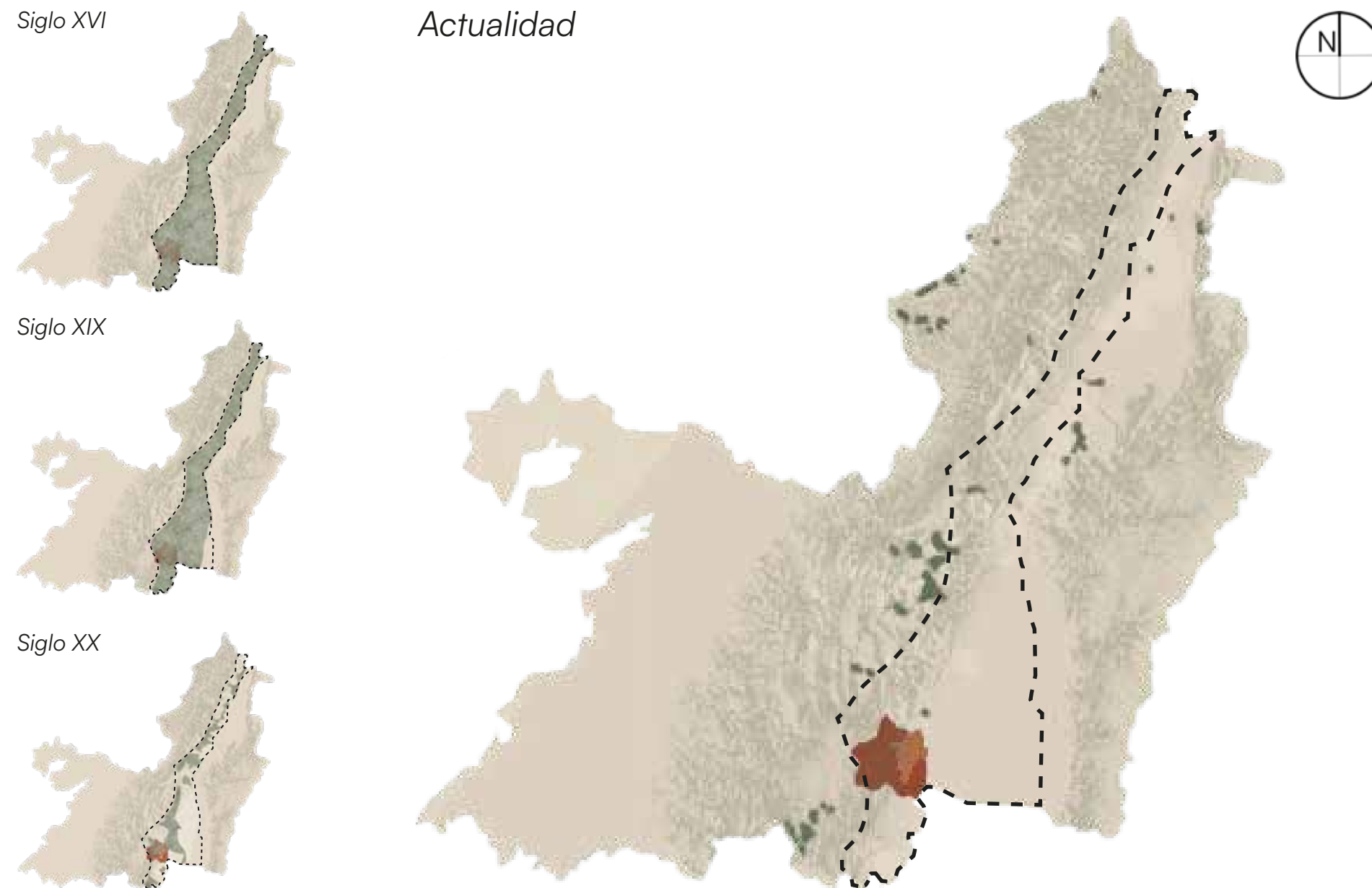


Gráfico 42. Esquema análisis Río Cali.
Elaboración propia

La visual más cercana, y elemento natural articulador, el Río Cali, actúa como borde natural histórico de la ciudad, por muchos años visto como elemento barrera para el crecimiento de esta. Debido a esto, el cauce del río, ha sido desviado en múltiples ocasiones, para motivos de expansión de la ciudad, ganando cada vez más terreno a su rivera, siendo actualmente, el espacio del CAM, la zona con mayor extensión natural de toda la ciudad, de la rivera del Río Cali, además de ser este cinturón, el espacio verde más importante del centro de la ciudad.

BOSQUE SECO TROPICAL

BST en el Valle del Cauca



Mapa 31. Pérdida del Bosque Seco Tropical.
Datos del Ministerio de Ambiente. Elaboración propia

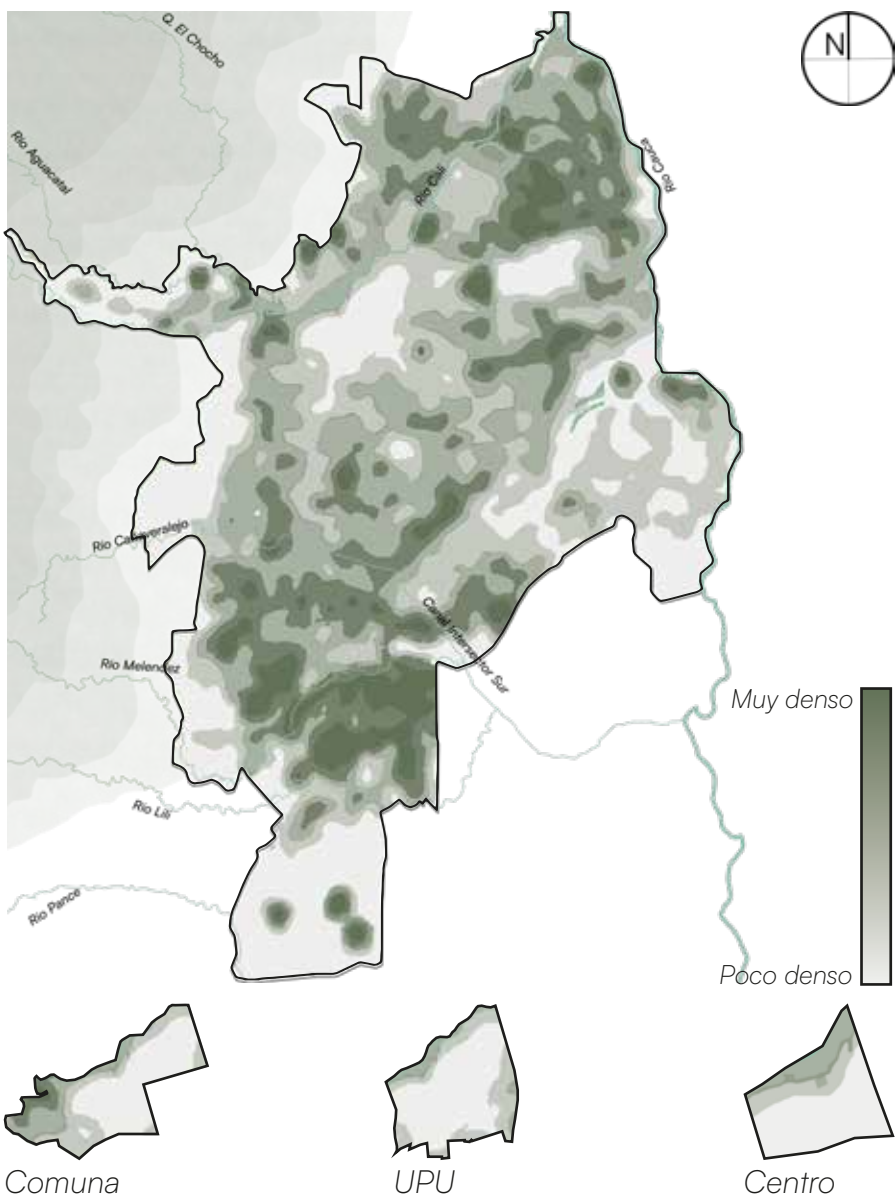
El Bosque Seco Tropical (BST), el bosque que acompaña el valle del Río Cauca, ha sufrido una deforestación masiva en Colombia, y en el Valle del Cauca, “Algunos estimados señalan que, de 8 millones de hectáreas originales, sólo quedan cerca de 720.000 hectáreas” (Ministerio de Ambiente, 2020). Desde el siglo XX, la expansión de la industria de la caña de azúcar, disminuyó en gran medida su cobertura. “En esta región, entre 1957 y 1986 hubo una reducción del 66% de los bosques quedando sólo el 3% de la cobertura original.”(Ministerio de Ambiente, 2020).

Densidad arbórea

La comuna 3, y en general el centro de la ciudad, cuentan con una baja densidad arbórea, representada con el bajo porcentaje de parques y zonas verdes en esta, al ser la primera solución urbanística, construir un parque para todo un barrio, esto también se puede ver en el pensamiento colonial, donde los árboles ocupaban los espacios de los patios privados, mientras las calles eran despobladas de estos.

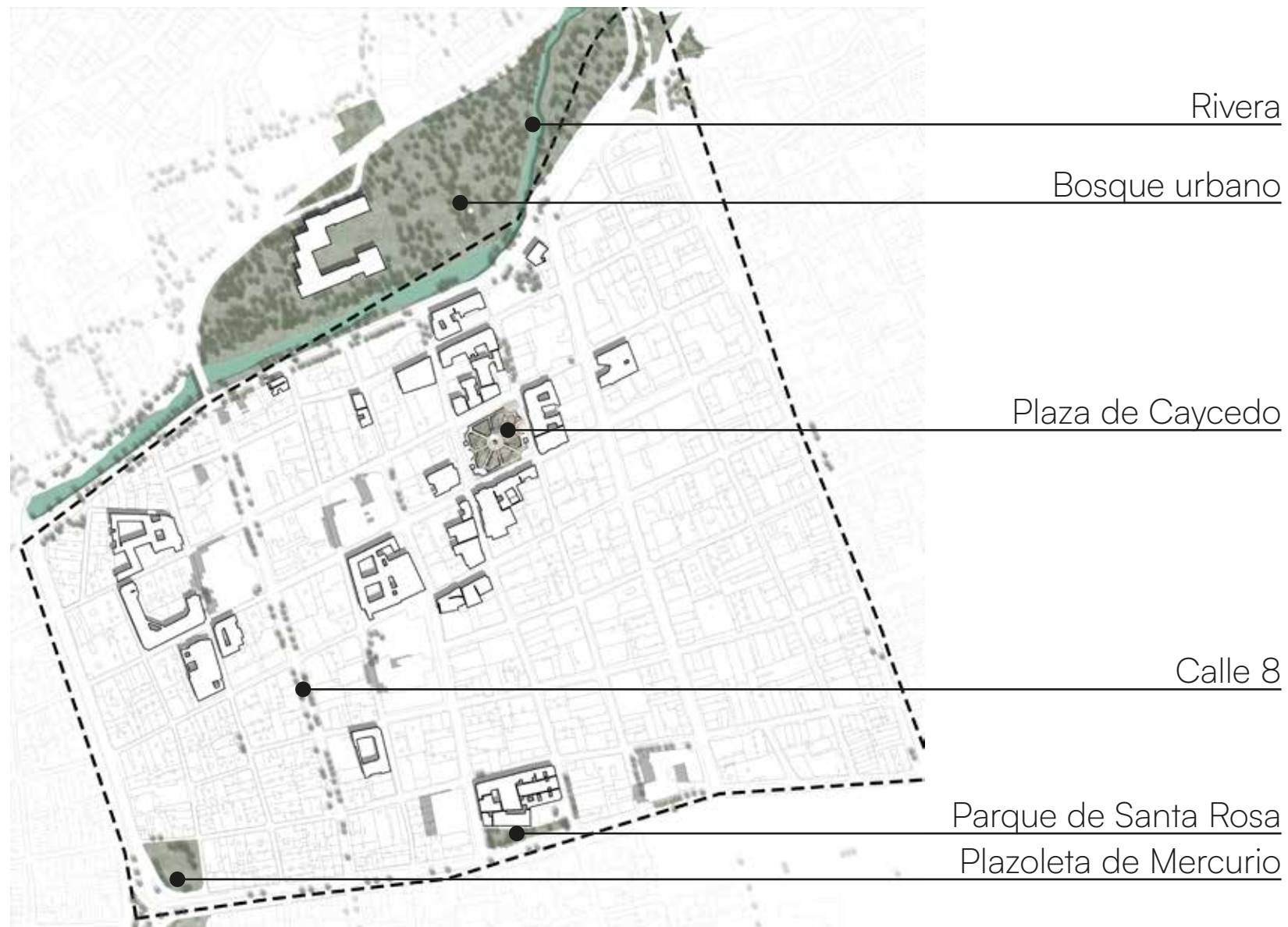
Debido a la alta afluencia de usuarios y a la vocación económica del centro, la vegetación en sus calles es inexistente, además de la fuerte industria de barrios como San Nicolás, crea espacios donde la

vegetación no tiene cabida, siendo la zona más densa, los barrios más hacia el oeste, como San Antonio o El Peñón, debido a la influencia del gran parque de San Antonio o la franja del Río Cali, con una abundante fauna en ellos.



Mapa 32. Densidad Arbórea de Cali.
Recreación del Geovisor IDESC. Elaboración propia

Vegetación en el centro



Mapa 33. Localización de vegetación.
Recreación del Geovisor IDESC. Elaboración propia



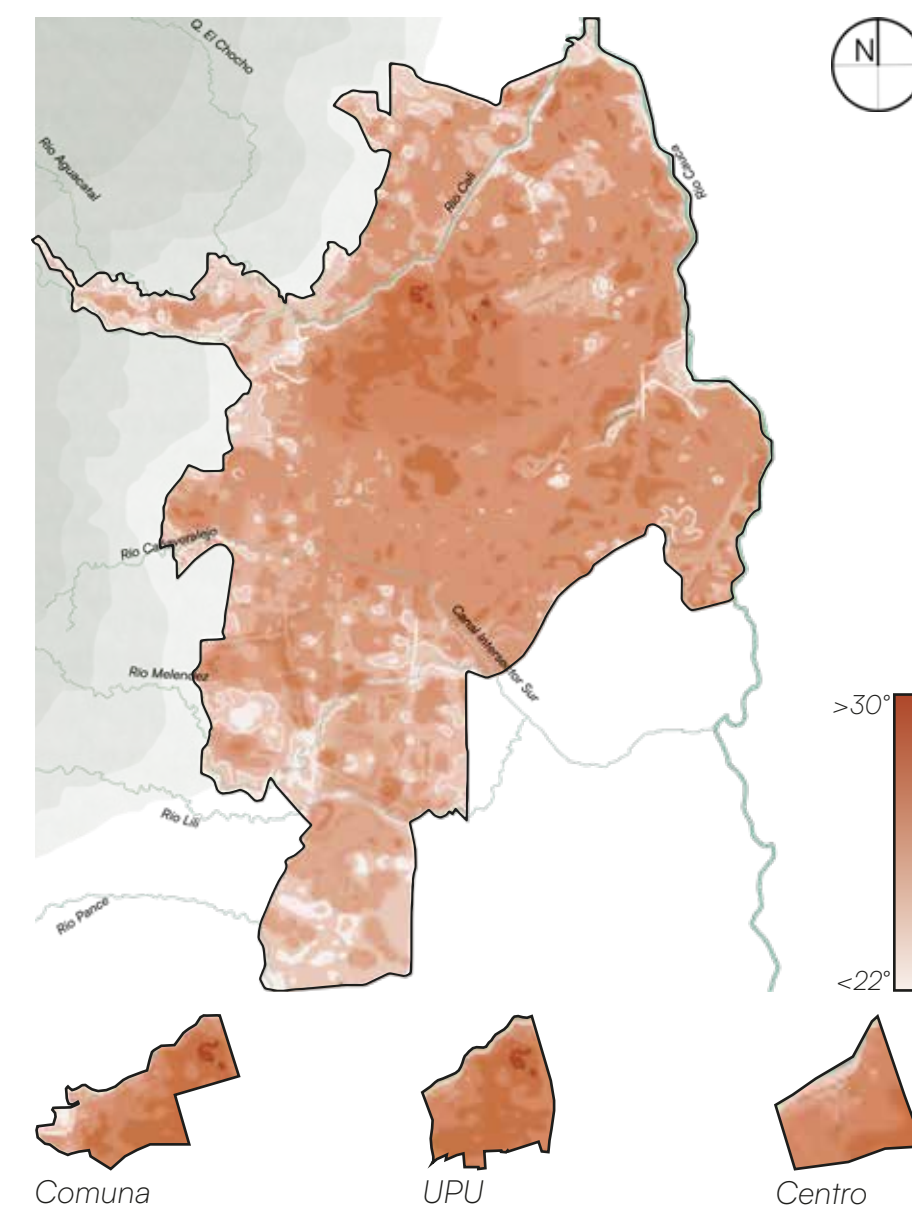
El centro sólo cuenta con vegetación en espacios puntuales, como lo son los diferentes parques: parque de Santa Rosa, e los poetas, plazoleta de Mercurio y plaza de Cayzedo, además de la calle 8, única vía con vegetación continua en todo el centro.

El espacio que destaca por su predominante follaje de árboles, es la rivera del Río Cali, el espacio con mayor abundancia de especies en el lugar, y único espacio que cuenta con abundante vegetación, sin contar ningún parque, y que extiende su influencia al bulevar del Río.

Islas de calor

Debido a la baja densidad arbórea, al extensivo uso comercial e industrial, al uso generalizado de zonas duras y a la acumulación de edificaciones, gran parte de la ciudad sufre de el fenómeno de las islas de calor. Según el Dagma, actualmente el 75% de la ciudad sufre de este fenómeno, siendo un ejemplo, la brecha abismal de temperaturas entre el oeste y el oriente, siendo 7 grados de sensación térmica, los que marcan la diferencia. Esto se suma al déficit arbóreo de la ciudad, contando con un árbol para cada 9 habitantes, debido a la baja promoción de espacios verdes alrededor de la ciudad.

Marcando 26°C como la temperatura promedio de la ciudad, se puede establecer que el centro de la ciudad, se encuentra aproximadamente a 4°C por encima de la temperatura estándar, siendo de las zonas con mayor sensación térmica en la ciudad, siendo el barrio San Nicolás, el más afectado por el fenómeno, estando clasificado como en estado moderado-fuerte, las islas de calor se han intensificado debido a su alto uso comercial e industrial, que lo convierten en un espacio duro y de alta absorción de calor.



Mapa 34. Islas de calor.
 Datos de estudios de la Universidad del Valle. Elaboración propia

ESPECIES

Flora y fauna

La rivera del Río Cali, es el único espacio donde se puede observar una flora predominante, y una fauna que suele hacer presencia en los límites de la comuna 3.

En el río se pueden divisar distintas especies de aves: colibríes, tángaras y saltarines, reptiles como gecos o iguanas y mamíferos entre ellos nutrias, guatines, murciélagos, ardillas y armadillos. Debido a la continua presencia del humano y el movimiento propio citadino, la gran mayoría de estas especies sólo son visibles hacia sectores como el zoológico de Cali, únicamente pudiendo observarse especies de aves familiarizadas con los humanos, y

esporádicamente, se pueden observar nutrias paseando por el río o murciélagos alimentándose.

En cuanto a especies arbóreas, se pueden encontrar especies ornamentales como el chiminango, el samán o el carbonero, especies nativas del Bosque Seco Tropical, además de diversas especies florales y frutales atractoras de la aviafauna. Además de esto, el lugar cuenta con las características palmas, evidentes en las inmediaciones del CAM y la plaza de Cayzedo, que se erijen con gran predominancia en el lugar, y que se han convertido en una imagen para la ciudad.

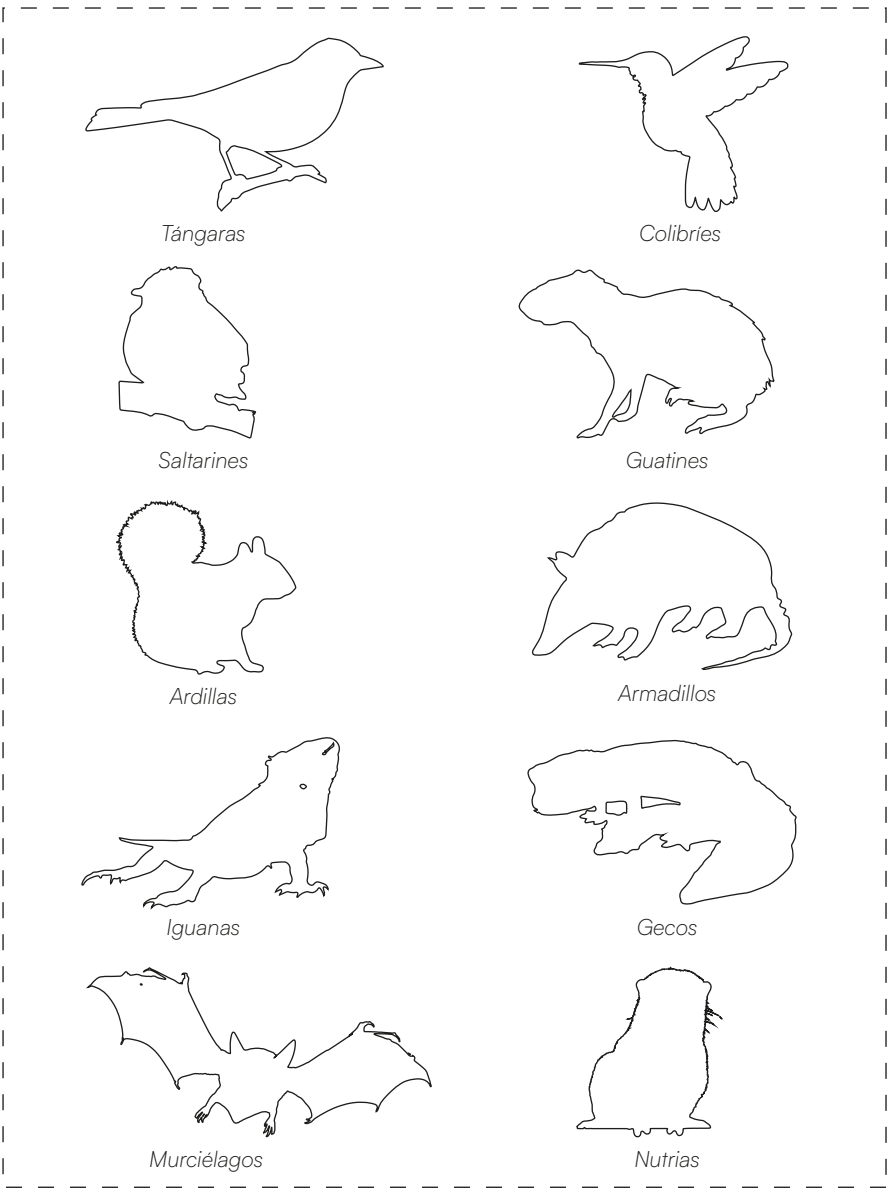


Gráfico 43. Fauna del río Cali.
Elaboración propia

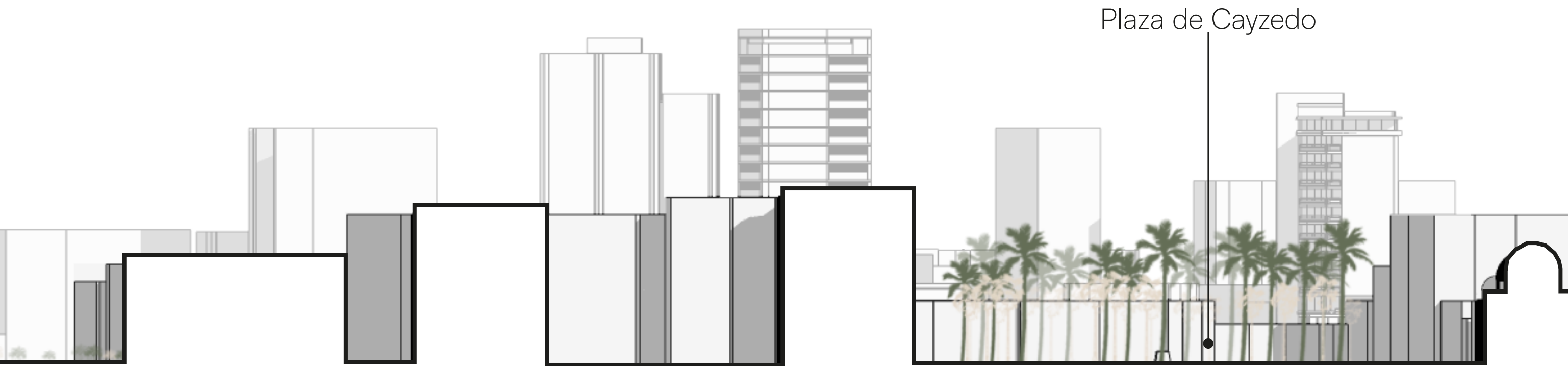




FLORALES



Gráfico 44. Clasificación de especies arbóreas.
Elaboración propia



ORNAMENTALES

PALMAS

Arrayán



Carbonero



Caracolí



Samán



Chiminango



Chaparro



Palma de plata



Palmicho



Palma zancazona



Palma de barbasco



Palma amarga



Noli



CONCLUSIONES

Ambientalmente, se puede concluir que el centro tiene recursos hídricos, fauna y flora debido a su cercanía con el Río Cali, además de contar con visuales privilegiadas, pero debido a diversos factores, el sector se percibe de una manera negativa, contando con baja vegetación en la mayor parte del lugar, aumentando la temperatura ambiente, que lo llevan a tener grandes falencias a niveles ambientales, que eclipsan sus virtudes geográficas y naturales.

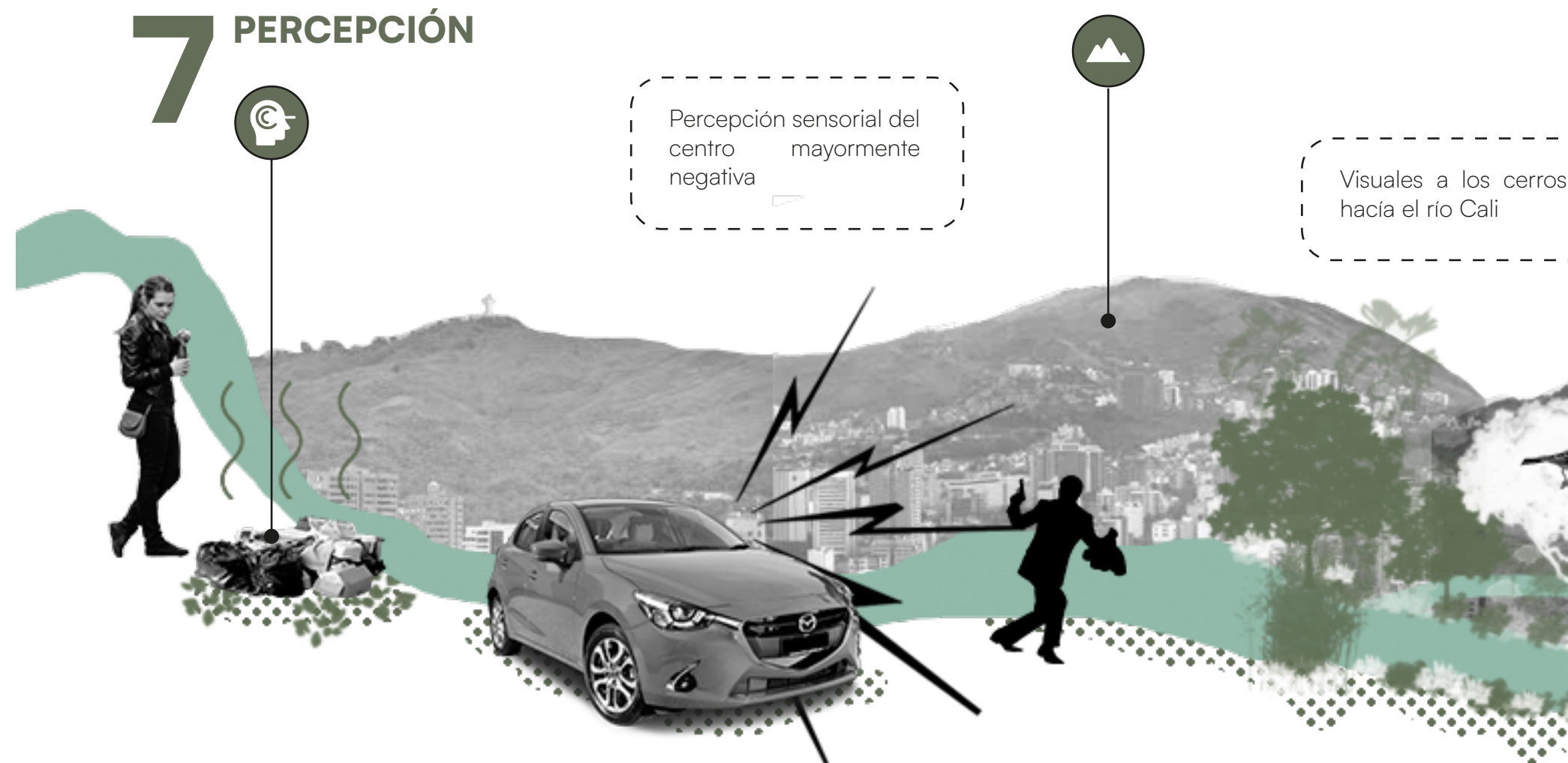
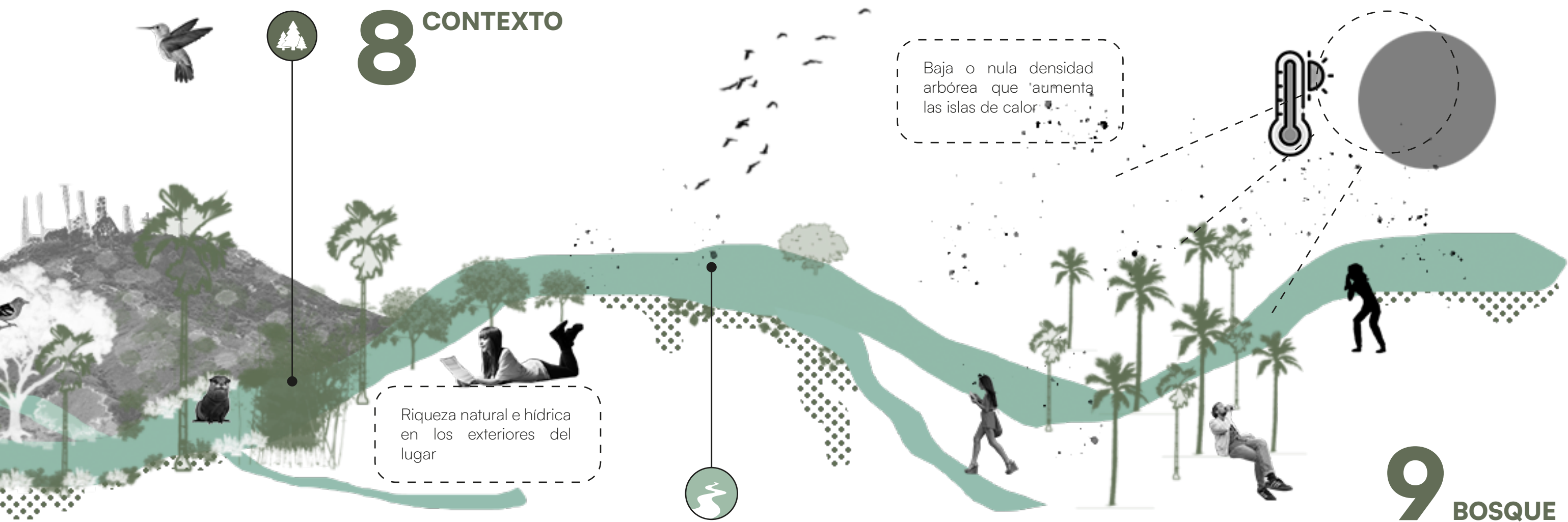


Gráfico 45. Collage conclusión de análisis ambiental.
Elaboración propia



C13

ESTRATEGIAS

Revitalización de espacio público y vialidades en el centro de Cali

NECESIDADES GENERALES

Para definir las estrategias generales, se debe recapitular las necesidades en ámbitos de ciudad, mejorar las conexiones centro-ciudad enfocadas en el peatón, posicionando nuevamente al centro, como una pieza clave para la ciudad, crear una identidad, que se lea urbana y paisajísticamente, de un centro y una ciudad recreativa, diversa e incluyente y finalmente, activar estos corredores viales y sus espacios públicos anexos, para generar una actividad que incite al ciudadano de a pie, a recorrer la ciudad, a recrearse en el espacio público y a disfrutar de este de una manera adecuada.

Para desarrollar el proyecto, se contemplan diferentes escalas, que van respondiendo a diferentes necesidades. La escala de ciudad, responde a las conexiones que se generan entre el centro y el resto de la mancha urbana, mejorando las condiciones del paisaje para uso del peatón.

La escala de contexto y local, se relacionan entre sí, al ser ambas ubicadas en el centro, siendo la segunda, la que responde a las conexiones, que se salen de los límites del centro definido, generando articulación con elementos y proyectos de un centro ampliado que debe ser incluido y puesto en valor a través del proyecto.

La escala local, responde a las necesidades y dinámicas que se desarrollan en el centro, y la solución de diversos problemas, a través de la intervención de las diferentes vialidades.

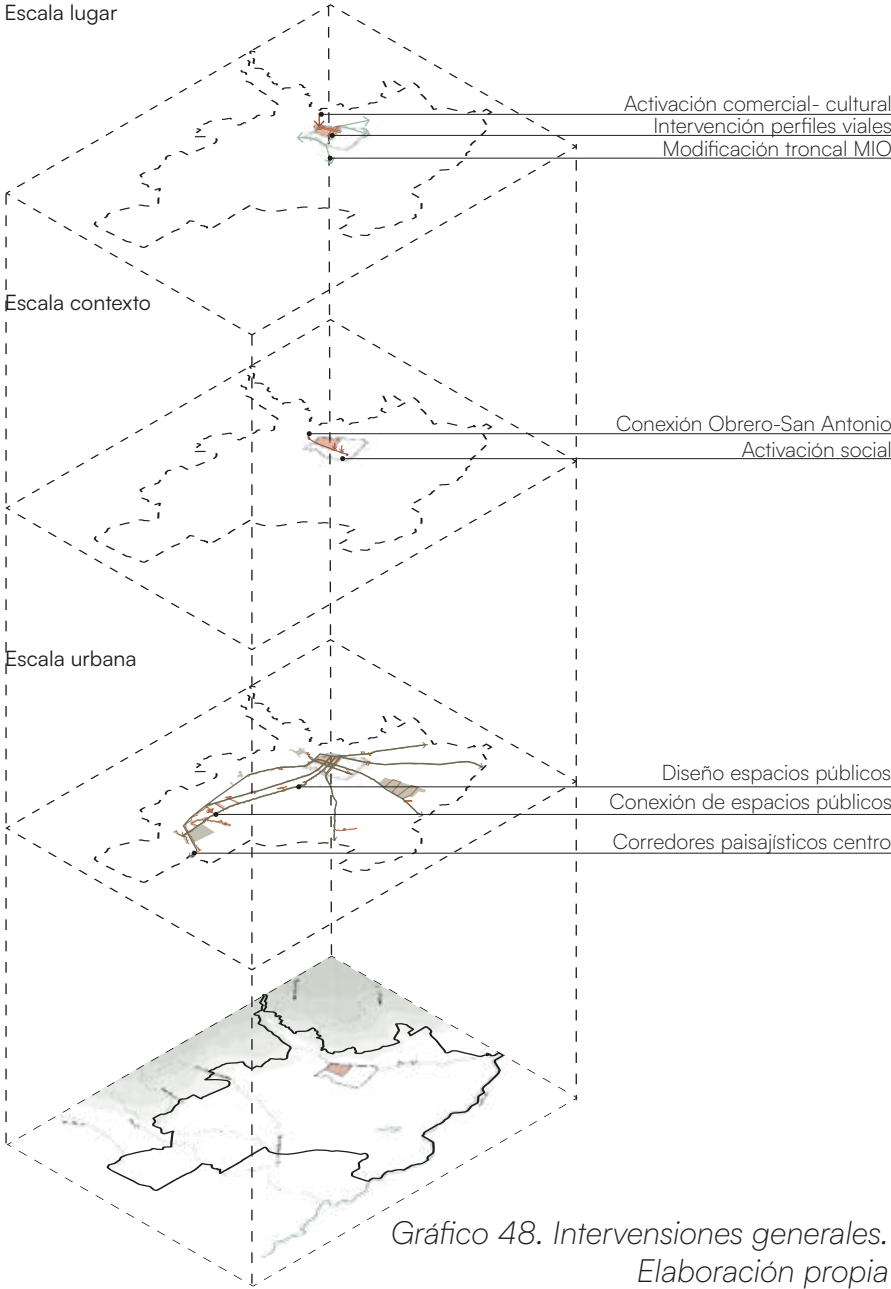
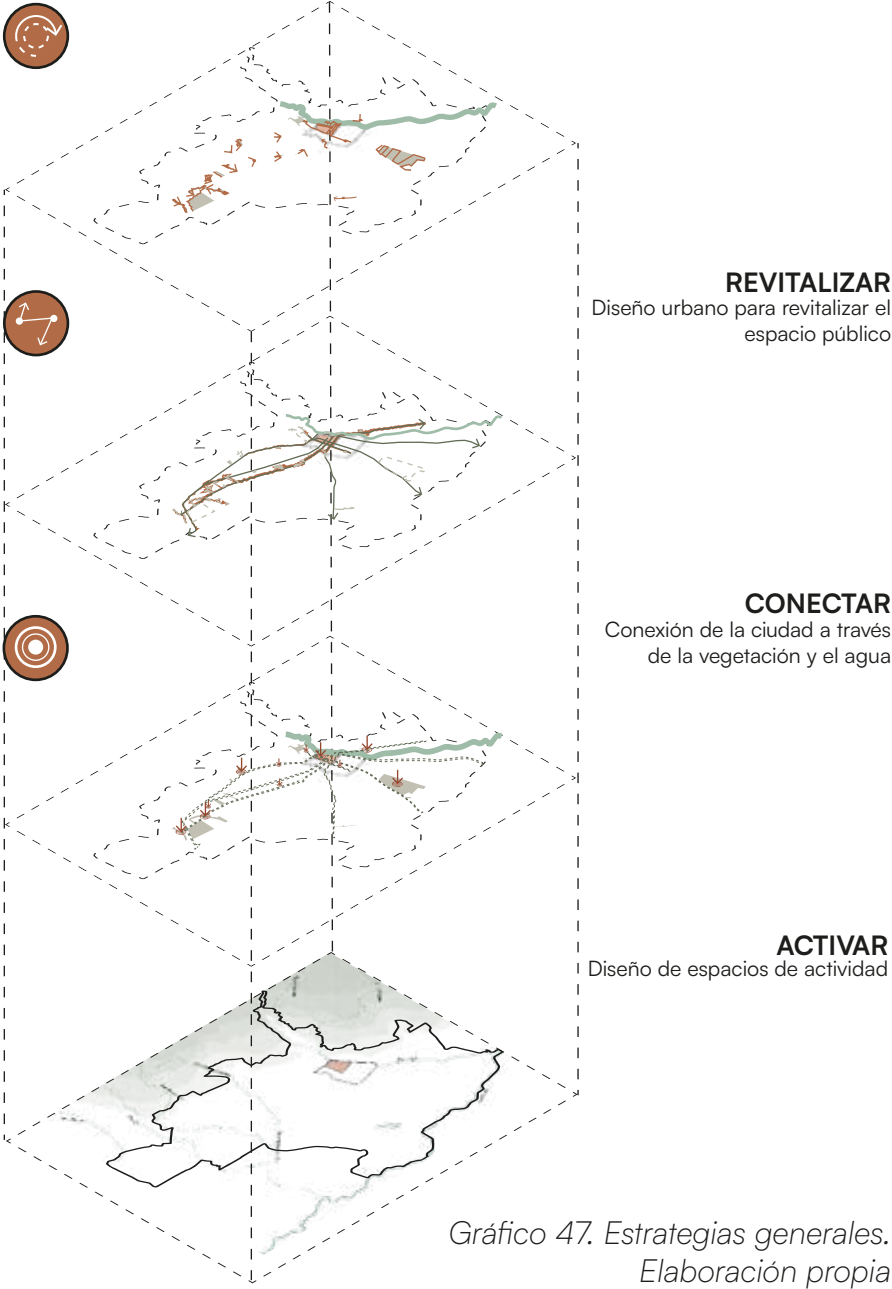
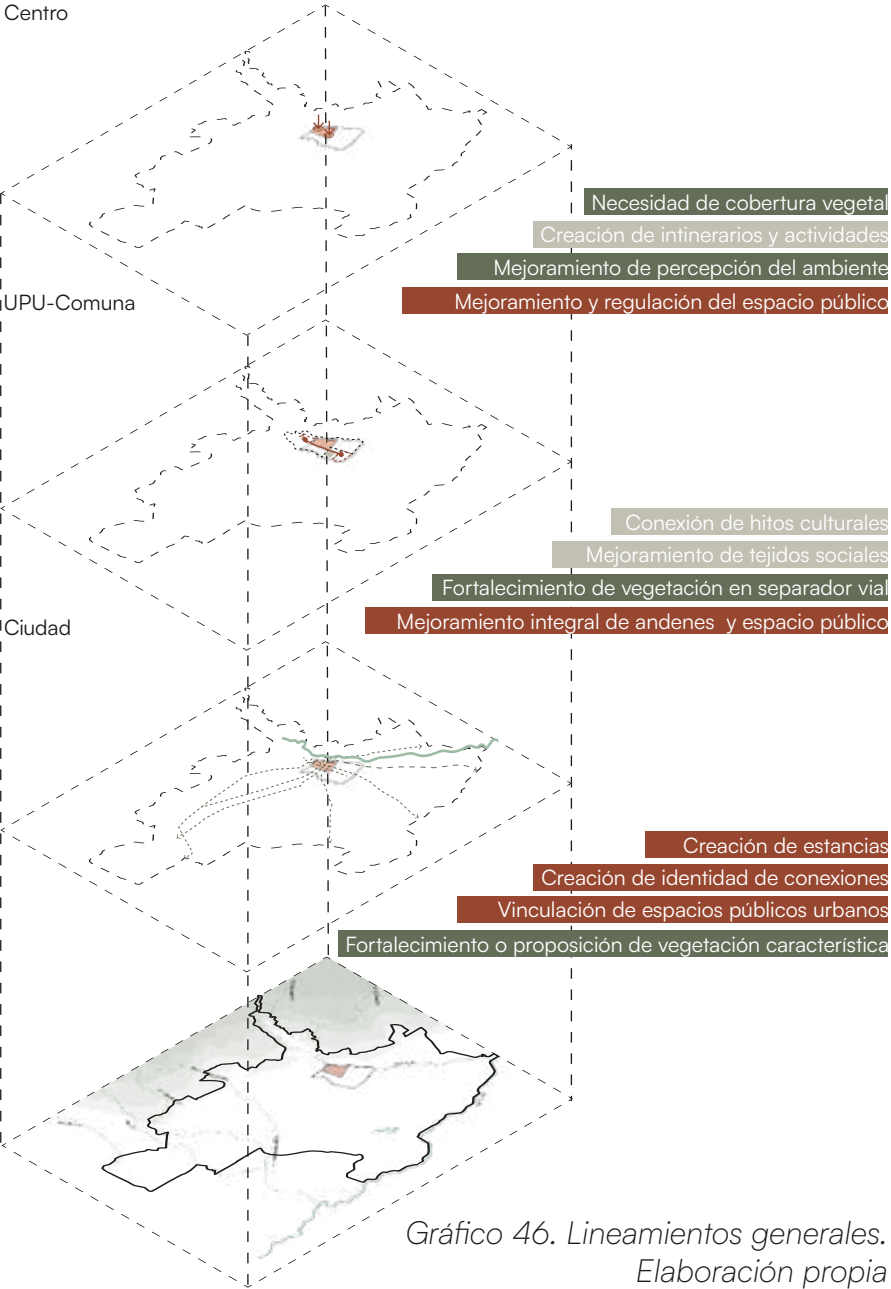
ESTRATEGIAS E INTERVENCIONES GENERALES

Después de definir las necesidades generales, se proponer estrategias generales que ayudarán a cubrir las falencias existentes en las diferentes escalas, la primera estrategia, va enfocada en revitalizar los espacios públicos existentes en el proyecto, para que estos puedan ser debidamente usados por la población, la segunda, consta de la conexión de diversos espacios públicos, para generar una red de parques y plazas, complementadas con la intervención de los perfiles viales, para el mejoramiento de su accesibilidad, por último, se propone activar, a partir de usos, actividades, cronogramas, etc, los actores anteriormente mencionados, con el propósito de tener un uso intensivo.

Las zonas a intervenir, según lo analizado, se deben definir según su escala. Para la escala ciudad, se contemplan unos lineamientos para el uso de las principales vialidades que guían a los usuarios hacia el centro, en conjunto con sus espacios públicos existentes y propuestos, anexos a estas para la escala de contexto, se interviene la conexión San Antonio-Obrero, mediante la carrera 10, destacando sus diferentes valores presentes en ella y mejorando sus condiciones urbanas y paisajísticas.

Finalmente, la escala local permite desarrollar modelos de uso del espacio público, tanto en el centro histórico, como en

el centro de comercio, respondiendo a la necesidad de un desarrollo paisajístico, una intervención urbana multiestamentaria, para destacar los valores que presenta este lugar.



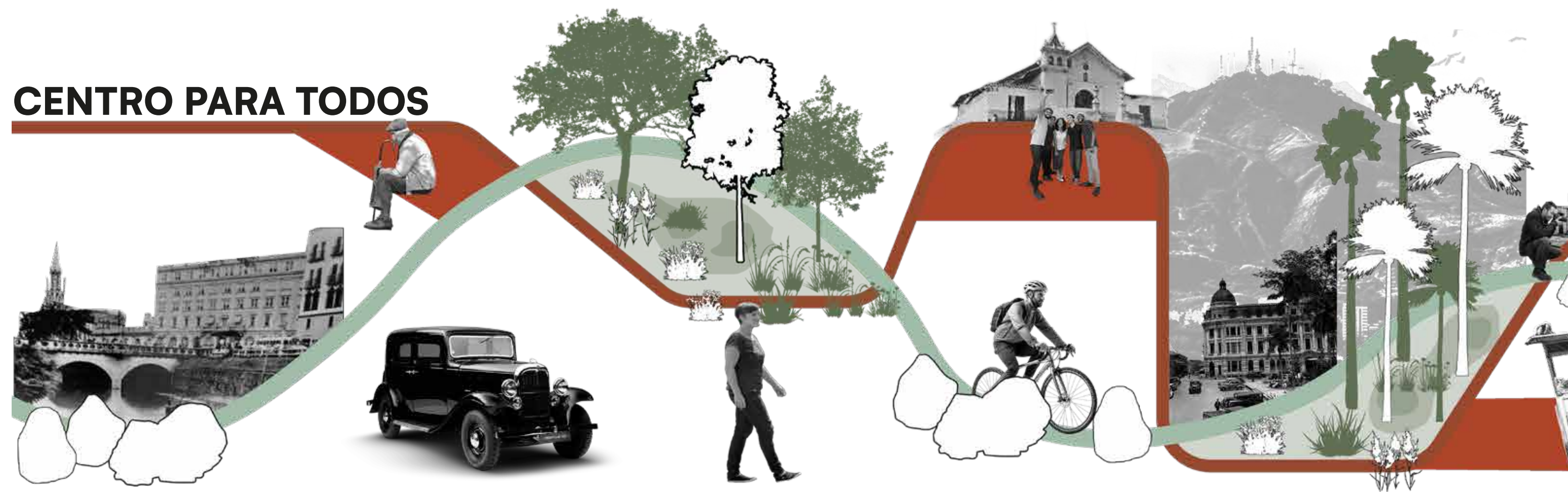
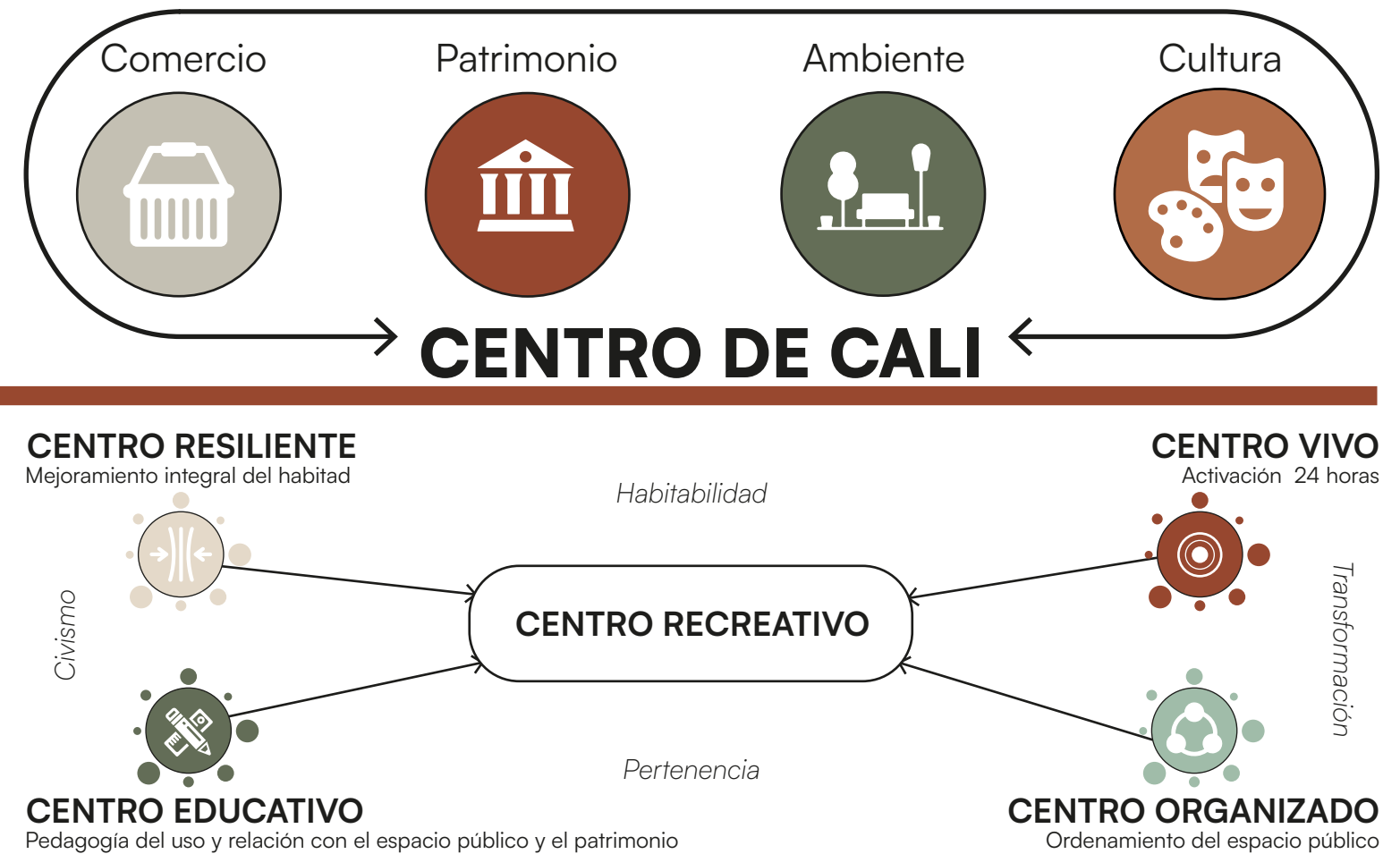


Gráfico 49. Collage imaginario del proyecto y matriz de acción de estrategias.
Elaboración propia



ESTRATEGIAS E INTERVENCIONES ESCALA CENTRO-UPU

Definiciones

Para esta escala, se reconocen cuales son los elementos que caracterizan al centro, y le dan su identidad: el comercio y su fuerte aporte a la economía local, el patrimonio latente y construido que relata la historia y la evolución de la ciudad, el ambiente, el hábitat, el río y la fuerte influencia de los cerros tutelares en él y la cultura, y su gran aporte que brinda esta al desarrollo personal y colectivo de los habitantes.

Para que todos estos elementos se destaquen y se potencialicen, se desarrollan 4 herramientas que involucran el uso, relación o mejoramiento, de la comunidad, con estos, y como esto impacta al lugar y lo

transforma a su vez, en un centro recreativo.

Estas se definen como: centro resiliente, centro vivo, centro educativo y centro organizado, promoviendo con ellos, la transformación y el mejoramiento del hábitat, el civismo y la pertenencia de todos los usuarios y ciudadanos de Cali, mostrando el centro como un espacio que involucra a toda la ciudad, y que impacta de alguna manera, a cada uno de los habitantes.

Figura 19. Ilustración Bulevar del Río
Elaboración propia



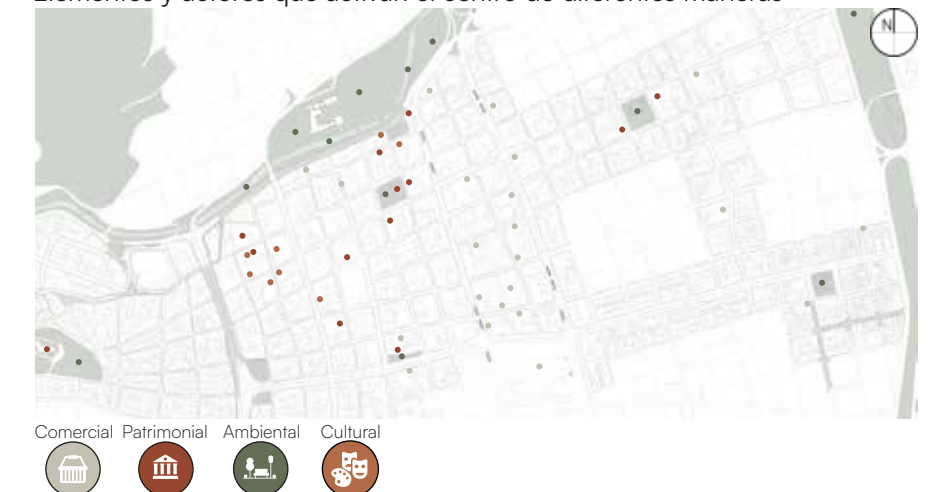
ESTRATEGIAS GENERALES DE CONEXIÓN

Para lograr la conexión de los diversos elementos y espacios públicos, se deben identificar los diversos actores que destacan en el centro, ya sea en ámbito patrimonial, cultural, comercial o ambiental.

Luego de ser identificados, se deben articular a través de las principales vías que los conectan, creando itinerarios ciclicos, de tal manera, que en lo posible, se puedan recorrer los diferentes ciclos empezando y terminando en un mismo punto. A partir de proyectos estratégicos como el corredor verde, el bulevar del río, el parque central del río Cali o el paseo de Jovita al río, se complementan con el cierre de estos.

IDENTIFICAR

Elementos y actores que activan el centro de diferentes maneras



Mapa 35. Esquema 1 estrategias generales de conexión.
Elaboración propia

ARTICULAR

Intinerarios ciclicos que se articulan con proyectos estratégicos



Mapa 36. Esquema 2 estrategias generales de conexión.
Elaboración propia

CONECTAR

Consolidar ejes de recorridos multivocacionales para un centro recreativo

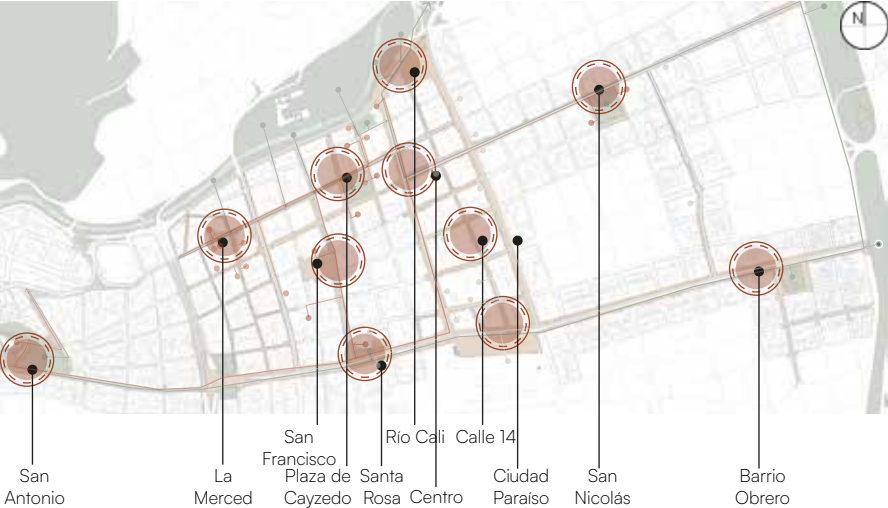


Mapa 37. Esquema 3 estrategias generales de conexión.

Elaboración propia

ACTIVAR

Activar y consolidar nodos de reunión



Mapa 38. Esquema 4 estrategias generales de conexión.

Elaboración propia

Para lograr la articulación, se conecta y se consolidan diferentes ejes de recorridos multivocacionales, que interactúan entre sí, generando trayectos diversos, pedagógicos y recreativos, para el disfrute del ciudadano de a pie, cada uno de diferente nivel de intervencióm.

Finalmente, se deben de activar y consolidar los diferentes nodos de reunión actuales, principalmente conformados por plazas y parques existentes en el lugar, hitos y nodos presentes en el imaginario público y elementos naturales de vital importancia, estos propiciando e impulsando la congregación y el uso de estos diferentes .

elementos a partir de actividades existentes o inducidas ,que ayuden a la apropiación del espacio público.

NIVELES DE INTERVENCIÓN

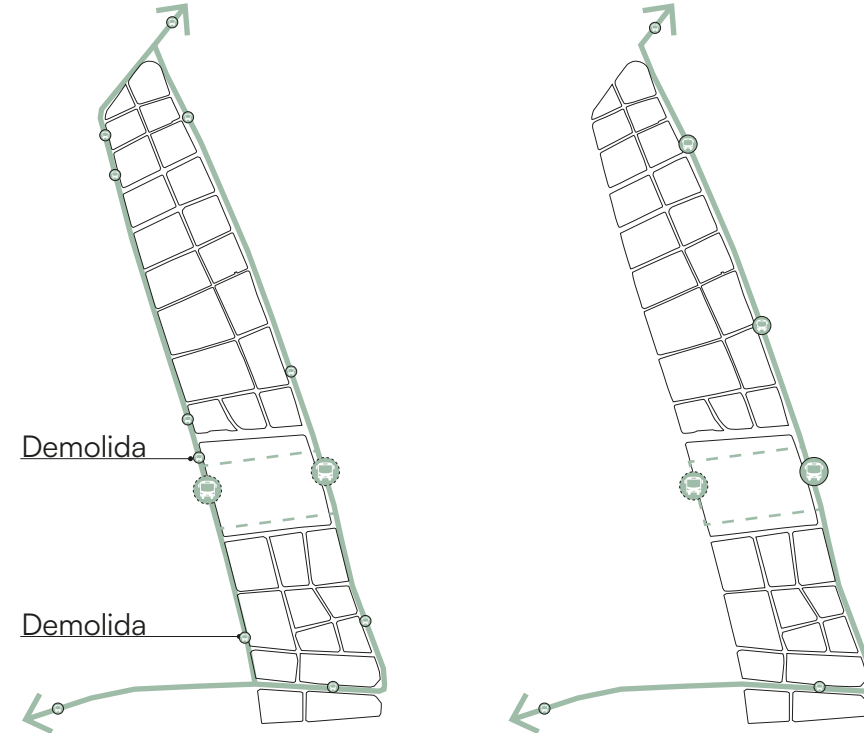
Para realizar las diferentes conexiones, se plantean 4 escalas de intervención a las diferentes vialidades: intervención total, peatonalización, calle compartida e intervención de andenes, cada una respondiendo a las demandas peatonales y vehiculares de cada vía en particular.



Mapa 39. Niveles de intervención.
Elaboración propia

Transformación del sistema de transporte público

Troncal MIO actual Troncal MIO propuesta



Para lograr una transformación en las diferentes vialidades, se debe realizar un ajuste a la troncal central del sistema MIO. Actualmente, este cuenta con dos troncales en sentido norte-sur y sur-norte, a través de las calles 13 y 15, respectivamente. La implementación de estas, ha influido en problemas antes mencionados, como la proliferación de inseguridad, espacios reducidos y el confinamiento del centro del comercio, cortando diferentes transversalidades debido a la ubicación de diversas estaciones, además de la subutilización de algunas de estas, debido a su cercanía, o a los diferentes factores sociales presentes en el lugar.

Aprovechando la transformación que actualmente ocurre en Ciudad Paraíso, y el desmantelamiento total y parcial de las estaciones Santa Rosa y Fray Damian respectivamente, se plantea una única troncal perimetral y subterránea a través de la calle 15, fortaleciendo las estaciones Petecuy y San Pedro, además de realizar pequeños ajustes en la futura estación central del MIO, brindando nuevos espacios de aprovechamiento, a nivel de calle, y recobrando la continuidad de diferentes carreras.

Intervención total

La intervención total está ligada a la modificación del transporte masivo MIO, soterrando la actual troncal de transporte público, liberando su espacio a nivel, para realizar un boulevard que permita generar espacios para el comercio organizado sobre la calle 15, además de brindar mayor seguridad para el usuario, generando recorridos agradables y espaciosos para el uso del caleño de a pie.

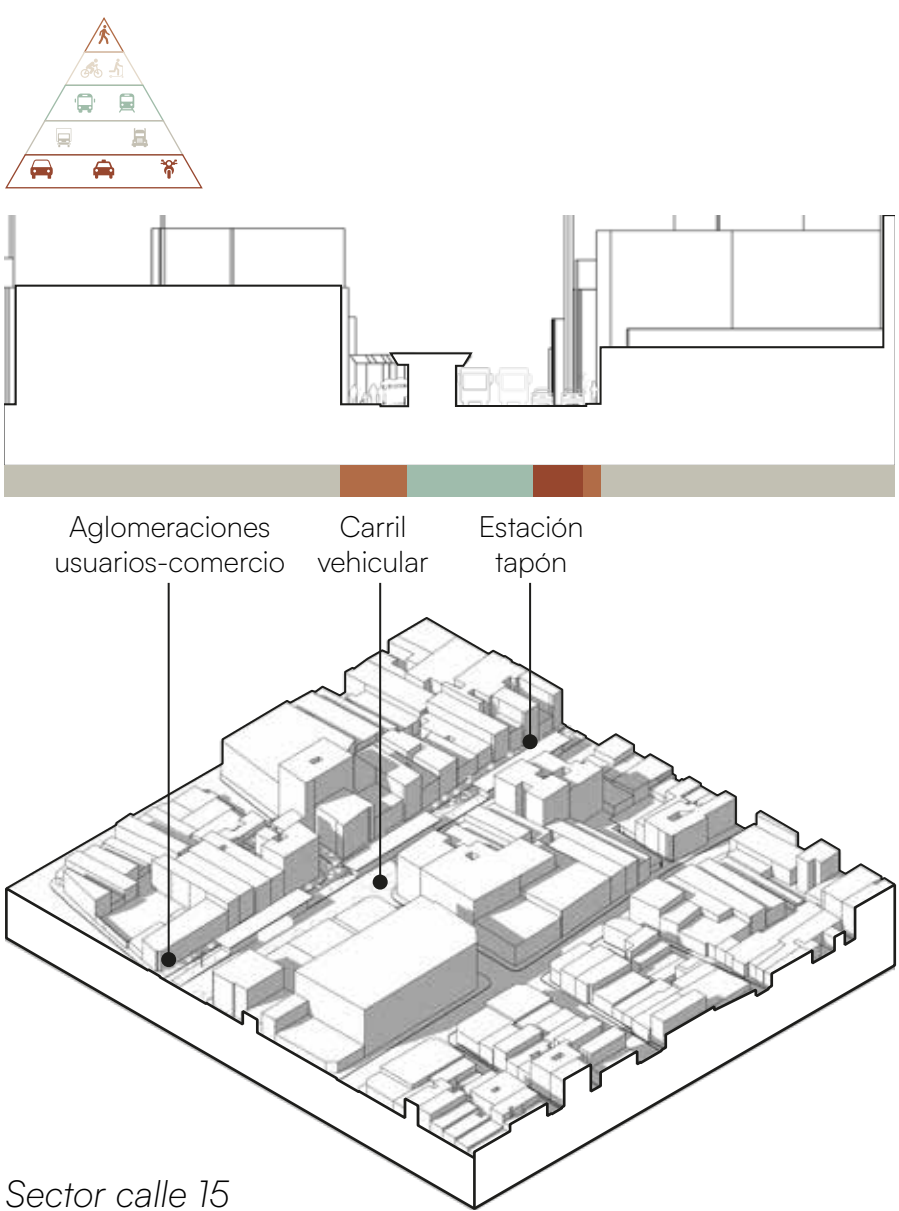


Gráfico 50. Diagnóstico vías intervención total.
Elaboración propia

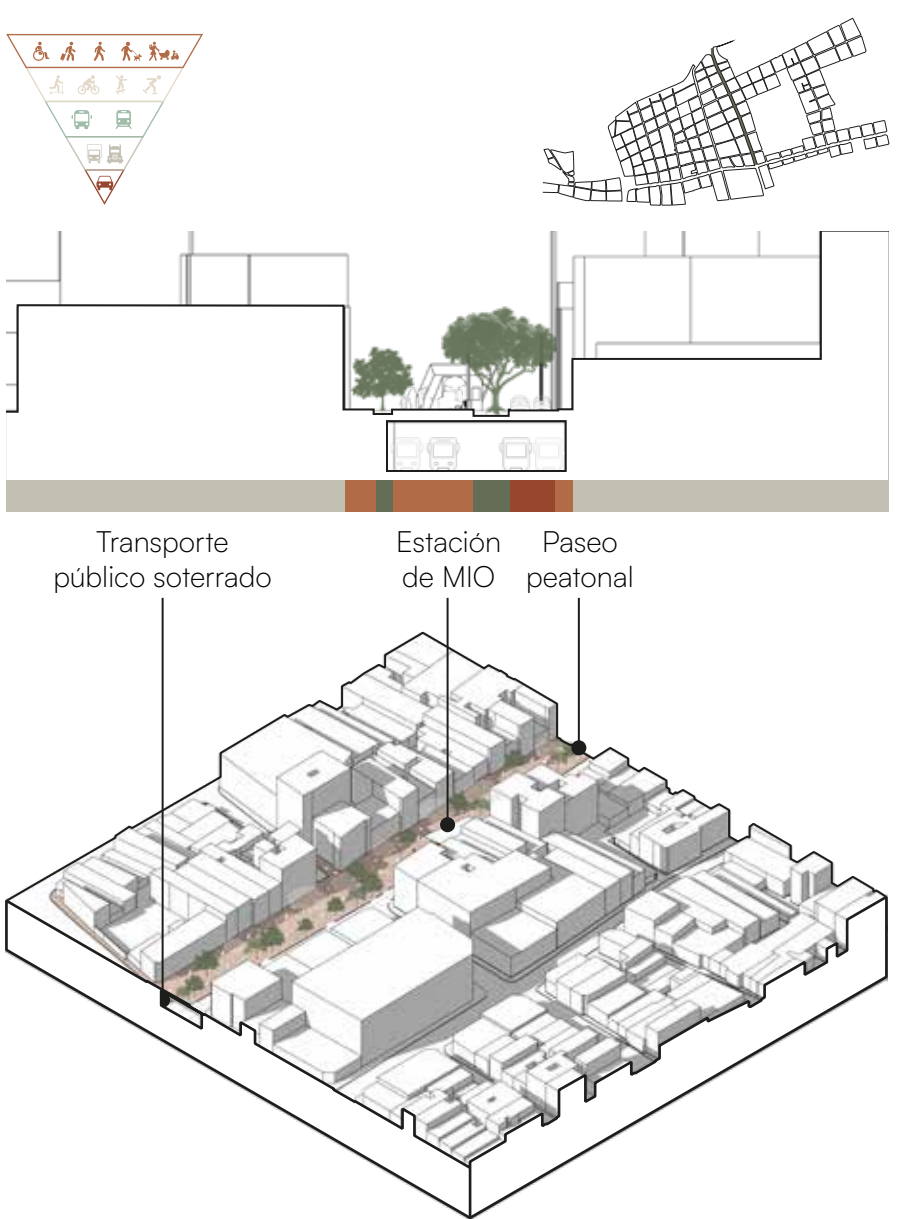
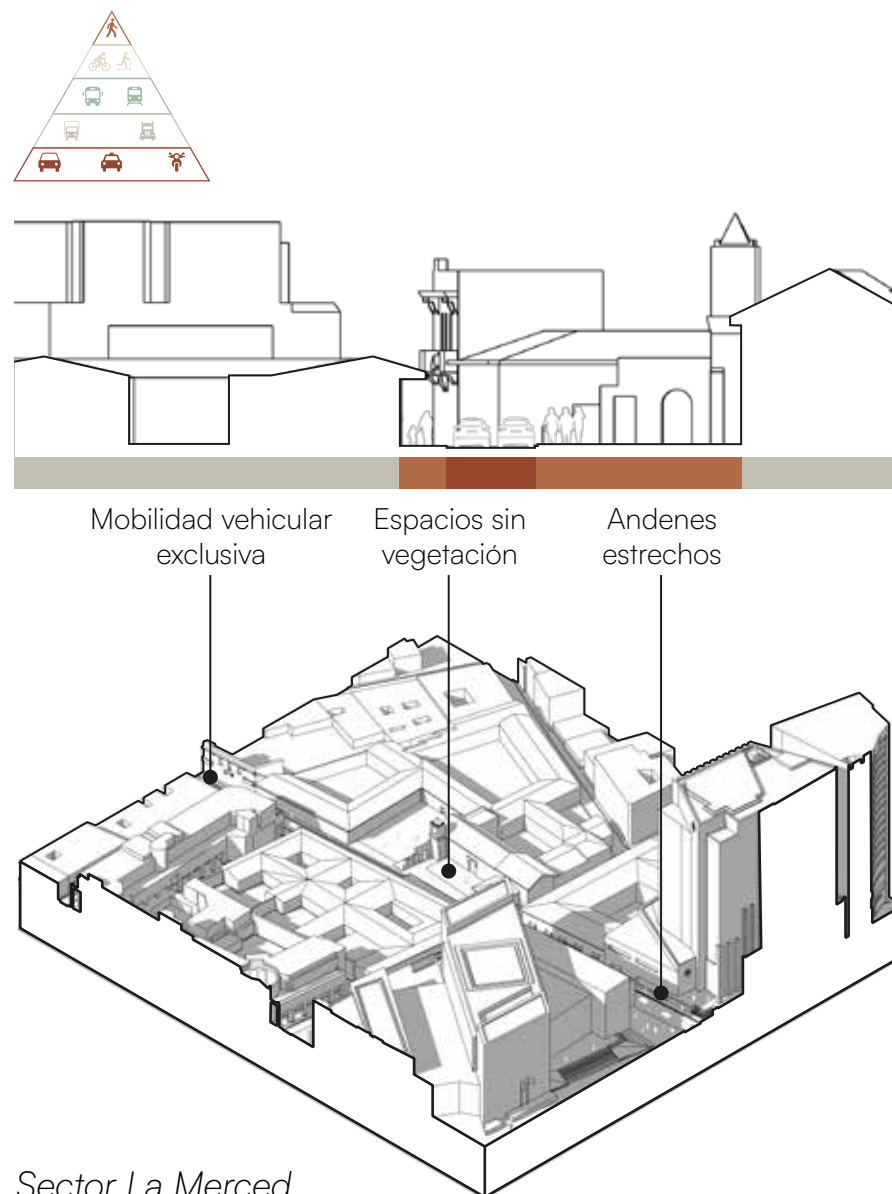


Gráfico 51. Propuesta vías intervención total.
Elaboración propia

Peatonalización



Sector La Merced

Gráfico 52. Diagnóstico vías para peatonalización.
Elaboración propia

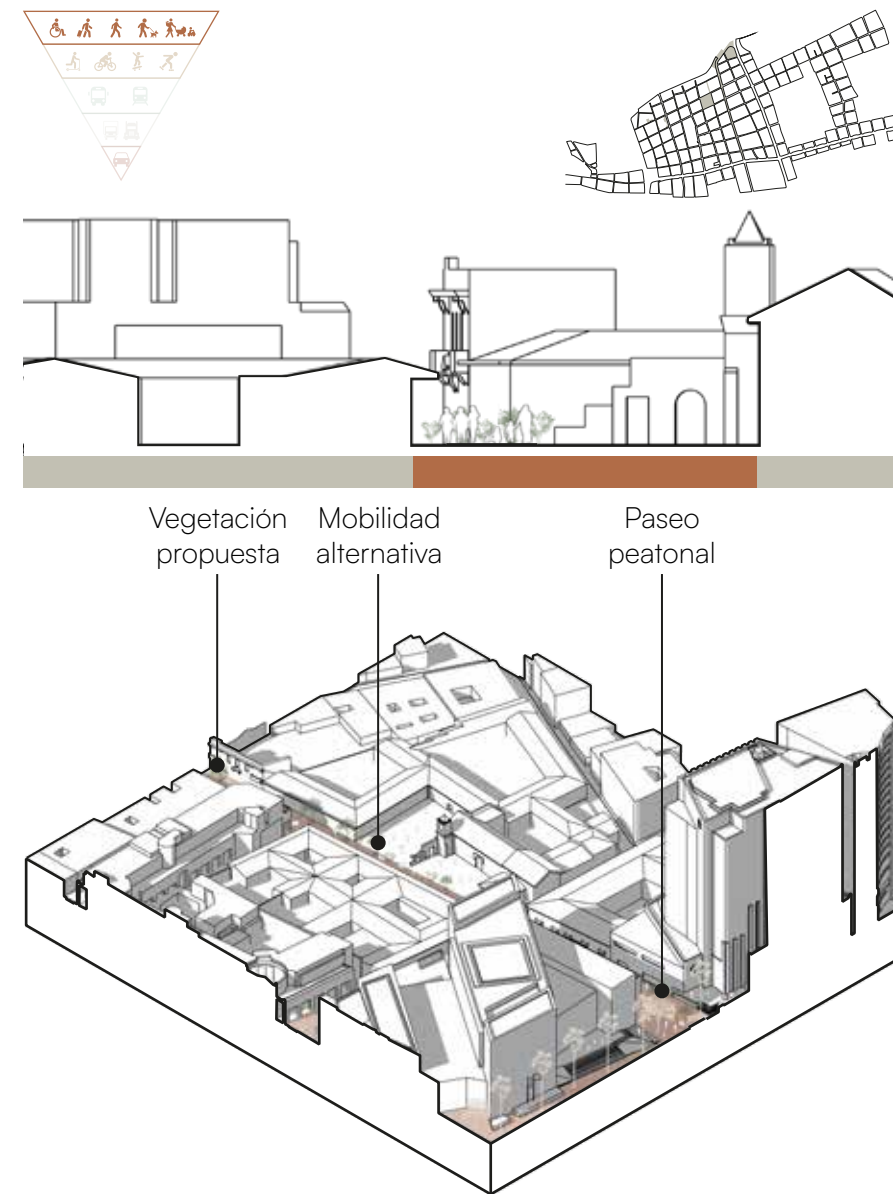
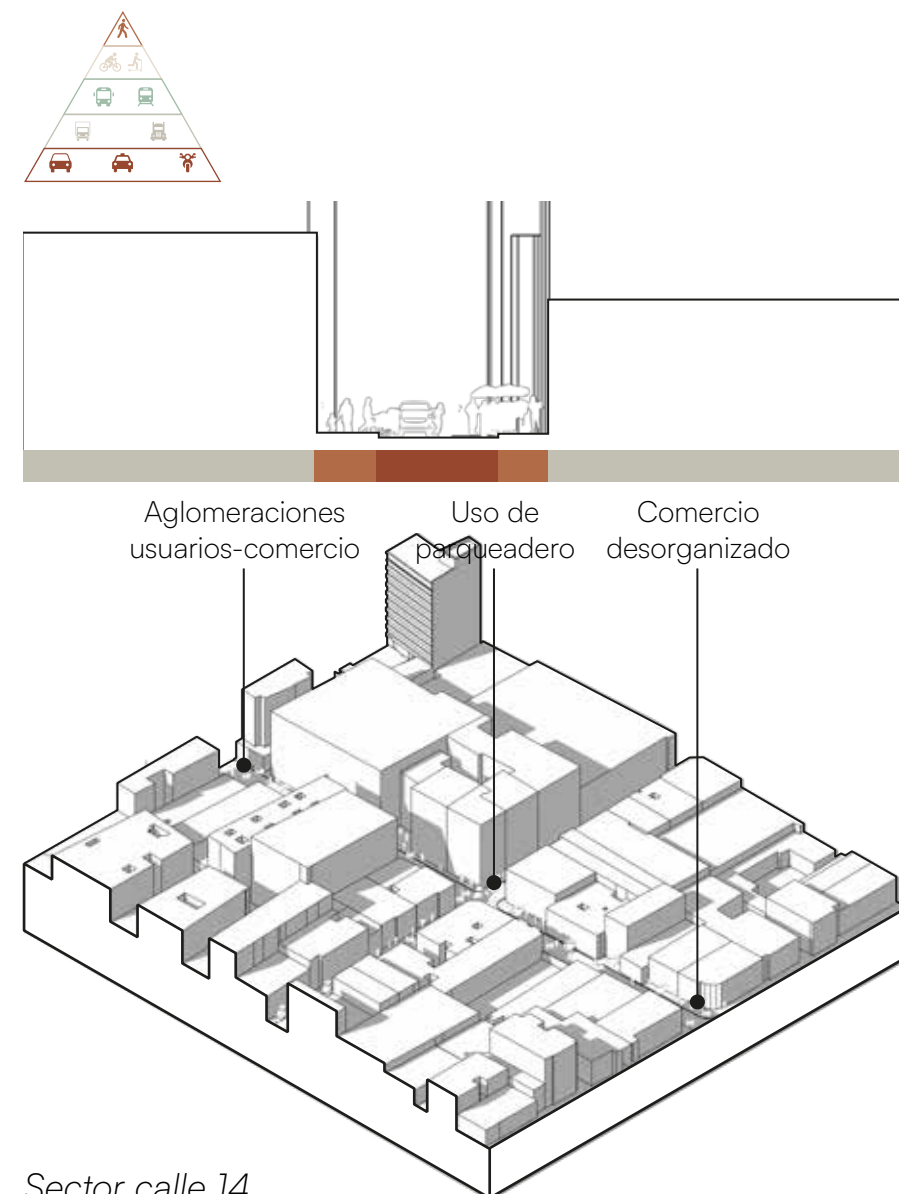


Gráfico 53. Propuesta vías peatonalización.
Elaboración propia

Esta intervención se plantea en espacios donde el flujo peatonal es alto, o tiene los elementos para generarlo, principalmente en zonas de alto valor histórico, o de alta afluencia de usuarios, pensado para generar un mayor disfrute y organización de estos.

Calle compartida



Sector calle 14

Gráfico 54. Diagnóstico vías para calle compartida.
Elaboración propia

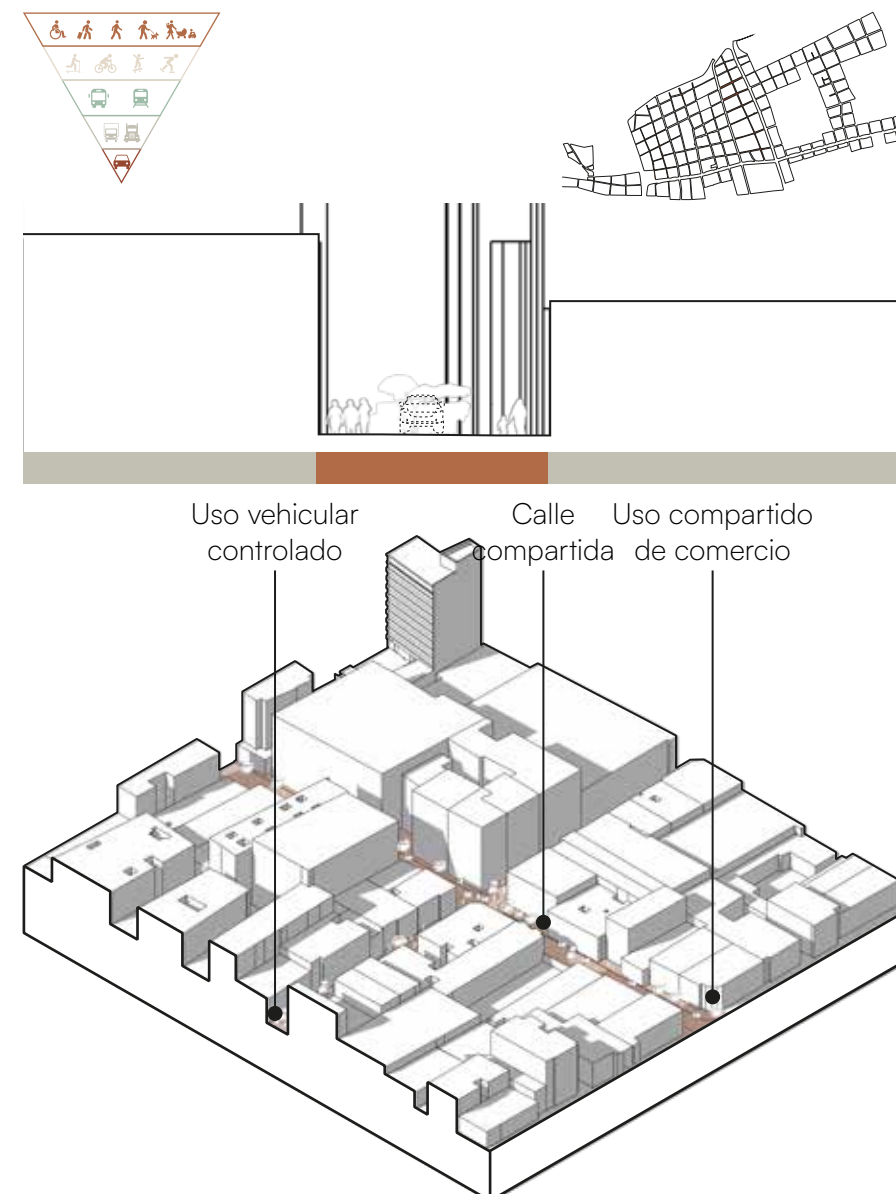
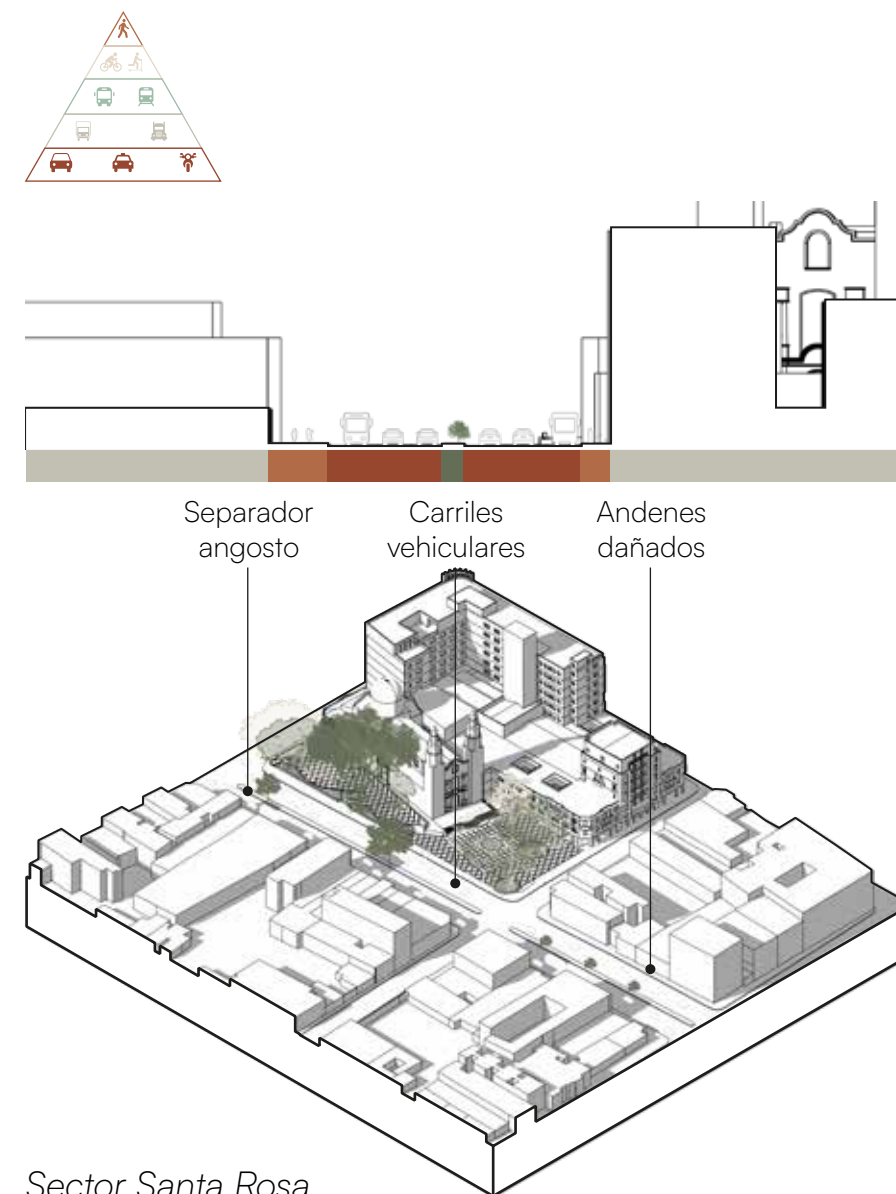


Gráfico 55. Propuesta calles compartidas.
Elaboración propia

La calle compartida surge, de la necesidad de usar la calle como extensión del espacio público, promoviendo el uso del vehículo regulado, apropiando la calle como un lugar para el peatón en ciertos momentos puntuales, donde sea necesario el uso peatonal de esta, pero también, sin limitar el uso vehicular en diferentes tiempos.

Intervención de andenes

La intervención de andenes se propone en vís, donde su estado actual tiene un deterioro avanzado, o donde se puede realizar un ajuste al perfil vial, creando paseos peatonales adaptados a las necesidades del peatón, y generando y resignificando el andén como no sólo un espacio de recorrido, sino también, como un espacio de estancia, uso y recreación.



Sector Santa Rosa

Gráfico 56. Diagnóstico vías ampliación de andenes.
Elaboración propia

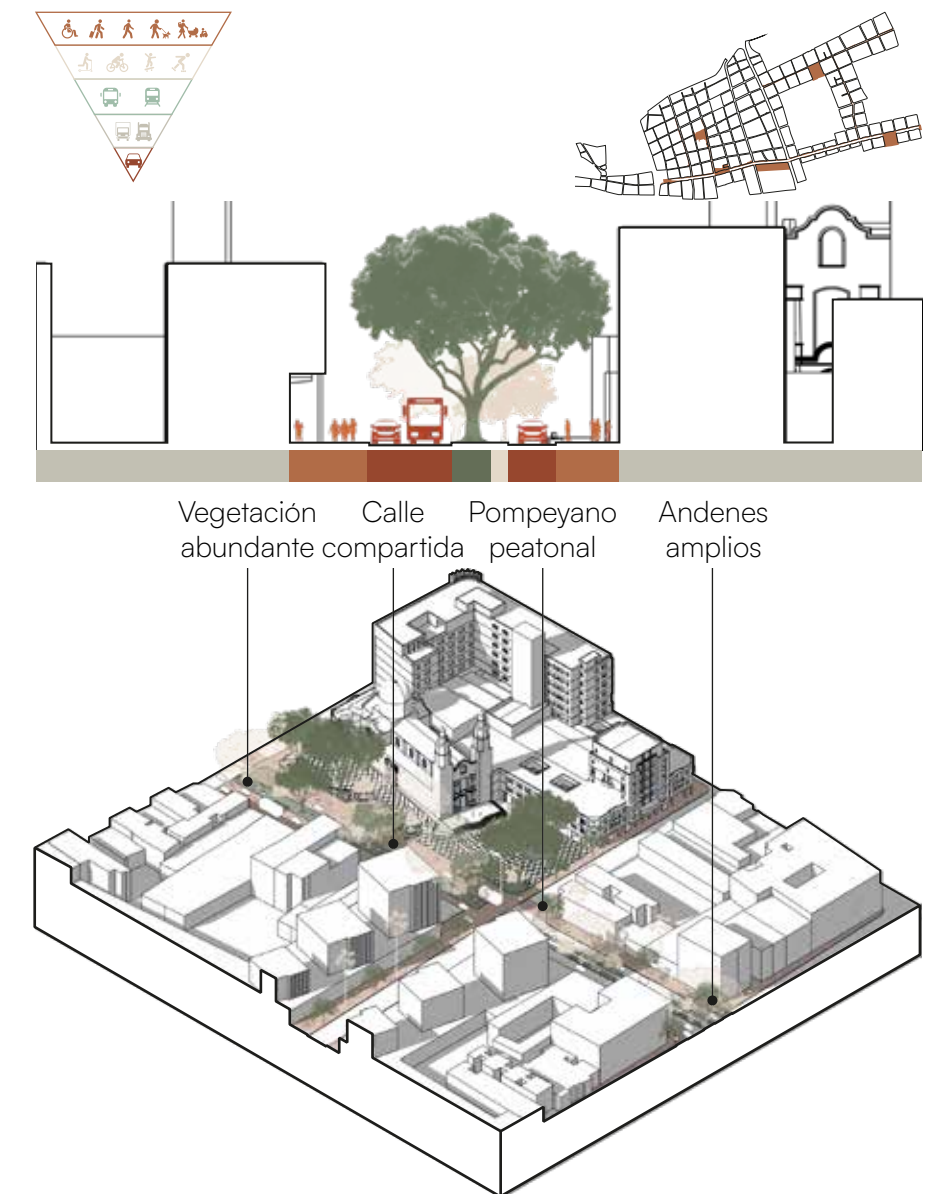


Gráfico 57. Propuesta ampliación de andenes.
Elaboración propia

HERRAMIENTAS PARA UN CENTRO RECREATIVO

Para lograr un mejoramiento general del centro, se plantean 4 herramientas que responden a diversas problemáticas del entorno, y que mejoran la relación del espacio público con los diferentes factores que influyen en el lugar.

La primera herramienta, *centro resiliente*, busca revitalizar los barrios que actualmente, tienen un deterioro de los tejidos sociales, buscando recuperar e introducir dinámicas a estos sectores, apoyando a partir de la diversidad de usos, el mejoramiento integral del espacio.

Centro vivo, busca activar tanto el centro

histórico como el de comercio, a partir del de nuevas edificaciones de uso cultural o la extensión de los espacios comerciales que se dispersan por todo el centro, complementando con la vida nocturna y el baile, que tanto caracteriza a la ciudad.

La herramienta *centro educativo*, actúa principalmente en los espacios públicos y edificios patrimoniales existentes, creando una pedagogía que invite a crear una buena relación con estos, y que estos se conviertan en un museo a cielo abierto, que enseñen la relación con la historia, la naturaleza y el medio ambiente, para crear unos ciudadanos más concientes con su entorno, y que

propician la apropiación de los elementos que ofrece la ciudad.

Finalmente, *centro organizado*, busca reorganizar la distribución del comercio ambulante que existe actualmente, organizando en el espacio público generado, a los vendedores que actualmente usan los andenes para la comercialización de bienes, además de introducir nuevas actividades, a algunos sectores, según el uso planteado por el entorno.

CENTRO RESILIENTE

Redensificación y diversificación de usos

Esta herramienta, busca la revitalización del centro como un espacio habitable, interviniendo principalmente en los barrios Sucre, El Calvario, Santa Rosa, San Nicolás y el Obrero, barrios que tienen un deterioro generalizado, o un uso intensivo de una sola actividad. Este también busca responder a los diferentes planes parciales en la zona, fortaleciendo la red de equipamientos básicos, para frenar el desplazamiento de la población vulnerable presente en el lugar, y anticipando la alta valorización que traerán estos, ofreciendo soluciones de vivienda digna y empleo a los habitantes que actualmente se encuentran residiendo en estos barrios.

Para realizar estas acciones, se deben elegir predios que permitan una redensificación moderada, englobando principalmente, lotes vacíos y de parqueo, viviendas de un piso y edificios con alto deterioro generalizado. Para realizar las intervenciones, se realiza una revisión de la norma volumétrica, además de recalcar en la ocupación, para generar patios, que puedan cumplir un propósito ambiental.

Cuando el perfil se encuentra en alto deterioro físico y social, se decide consolidar un frente de manzana, que introduzca nuevas actividades, sumadas a las actuales, que regeneren los lazos sociales, y mejoren a

su vez, el entorno general inmediato. Cuando la manzana permite la liberación completa de esta, se opta por realizar edificaciones de uso comunal, que sean espacios de convergencia entre lo público y lo privado, generando diferentes usos en estos nuevos lugares.

Para la carrera 10, se realiza un cambio volumétrico, que permita a las edificaciones nuevas y existentes, generar una galería a doble alrura, que genere una caracterización a esta vía, como las existentes Avenida Sexta, Avenida de las Américas o Calle 5, que permita conformar nodos comerciales, a través de esta vía.

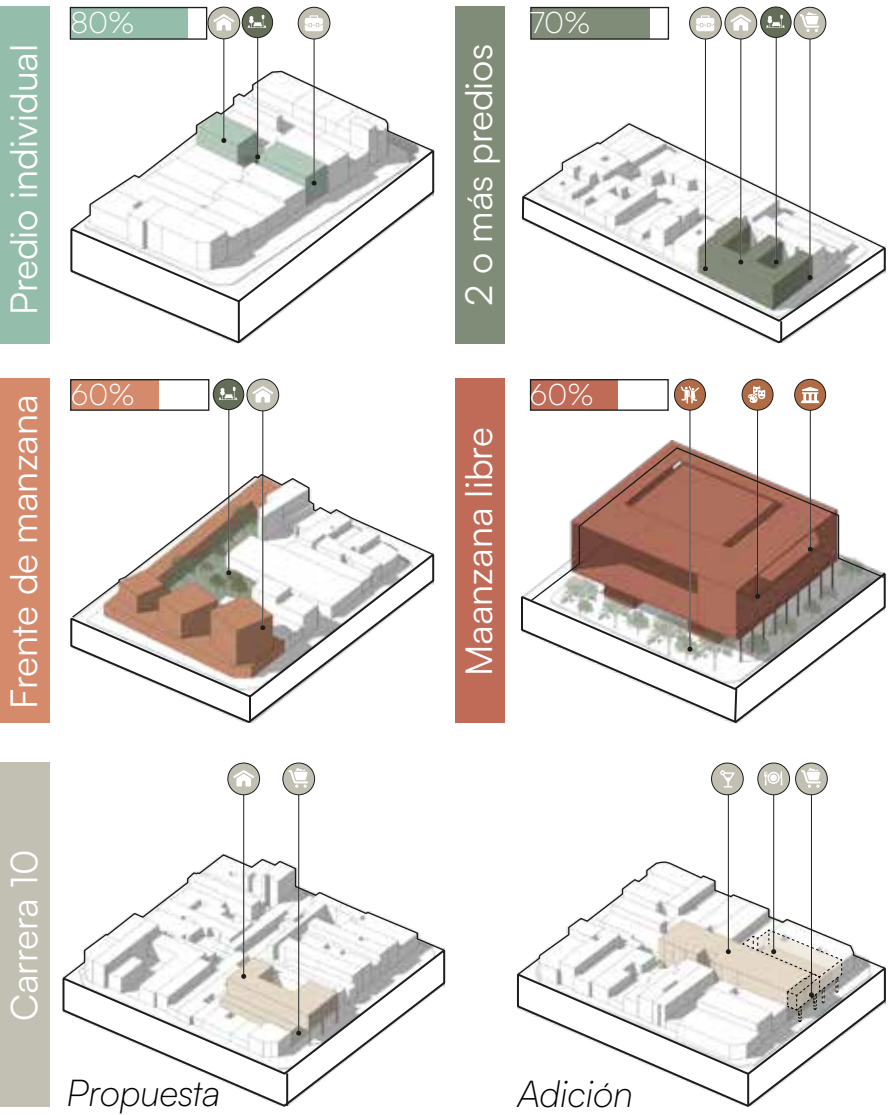


Gráfico 58. Propuesta de modelos de ocupación y construcción. Elaboración propia



Renovación urbana 3: cambio de patrón

Frente carrera 10, carrera 5 y calle 21
Se pueden realizar adiciones y obras nuevas, si la edificación sobrepasa la edificación colindante, deberá generar aislamiento lateral.
Índice de ocupación: 0.8
Aislamientos: lateral 4 m / posterior 6 m

Nivel 3 de conservación contextual

Frente carrera 10
Se pueden realizar adiciones y obras nuevas empatadas en planta, paramento y altura con inmuebles de conservación nivel 1
Índice de ocupación: 0.7

Consolidación 2: consolidación básica

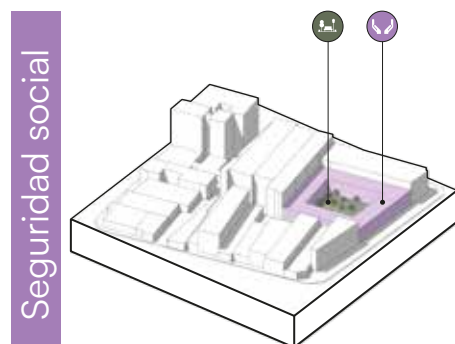
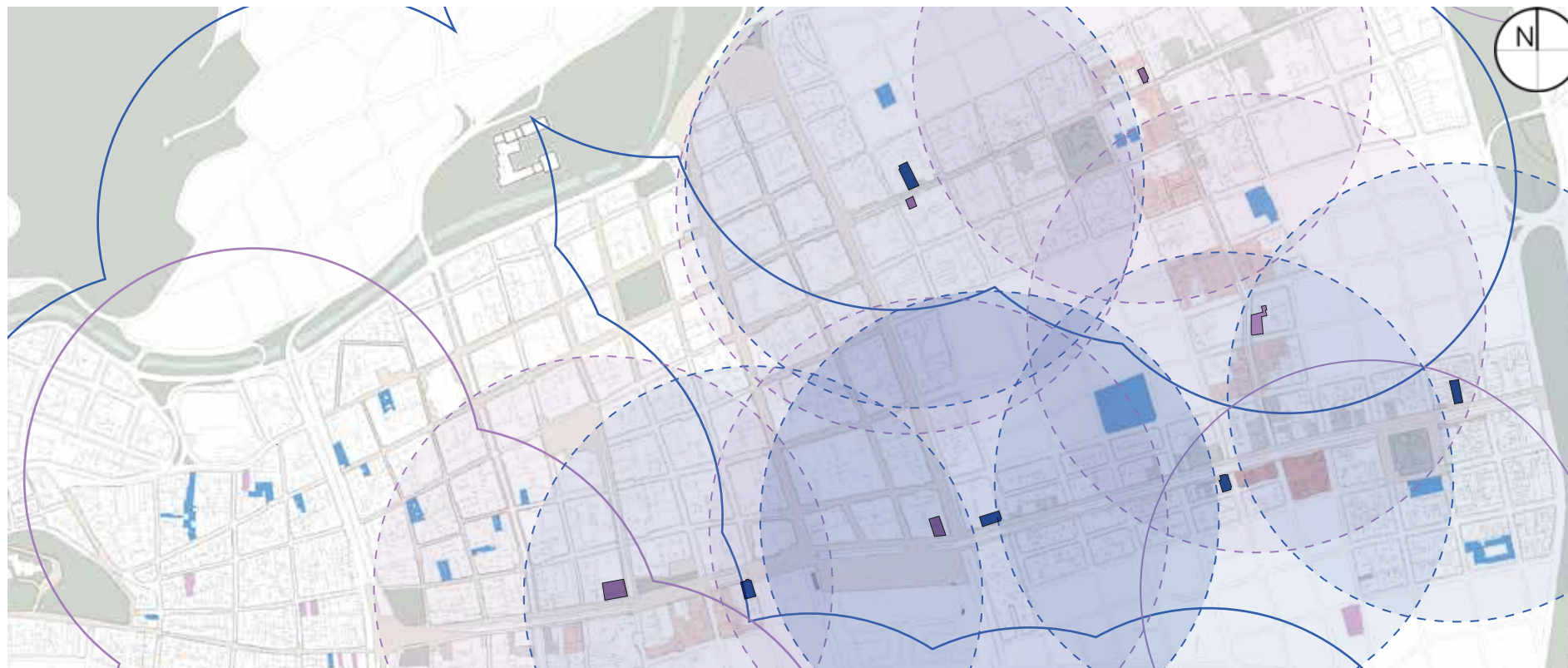
Frente carrera 10
Se pueden realizar adiciones y obras nuevas, si la edificación sobrepasa la edificación colindante, deberá generar aislamiento lateral.
Índice de ocupación: 0.8
Aislamientos: lateral 4 m / posterior 4.5 m

Consolidación 3: consolidación moderada

Frente carrera 10
Se pueden realizar adiciones y obras nuevas, si la edificación sobrepasa la edificación colindante, deberá generar aislamiento lateral.
Índice de ocupación: 0.8
Aislamientos: lateral 4 m / posterior 4.5 m

Mapa 41. Definición de lotes y normativa. Elaboración propia

Fortalecimiento del sistema de equipamientos



Mapa 42. Análisis y propuesta red de equipamientos.
Elaboración propia

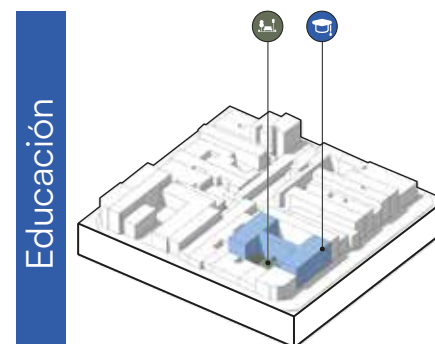


Gráfico 59. Propuesta volumétrica de equipamientos.
Elaboración propia

Después de la asignación de lotes de intervención, se realiza un análisis del sistema de equipamientos que intervienen directamente en la población, educación y seguridad social, donde se plantea una red de espacios educativos para las diferentes etapas escolares, además de espacios para la ayuda prioritaria de la población vulnerable (trabajadoras sexuales, habitantes de calle, personas con adicción a sustancias, etc), que permita hacer un acompañamiento integral, a los planes parciales actuales y futuros, propuestos en el lugar.

CENTRO VIVO

Ruta cultural de intermanzanas

Como parte del objetivo de activación del centro de Cali a 24 horas, se ha planteado en introducir diversas actividades culturales y comerciales para toda la comunidad, en pro del desarrollo tanto del centro histórico, como del centro del comercio. La posibilidad de ocupar espacios culturales y educativos como danza, teatro, música, galerías de exposición, toda una variedad de actividades que alimentan y definen el centro y la ciudad como espacio recreativo.

Por medio de lotes hoy en día utilizados como parqueaderos o simplemente sin ningún tipo de uso, se proponen estos lugares como una oportunidad de activación,

arquitectónica, con el fin de crear intermanzanas culturales y espacios de actividad diversa que fortalezcan el sector del centro histórico.

Esto es posible teniendo en cuenta los lotes de oportunidades los cuales serán ubicadas las intermanzanas donde se ubican diversas actividades desde comercio tradicional, como también la venta de artesanías y gastronomía típica.

Esto logrará en el centro una actividad y vida constante, ya que actualmente, la mayoría de estas se desarrollan durante el día, fortaleciendo las actividades culturales y turísticas en él.



Mapa 43. Propuesta de ruta de intermanzanas e integración de hitos culturales.
Elaboración propia

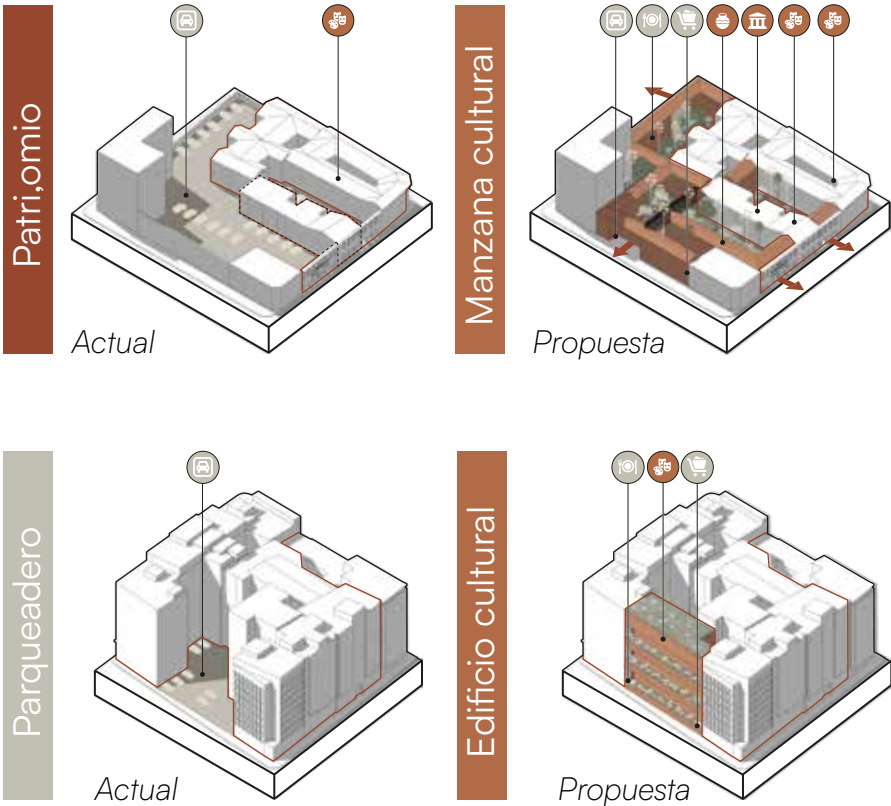


Gráfico 60. Propuesta de modelos de ocupación intermanzanas.
Elaboración propia



Gráfico 61. Cronograma anual centro.
Elaboración propia

Activacion comercial nocturna

El centro de comercio alberga principalmente, actividades comerciales y de servicios, contando con lugares tales como bancos, centros comerciales, discotecas, locales comerciales, etc. Aunque estos representen una importancia comercial y económica significativa para el sector y la ciudad, son lugares con horario definido, las cuales no permiten una permanencia continua.

Muchas de estas se realizan en horario diurno, haciendo del centro un lugar inactivo durante la noche, salvo en lugares específicos con presencia de discotecas o espacios dedicados a la recreación nocturna.

Para esto, se generan espacios como plazoletas para actividades nocturnas, como el baile la gastronomía y la rumba, incentivando el uso de este en horarios nocturnos, además de adecuar parques en puntos estratégicos, como Santa Rosa o el barrio Obrero para la dispersión de actividades recreativas en horario de la noche, dignificando una característica que define a la ciudad, como es la rumba, y volviéndola esta, un elemento más inclusivo y más abierto para el público general.

Por otro lado se diversifican los espacios comerciales ya existentes con respecto a su economía actual, incluyendo más variedad de actividades como cultura, cine, comida, entre otras actividades que se encuentren alieneadas a la idiosincracia y las dinámicas de la ciudad durante la noche.

Los centros comerciales de gran envergadura serán los primeros en iniciar con esta medida, pues son ellos quienes poseen mayor infraestructura, esperando un efecto en cadena, que con el tiempo, puntos comerciales de menor escala comiencen a diversificar sus horarios, dinamizando aun más la economía nocturna del centro.



Mapa 44. Analisis y propuesta de elementos comerciales.
Elaboración propia

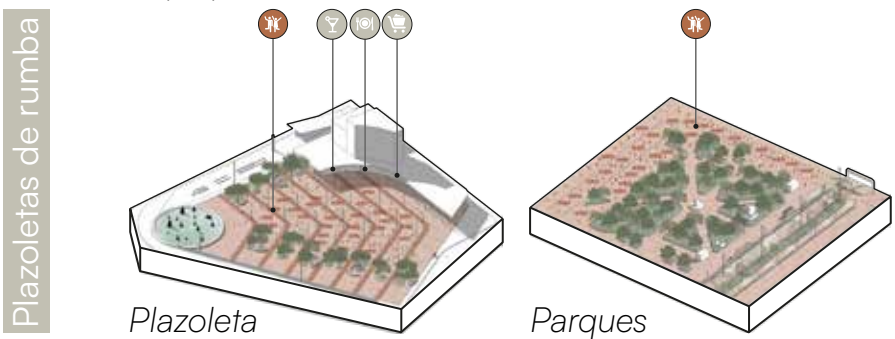


Gráfico 62. Propuestas de espacios públicos de rumba.
Elaboración propia

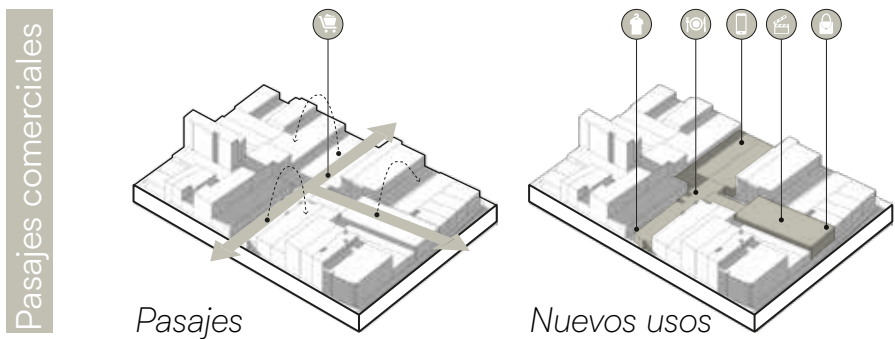


Gráfico 63. Propuestas nuevos usos pasajes comerciales.
Elaboración propia

CENTRO EDUCATIVO

Parques educativos

Esta herramienta va enfocada en el mejoramiento y relación con el espacio público y el patrimonio, elementos fundamentales para el desarrollo de centro, y que lástimosamente han caído en el deterioro y el desuso, reconciliando la relación entre el usuario y el espacio, y mejorando la percepción de estos.

Para esta herramienta, se busca lograr la creación de actividades de embellecimiento, producción y conservación de la estética de los parques, involucrando a la comunidad, generando sentido de pertenencia y de alguna manera, promover buenas prácticas de la ciudadanía como usuarios.

Concebidos en 2 categorías: parques pedagógicos y prácticos, los primeros buscan enseñar y mejorar la relación de los habitantes con el medio ambiente y el entorno, por medio de actividades de concientización y embellecimiento general de los parques y demás espacios útiles. Se propone mobiliarios didácticos con el fin de enseñar las diferentes especies de flora que habitan los parques y que conforman el Bosque Seco Tropical, de igual manera las especies de fauna que hacen parte del ecosistema, incentivando y promoviendo el avistamiento de avifauna en estos, como actividad recreativa y didáctica.

Los parques prácticos tienen como objetivo vincular a la comunidad, tanto primera infancia como edad adulta, brindando todo tipo de conocimientos afín a la agricultura urbana y sostenibilidad, generando conciencia sobre cuidados y realidad ambiental, impartir conocimiento de economía circular, fortaleciendo a su vez, la seguridad alimentaria en la comunidad.

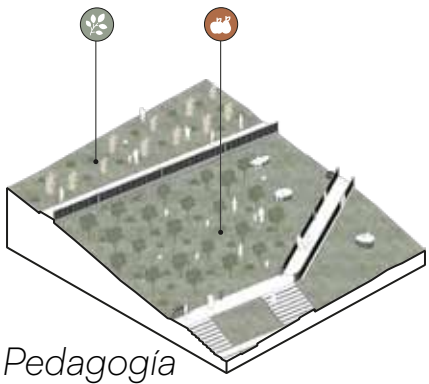
Estos espacios, cuentan con las condiciones necesarias para la impartición de conocimiento teórico-prácticos, donde se puede interactuar de forma directa con la tierra, usando como piloto, el Parque de San Antonio.



Parques prácticos

Parques pedagógicos

- Avistamiento de aves
- Avistamiento de insectos
- Cultivo de frutas
- Cultivo de hierbas
- Apreciación de flores
- Pedagogía especies
- Atracción de polinizadores
- Atracción de aves
- Vida saludable



Mapa 45. Propuesta de intervención de parques.
Elaboración propia

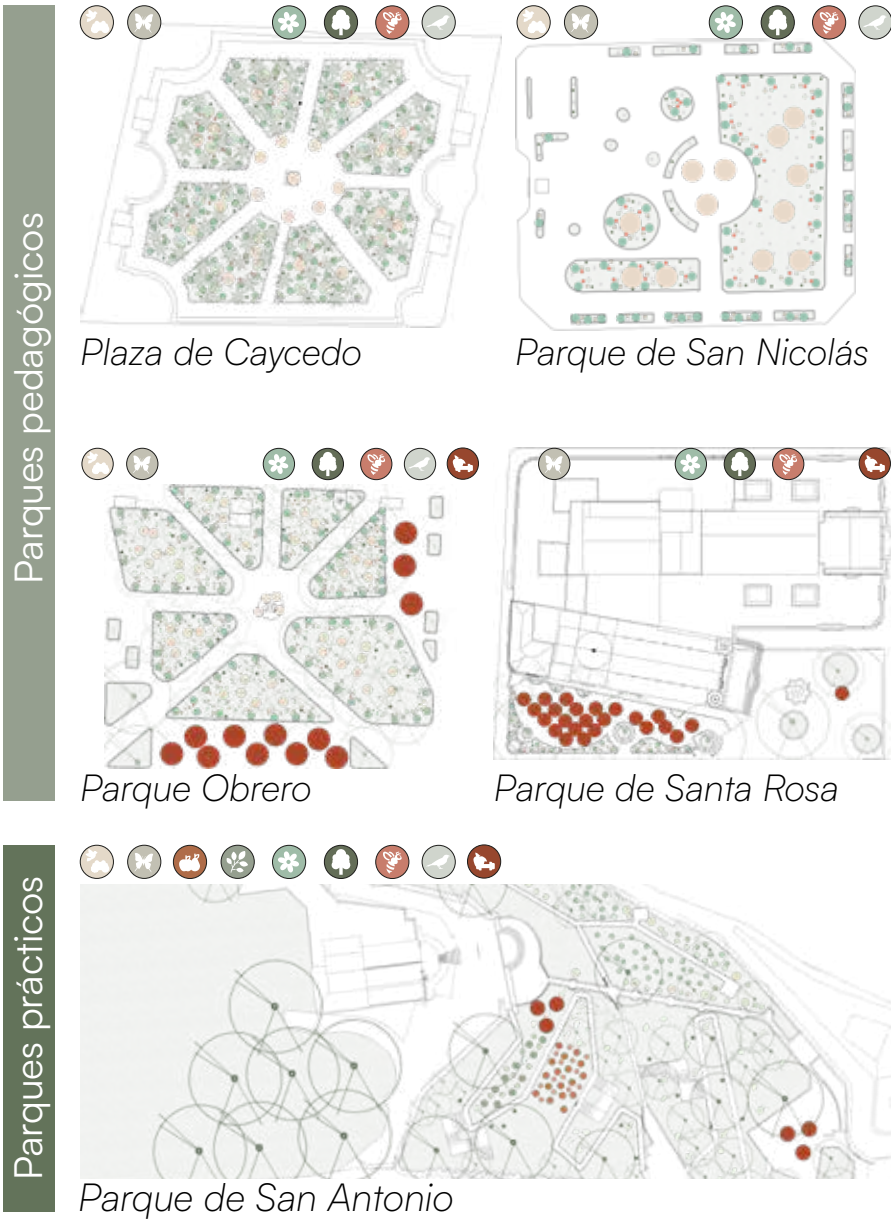


Gráfico 64. Esquemas de propuestas de uso y estética de parques.
Elaboración propia

Red de exaltación y mejoramiento patrimonial.

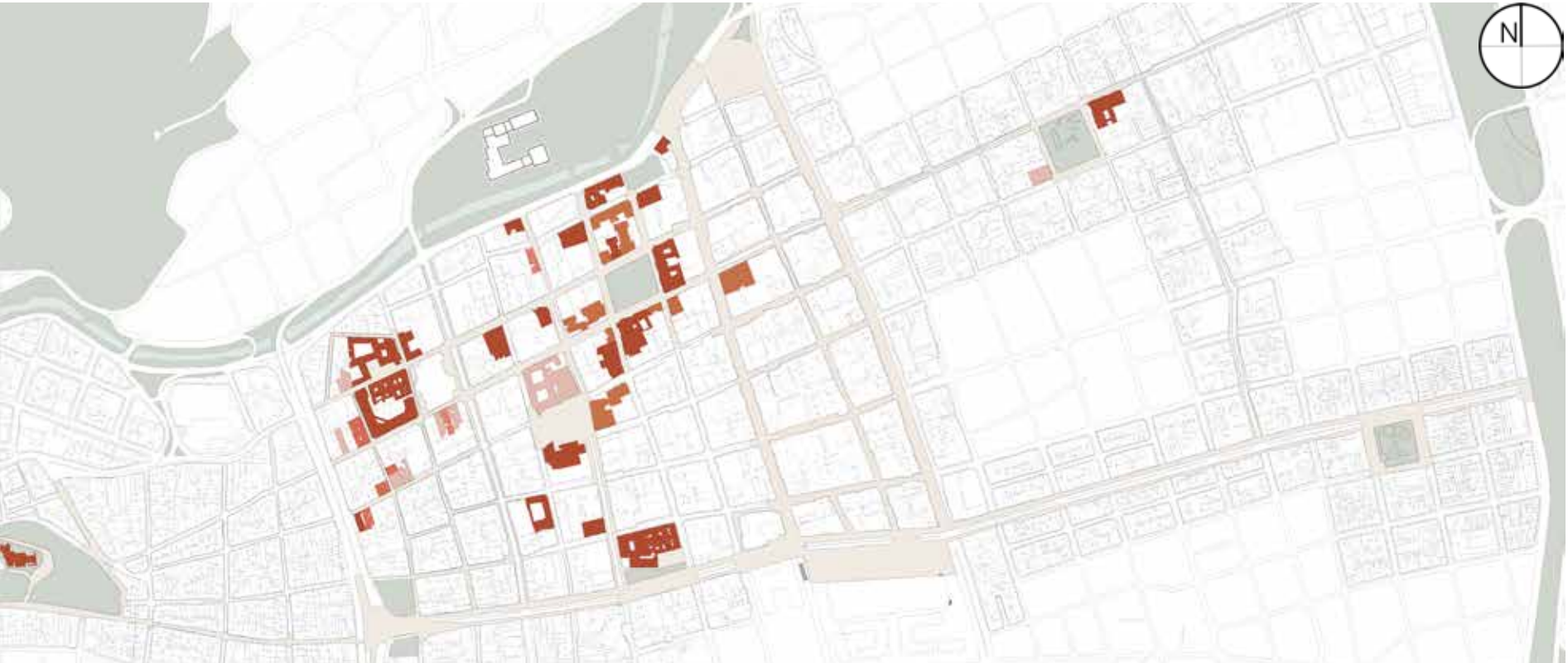
Esta estrategia tiene como objetivo resaltar la riqueza arquitectónica del centro, mostrar el patrimonio, cual relatos que cuentan la historia de la ciudad, a través de la arquitectura. Para esto, se generan 4 categorías: exaltación, reuso, restauración y mantenimiento, cada una enfocada a las diferentes problemáticas presentes en estas edificaciones.

La primera propuesta, la exaltación de elementos patrimoniales que se encuentran en buen estado, busca mostrarlos al público, tener mayor protagonismo y difusión por medio de mobiliario, que involucren dichos elementos.

Por otra parte, se considera realizar un reciclaje arquitectónico en algunos edificios que actualmente se encuentren en desuso, con la intención de ponerlos nuevamente en funcionamiento, empleando otro tipo de actividad para el esparcimiento y beneficio de la comunidad.

Por medio de obras de reparación, se busca exaltar nuevamente la arquitectura original de algunos edificios que actualmente cuentan con un deterioro estructural o de fachada avanzado, o que ya han colapsado en algunos casos puntuales, retomando su valor patrimonial para ser mostrado al público general.

También se realiza la restauración y embellecimiento físico de fachadas, principalmente en edificios patrimoniales con usos comerciales y de servicios, se pone en marcha la liberación de elementos que pueden afectar su estética visiblemente como publicidad, pintura o ilustraciones no acordes a la edificación, esto con la finalidad de preservar lo más posible la arquitectura, el valor simbólico e histórico que representa estas edificaciones.



- Exaltación
- Reuso
- Restauración
- Mejoramiento

Mapa 46. Análisis y propuesta de integración de edificios patrimoniales.
Elaboración propia

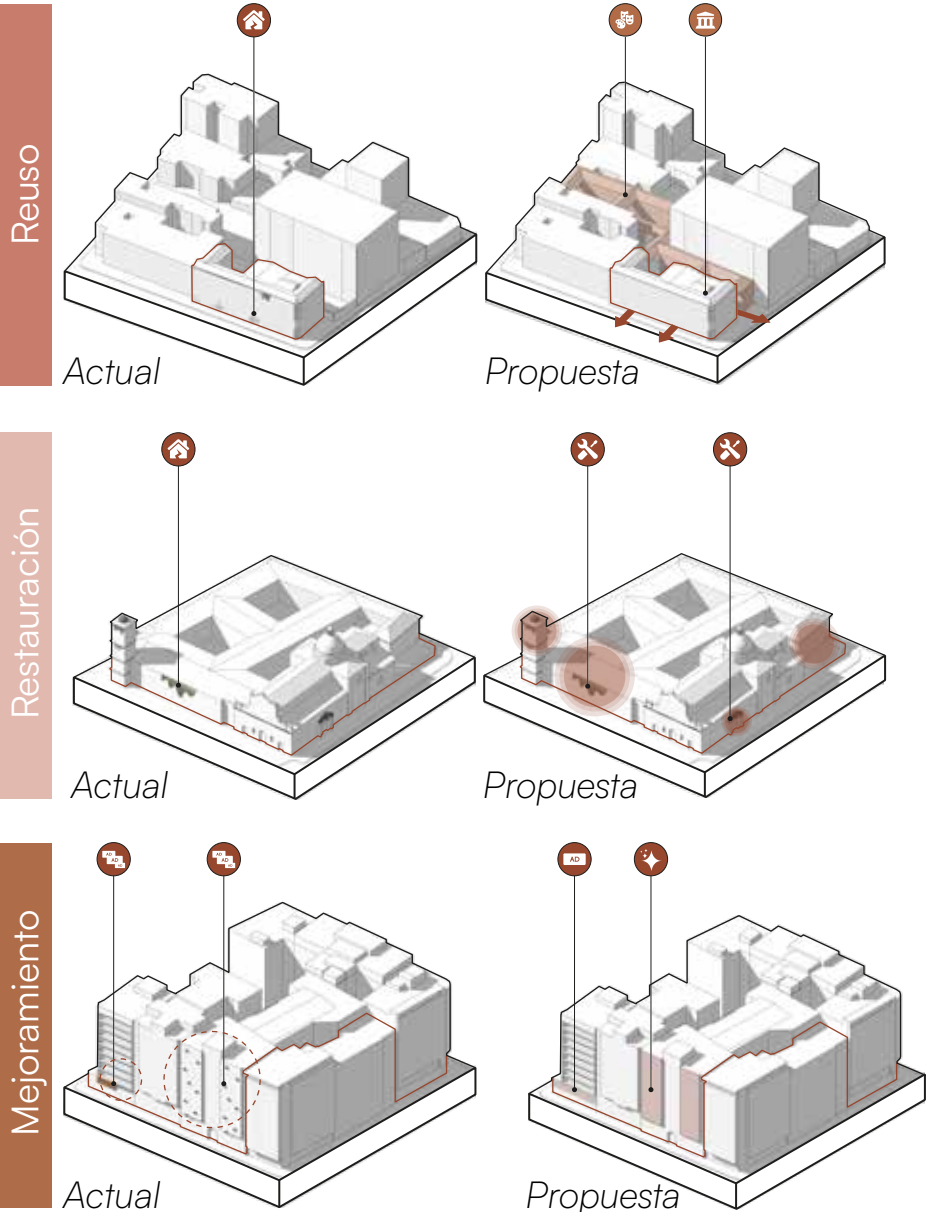
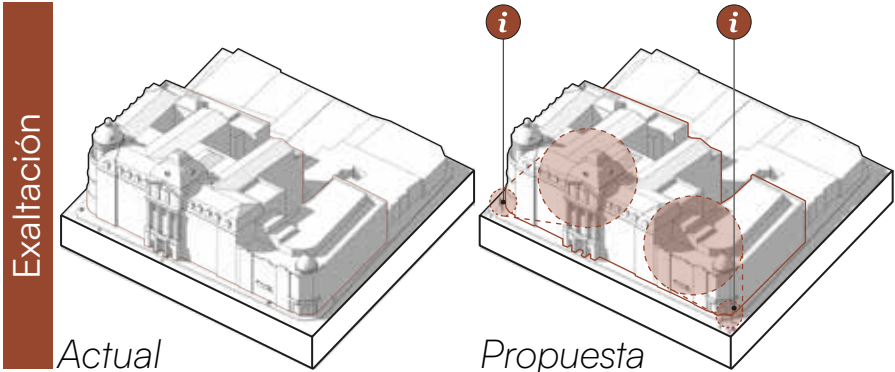


Gráfico 65. Propuestas de intervención de edificios patrimoniales.
Elaboración propia

CENTRO ORGANIZADO

Clasificación de actores comerciales

Por medio de esta estrategia, se implementa una estructura que logre una mejor dinámica comercial para los comerciantes a partir de un orden que beneficie a los comerciantes y usuarios, estableciendo un cronograma de nuevos horarios acordes al uso. Se propone la clasificación de los actores comerciales, lo que busca organizar diferentes tipos de comercios que se encuentran en el centro acordes a la zona donde se ubican.

En el centro histórico se tendrá comercios enfocado a costumbres y tradiciones, como artesanías, gastronomías autóctonas, arte, entre otros. Esto potenciando los valores históricos del sector donde se ubican.

El comercio de variedades busca organizar el comercio y condensarlo en lo que actualmente se considera el centro de comercio.

Se cuenta con comercio de abastecimiento ligado al comercio de uso mixto, el cual se concentra en las vías donde existe o va a existir mayor cantidad de habitantes, continuando con las dinámicas ya establecidas en algunas de estas. Se establecen comercios florales, frutales, tiendas, entre otros que refuercen y recuperen algunas dinámicas o espacios que se han perdido, como la galería del Calvario, y que marcan a hoy ciertos usos del espacio.

Con respecto al comercio informal en el espacio público, que venden cierto tipo de comercio específico, principalmente comida y prendas de vestir, la propuesta va dirigida a organizarlos en los andenes y vías de uso mixto para, de alguna manera, lograr un control y organización del espacio público.

Finalmente, se establecen lugares para el comercio nocturno, discotecas, bares, restaurantes, librerías, que potencien en algunos sectores, las dinámicas nocturnas del lugar.



Mapa 47. Esquema para organización de actores comerciales.
Elaboración propia

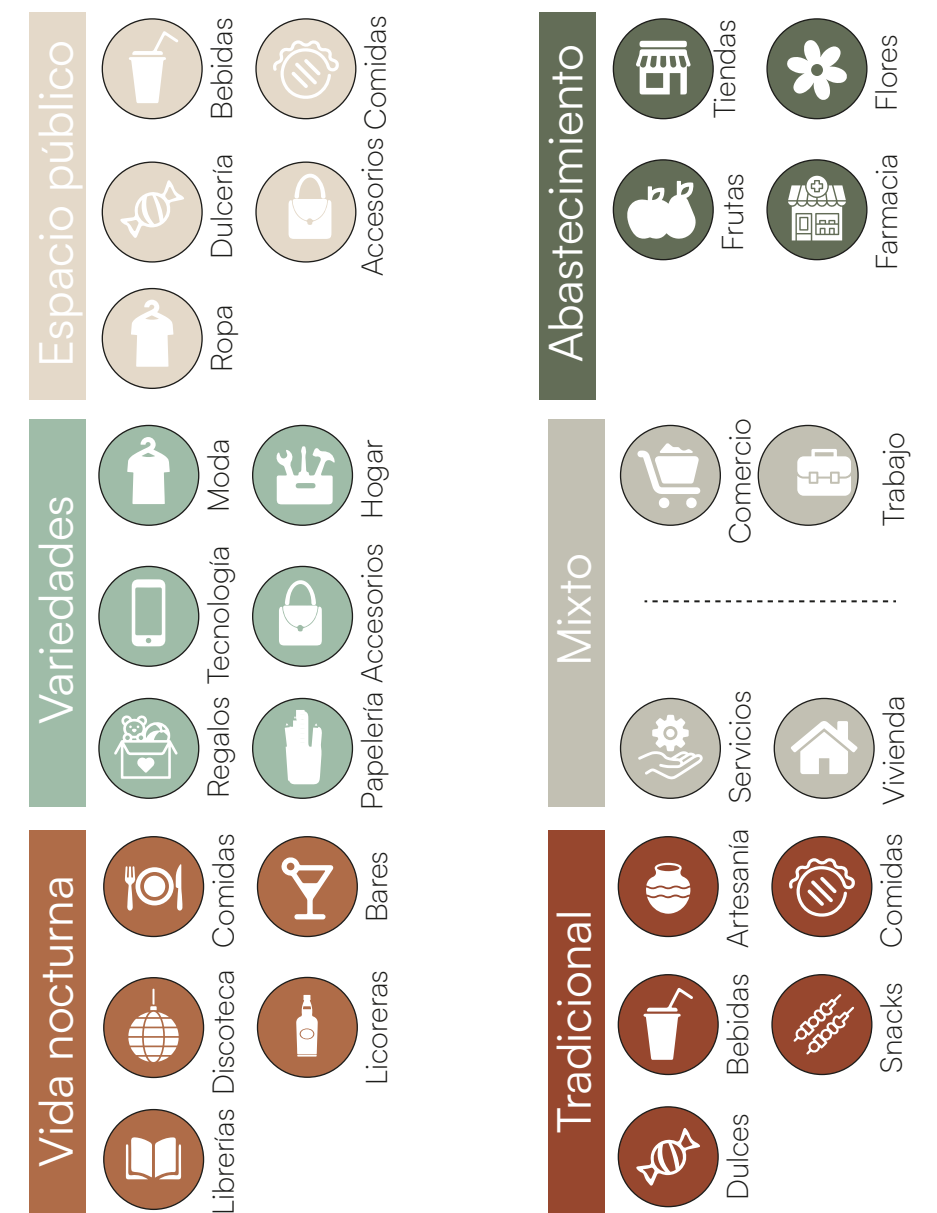


Gráfico 66. Esquemas de usos comerciales.
Elaboración propia

Cronograma propuesto

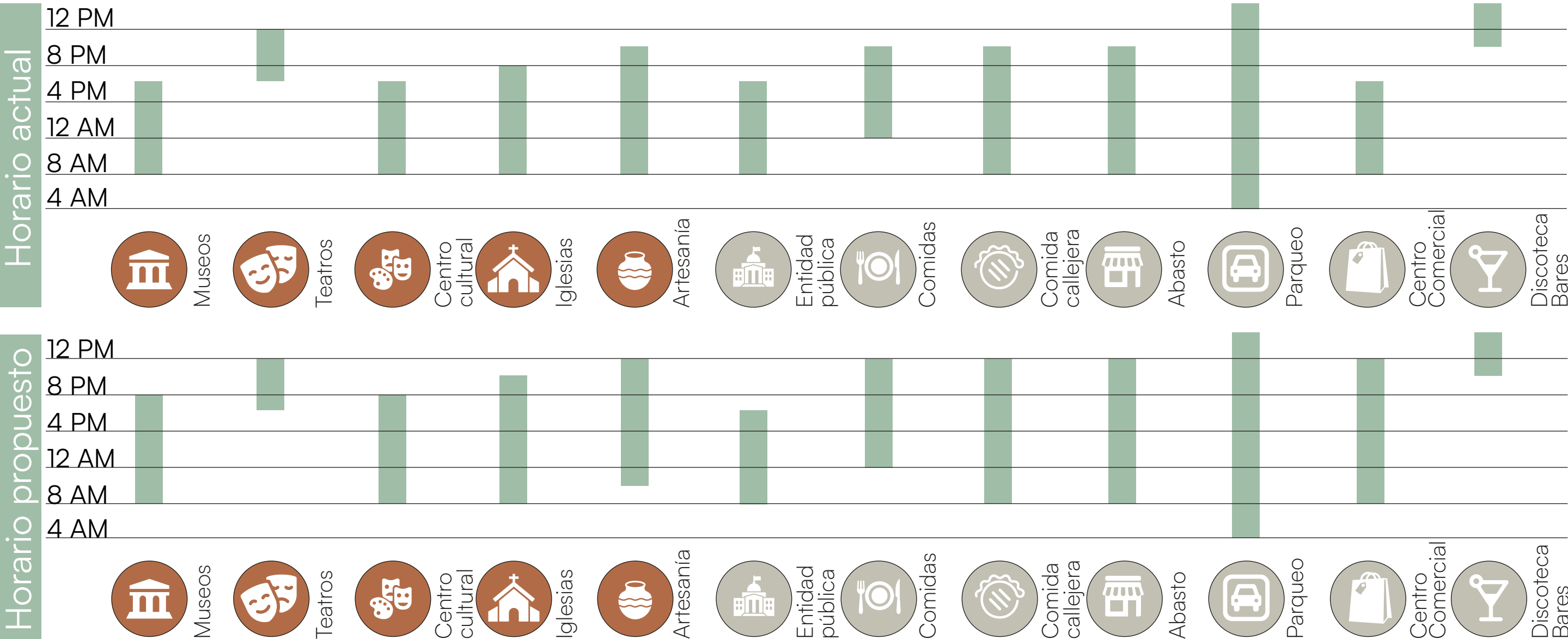
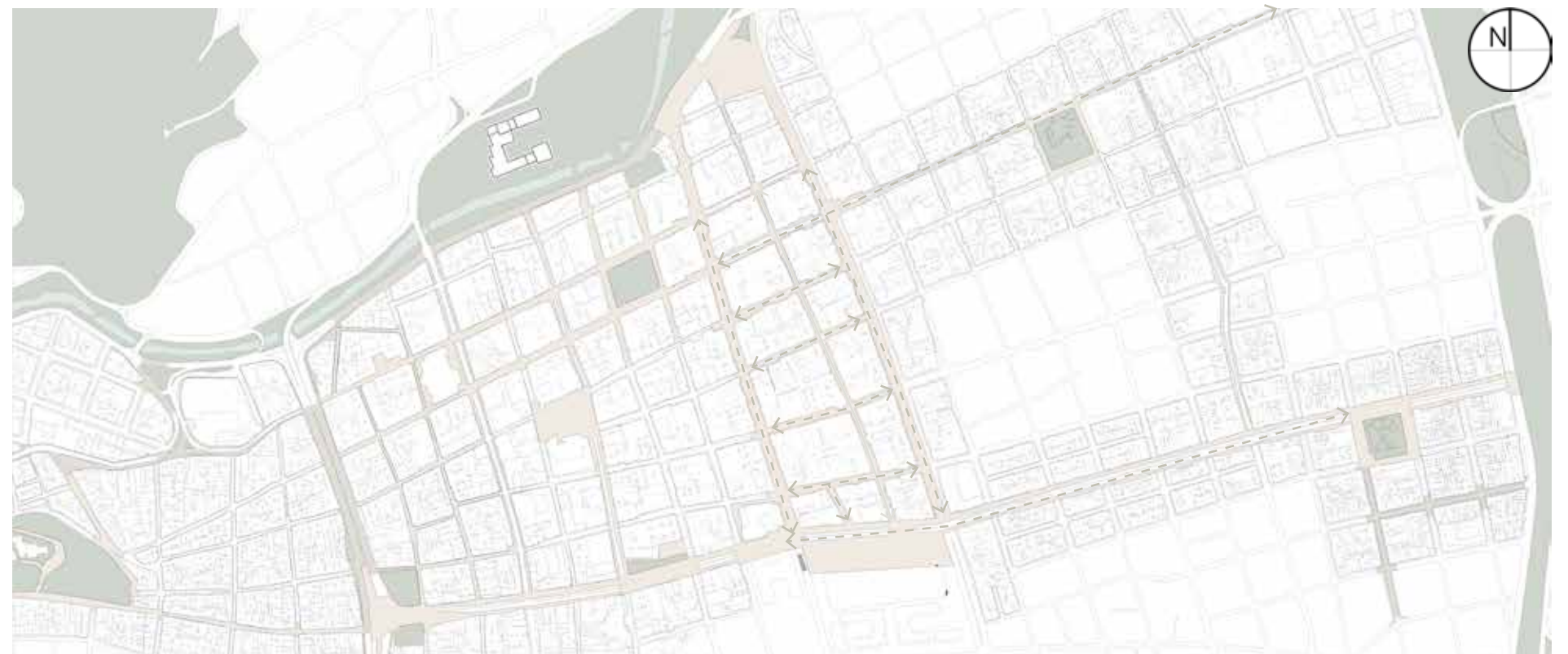


Gráfico 67. Cronograma para usos del centro.
Elaboración propia

Corredores comerciales en el espacio público

Los corredores comerciales ubicados en el espacio público destinan ciertas vías para el comercio de forma ordenada, por medio de ventas fijas o ambulantes. Ambas ubicadas en los andenes y/o calles de forma periodica. Para las ventas ambulantes se considera espacios los cuales pueden moverse una vez terminada la actividad del día, pasan a ser vías de uso vehicular no compartido.

La idea es empezar a dispersar los vendedores ambulantes que venden todo tipo de comercio, buscando una descentralización de la zona, una organización definida y una mejor calidad de vida y servicio para usuarios y vendedores.



Mapa 48. Corredores comerciales.
Elaboración propia

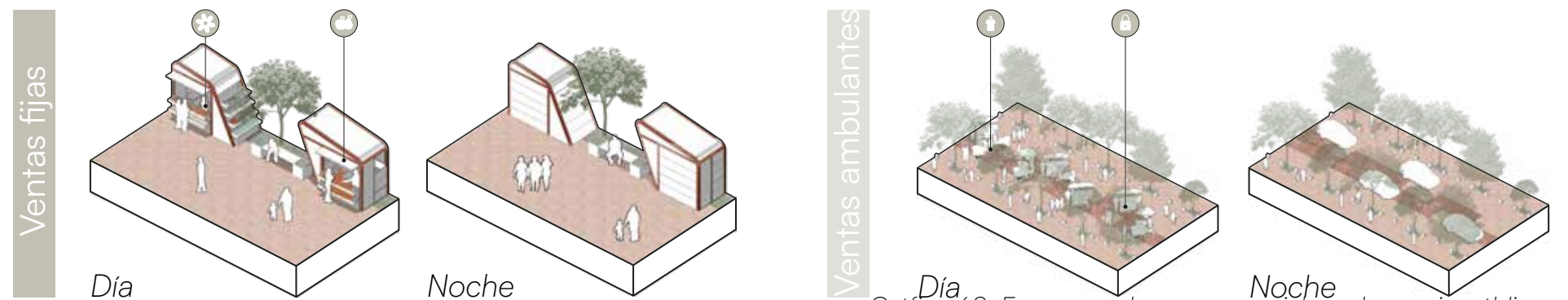


Gráfico 68. Esquemas de uso comercial en el espacio público.
Elaboración propia

ESTRATEGÍAS DE DISEÑO

Después de definir las herramientas para la intervención del entorno, se establecen las estrategias de diseño, reconociendo los elementos generales clave para la conformación del centro, estos siendo el Río Cali, la Plaza de Cayzedo, el parque y barrio de San Antonio, el barrio y la iglesia de La Merced, los barrios Obrero y San Nicolás, el centro de comercio, etc, esto a partir de las conexiones establecidas anteriormente.

Luego de reconocer, se decide recordar el río como elemento natural en constante cambio, así como el centro, una pieza de la ciudad que ha cambiado a través del tiempo, pero sigue siendo parte de la ciudad,

evolucionando con ella. Esto se toma en cuenta a partir de los diferentes cauces que ha tenido el río debido a sus diversas intervenciones, intentando emanar en el espacio público y dejando en el piso, impregnada la huella del agua a través de la piedra, emanando los trayectos a través del tiempo, y haciendo paralelismo del centro como un actor de cambio y transformación, pero que siempre está presente su esencia.

RECONOCER

Elementos clave que conforman el centro



Mapa 49. Esquema 1 estrategias de diseño.
Elaboración propia

REMEMBRAR

El río como elemento natural contante a través del tiempo



Mapa 50. Esquema 2 estrategias de diseño.
Elaboración propia

REALZAR

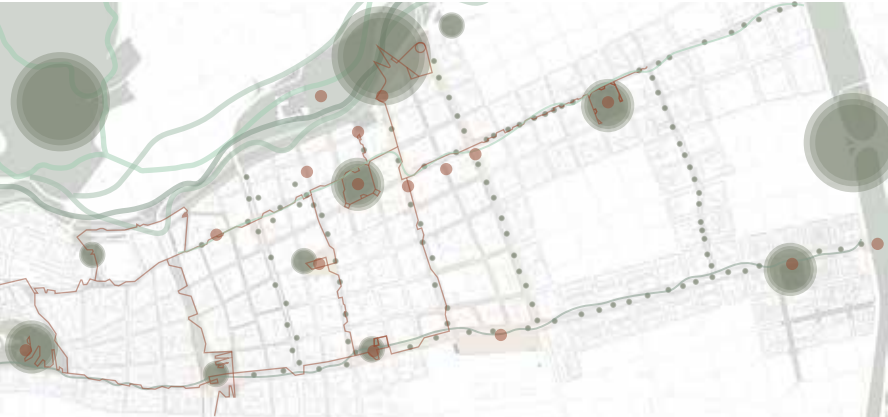
Conectar y visualizar el patrimonio para el público como relato de la ciudad



Mapa 51. Esquema 3 estrategias de diseño.
Elaboración propia

RECUPERAR

Legado ambiental para mitigar las islas de calor



Mapa 52. Esquema 4 estrategias de diseño.
Elaboración propia

Posteriormente, y luego de identificar la riqueza patrimonial del centro, se crea un circuito patrimonial, que comienza en la calle 5 con el proyecto de Jovita al Río, y se completa por el centro histórico y el barrio de San Antonio, resaltando el patrimonio arquitectónico como un relato vivo de la historia de la ciudad, realzando este al público de a pie, y vinculando a este cada una de las zonas con alto valor patrimonial.

Para finalizar, se debe recuperar las conexiones ambientales, debido al ser este, un punto crítico entre los cerros tutelares y el río, y como el lugar, se puede transformar y crear un bosque urbano, mitigando en él, las

islas de calor, y convirtiéndolo en un espacio articulador entre los cerros, el Río Cauca y el valle para el paso de fauna silvestre y urbana, y fortaleciendo la masa arbórea en su paso.

Figura 20. Fotografía aérea barrio La Merced.
Fuente. <https://en.colombiatours.travel>

C14

PROYECTO LUGAR

Revitalización de espacio público y vialidades en el centro de Cali

Figura 21. Fotomontaje Sector La Merced.
Elaboración propia



PROYECTO ESCALA LUGAR-CONTEXTO

Centro recreativo para todos

El proyecto en esta escala, busca conectar los diferentes espacios públicos, propuestos y existentes, creando ejes recreativos, culturales y comerciales, que conformen la unión de un centro diverso, potencializando estas dinámicas diurnas y nocturnas, generando espacios más caminables y agradables a la percepción del usuario, para que pueda desenvolverse en el centro, de una manera amena y despreocupada.

La intervención tiene 3 ejes principales a desarrollar, las carreras 4 y 5 como senderos que cuentan la historia de la fundación de la ciudad, enalteciendo el patrimonio y la cultura caleña a su paso.

La calle 13 como eje primordial para el desarrollo comercial de la ciudad, y como las dinámicas comerciales se pueden desarrollar de manera adecuada, sirviendo este como cierre del centro histórico y apertura al centro de comercio, y como articulación directa al río, por parte del centro.

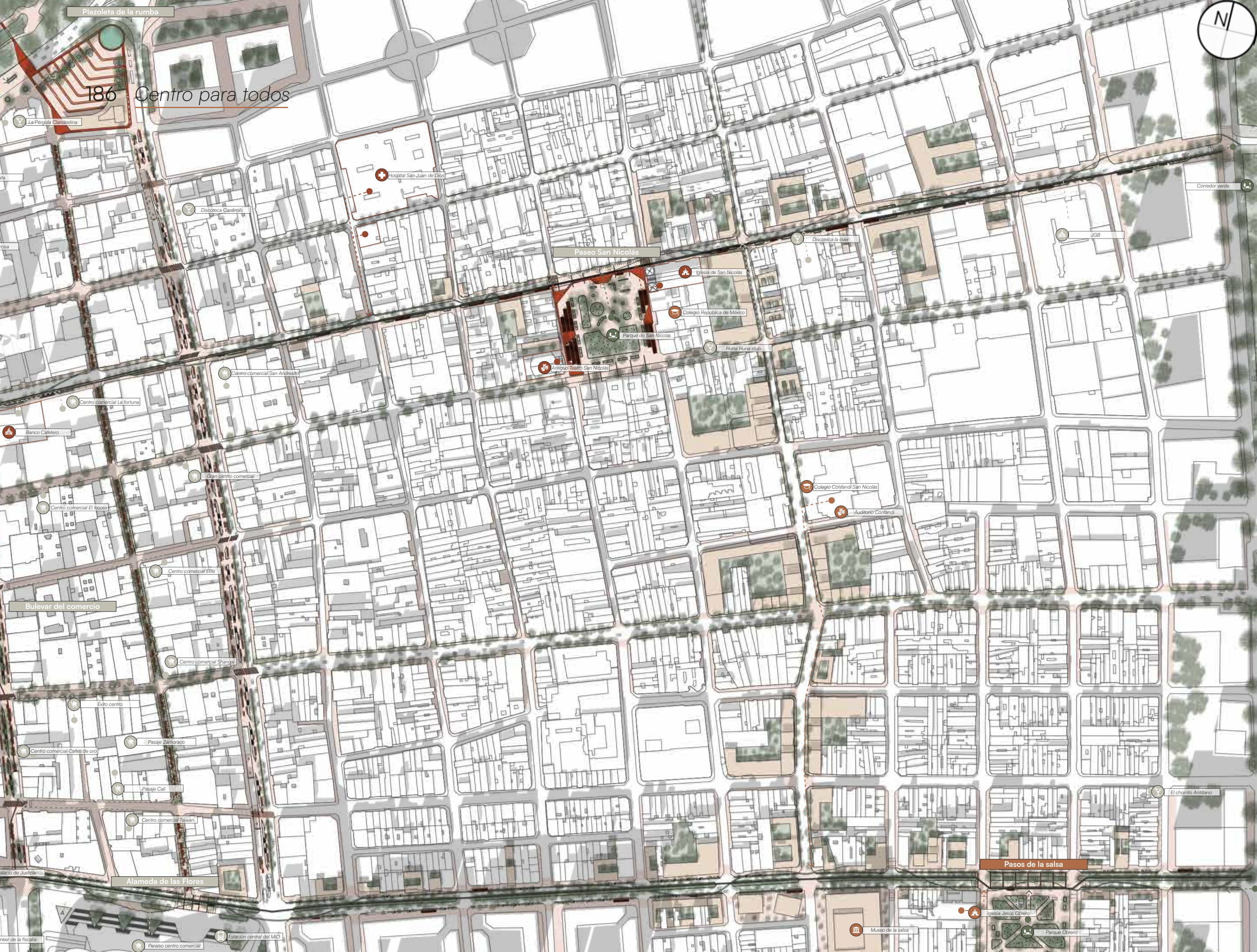
Y finalmente, la carrera 10, como vía de transformación, de despliegue cultural, que siempre ha estado en constante cambio, hasta el día de hoy, y cómo esta, ha sido escenario de hitos y momentos que impactaron, transformaron y moldearon la cultura e identidad caleña conformada hasta el día de hoy.

A partir de estas, se despliegan otras intervenciones, que van ligando igualmente la cultura, el patrimonio y el comercio, siempre ligados de mejorar la calidad perceptual y ambiental de este, para generar un centro memorable y único, para la ciudad de Cali.





186 Centro para todos



CARRERAS 4 Y 5

Paseo por la cultura e historia de Cali

Esta intervención consta de las carreras 4 y 5, las vías que conforman la Plaza de Cayzedo, y que articulan diferentes hitos del centro histórico y fundacional, y que cuentan una relatoría al aire libre de la fundación y transformación de Santiago de Cali, como lo es el barrio y la Iglesia de La Merced y la ciudad colonial y republicana, los bordes de la Plaza de Caycedo y la transformación de las edificaciones como un cambio de paradigma a la ciudad moderna, y el barrio y Parque de San Nicolás y la convivencia del mundo contemporáneo.

La propuesta busca también conectar dos proyectos planteados, y lograr la conexión de

diferentes espacios públicos como lo son, el corredor verde y tren de cercanías, con el proyecto de Jovita al Río, enlazando en su paso a espacios relevantes ya mencionados, para generar una conexión urbana a nivel de centro con la ciudad.

La propuesta consta de la peatonalización de la carrera 4 entre calles 5 y 13, un recorrido museográfico que destaca el patrimonio, la cultura e historia de la ciudad conectando con la propuesta de la calle 13. A partir de esta, se conecta con la carrera 5, se realiza un paseo urbano ligado al borde urbano aprovechando los potenciales comerciales del barrio San Nicolás, a través de la

disminución de un carril vehicular y la intervención predio a predio para la introducción de nuevos usos al barrio, diversificando este para una activación social.

Figura 23. Ilustración barrio La Merced.
Elaboración propia



Memorias patrimoniales

El tramo comprendido entre la calle 5 y 8, busca exaltar la riqueza patrimonial del barrio La Merced, destacando en él, hitos urbanos como el complejo de La Merced, y contando en este, los primeros pasos que tuvo la ciudad de Cali en uno de los barrios tradicionales y de estilo colonial que cuenta la ciudad, empatando con el proyecto de Jovita al río, y dando continuidad con esta relatoría museográfica ya planteada, el este caso, en el centro histórico.

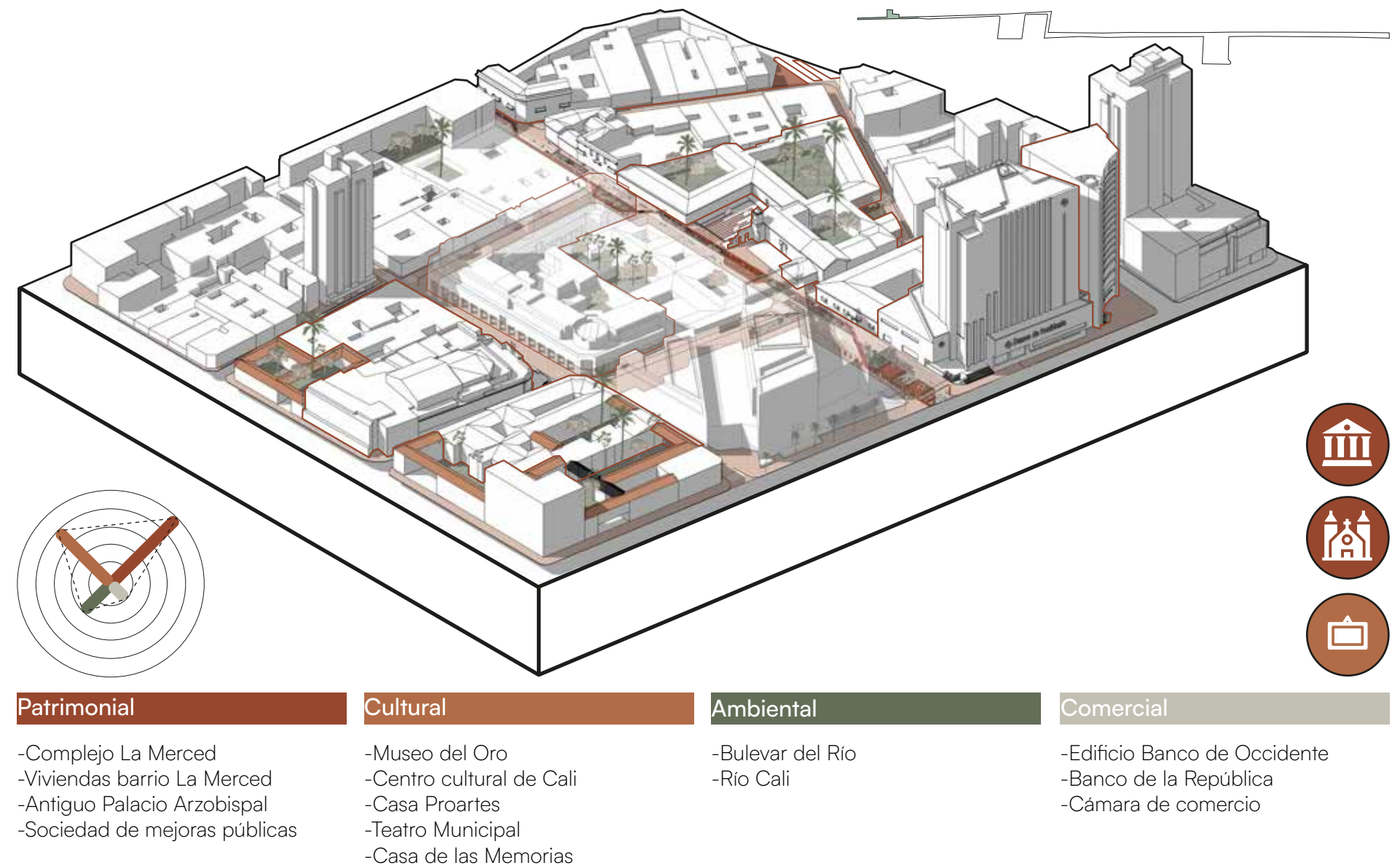


Gráfico 69. Axonometría tramo “Memorias patrimoniales”.
Elaboración propia



Gráfico 70. Corte sector La Merced escala 1:500.
Elaboración propia

El espacio urbano se dispone de una calle peatonal, donde el camino principal es esta cinta museográfica que va poniendo en valor los diferentes edificios patrimoniales en el lugar, marcada por las huellas del Río Cali, marcadas en el suelo a través de la piedra, donde una franja central verde, acompañada de una cicloruta, permiten el disfrute y recreación de los usuarios que frecuentan el centro histórico de la ciudad.

Figura 24. Edtografía barrio La Merced, 2025.
Elaboración propia



Figura 25. Fotomontaje Barrio La Merced, 2025.
Elaboración propia



*“Y esta es mi cali bella, Y esta es mi cali mi cali hermosa, Y esta es mi cali cali preciosa”
Billo’s Caracas Boy’s*

Parques culturales

Comprendido entre la calle 8 y 13, busca transformar la Plaza de Cayzedo, como el mayor parque cultural de la ciudad, propiciando actividades como las realizadas en la COP-16 en esta, y convirtiéndola en un espacio para el esparcimiento de actividades culturales como baile, teatro, danzas y presentaciones, que activen la zona permanentemente, destacondo también su valor, y su importancia, como punto de partida del desarrollo urbano de la ciudad00.

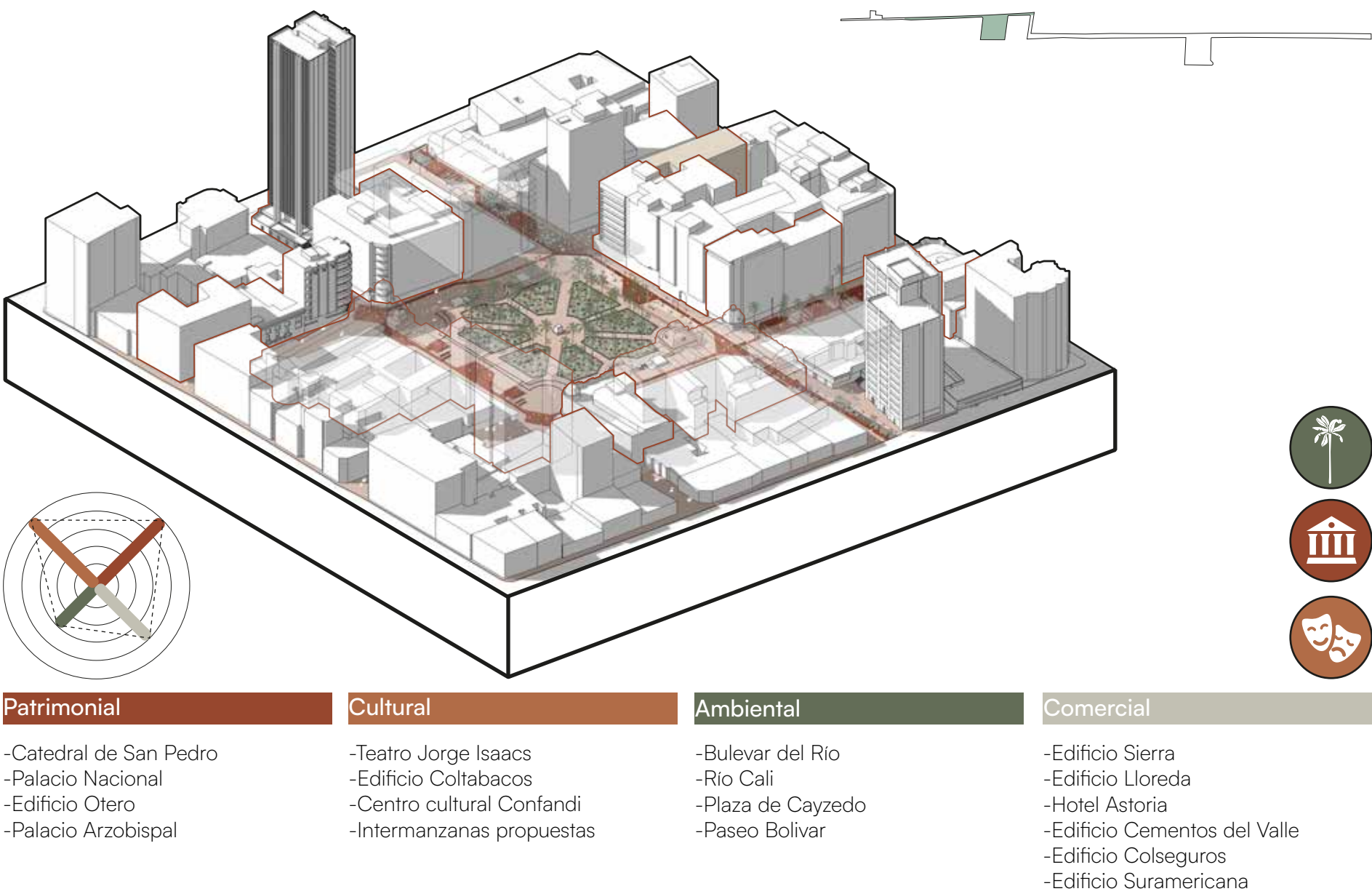


Gráfico 71. Axonometría tramo “Parques culturales”.
Elaboración propia



Gráfico 72. Corte Plaza de Cayzedo escala 1:500.
Elaboración propia

La intervención continúa la calle peatonal, a través de la carrera 4, convirtiéndola y expandiendo la influencia de la plaza a través de las calles que la conforman, disponiendo de tarimas para presentaciones, orientadas hacia los cerros, para destacar su valor y su visual lejana, además de complementarse con la ruta cultural propuesta, de los parques-intermanzanas culturales, que conforman el centro histórico, como un espacio cultural y recreativo, que reactive esta zona, y que este, se convierta en un espacio memorable tanto para propios, como extranjeros.

Figura 26. Fotografía Plaza de Cayzedo, 2025.
Elaboración propia





Figura 27. Fotomontaje Plaza de Cayzedo, 2025.
Elaboración propia

“Si por la tarde las palmeras se mueven alegres, la noche está esperando”
Grupo Niche

Paseo San Nicolás

El paseo San Nicolás, propuesto entre las calles 13 y 25, enlaza al barrio San Nicolás, como parte de este centro histórico, pero que se ha transformado con el tiempo, articulando la Plaza de Cayzedo con el tren de cercanías, además de fortalecer sus dinámicas comerciales existentes, a través de pequeños comercios a través del borde urbano de la carrera 5, enalteciendo en su paso al Parque de San Nicolás, uno de los primeros parques construídos en la ciudad, y que debido a las dinámicas, ha perdido su valor y se ha desconectado del centro histórico tradicional.

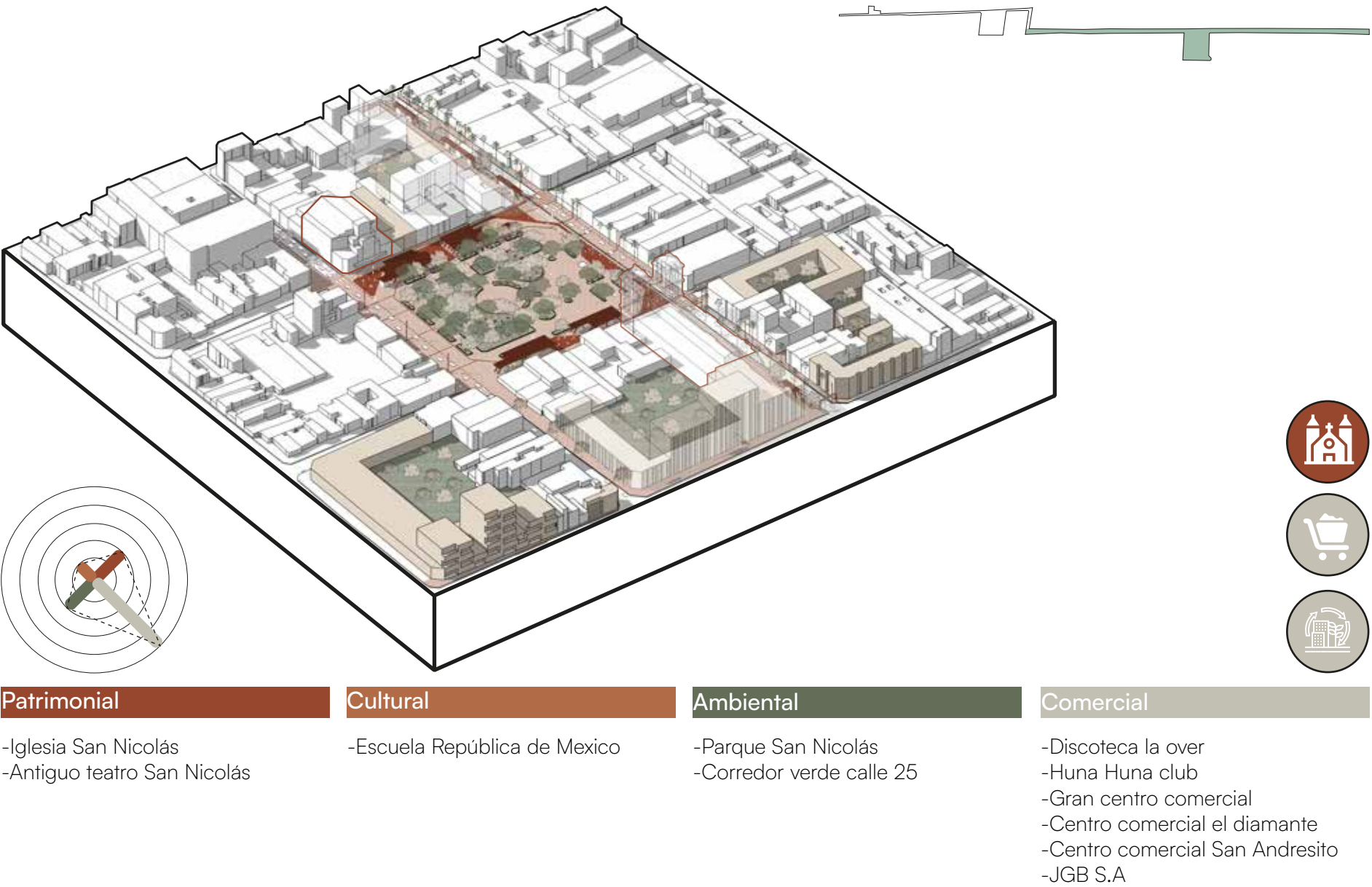


Gráfico 73. Axonometría tramo “Paseo San Nicolás”.
Elaboración propia



Gráfico 74. Corte Parque de San Nicolás escala 1:500.
Elaboración propia

La estrategia urbana en la carrera 5, busca crear un paseo peatonal por el borde que conecta con el parque de San Nicolás, conectándolo con otros factores comerciales que influyen en el barrio. Por otro lado, en el parque de San Nicolás, se busca borrar los límites de este, extendiendo la textura del suelo hasta los paramentos, creando una calle compartida entre las carreras 5 y 6, y expandiendo el espacio público efectivo, a través de las calles 19 y 20, activando estos espacios con pequeños comercios, que traigan actividad al parque, además de introducir dinámicas mixtas a la carrera 5, activando esta para lograr un uso constante del espacio público.

Figura 28. Fotografía Parque de San Nicolás, 2025.
Elaboración propia



Figura 29. Fotomontaje Parque San Nicolás.
Elaboración propia



Paseo San Nicolás

“San Nicolás y Barrio Obrero, Váyase a Pance un lunes primero”
Grupo Niche

CALLE 13

Bulevar comercio-ambiental

La calle 13, como epicentro del comercio, y límite del centro histórico, se busca articular estrategias para solucionar los problemas del uso del espacio público por parte de los vendedores ambulantes, buscando espacios verdes que logren mitigar las islas de calor y la alta temperatura en el lugar.

Al intervenir la calzada del transporte público masivo, se logra liberar la calle 13, sin intervenir las dinámicas del lugar, organizando el comercio informal entre esta y la calle 15, repartiéndolo en este perímetro para mejorar la interacción del usuario y el comerciante, reusando la infraestructura del MIO para realizar espacios comerciales.

Esta vía sirve también para conectar el centro con el Río Cali, aprovechando la intervención, prolongando el bulevar hasta la calle 14, reconectando las zonas verdes de la manzana T a las actividades urbanas.

Para lograr esta prolongación, se demuele el puente de la carrera 1, un tapón que interrumpió el eje entre la Ermita y la estación del Ferrocarril, recuperándolo en el proceso, cambiando este intercambio vial por un paso a nivel semaforizado, reconectando a su vez barrios como el Hoyo, que fueron fracturados por este, y que el problema no es solucionado por el plan parcial ya formulado.



landestino

Ilustración túnel mundialista.
Elaboración propia

Bulevar del comercio

Comprendidos entre las carreras 10 y 3, la intervención busca reglamentar y ordenar los diferentes actores que influyen en el centro de comercio, buscando espacios dignos para los vendedores ambulantes, pero estableciendo parámetros para el uso del espacio público.

La calle 13 marca la articulación del circuito patrimonial entre la carrera 4 y la carrera 10, demarcando el centro histórico demarcado por el PEMP, y realizando el comercio, como elemento fundamental para el desarrollo de actividades en el centro.

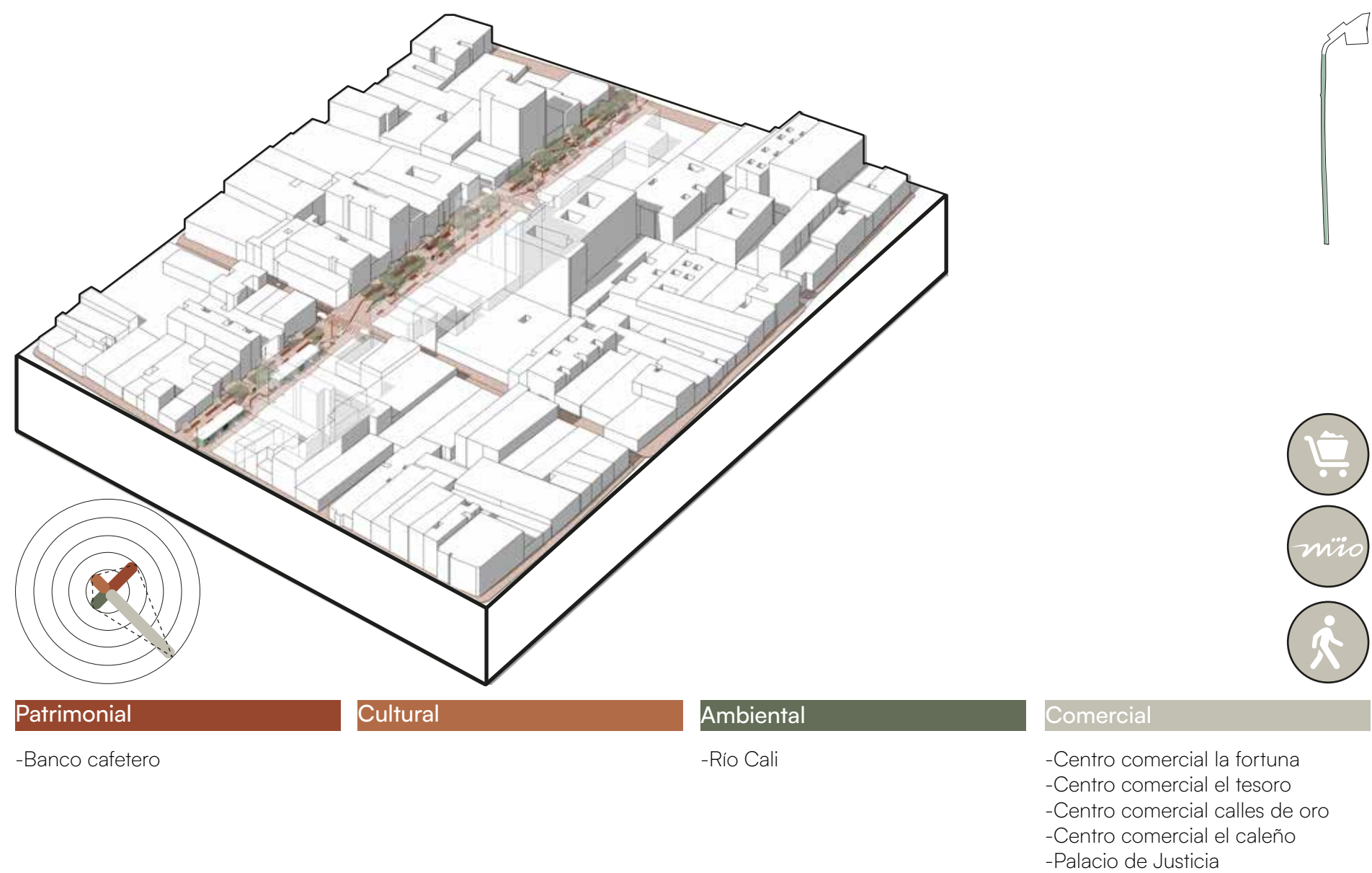


Gráfico 75. Axonometría tramo “Bulevar del comercio”.
Elaboración propia

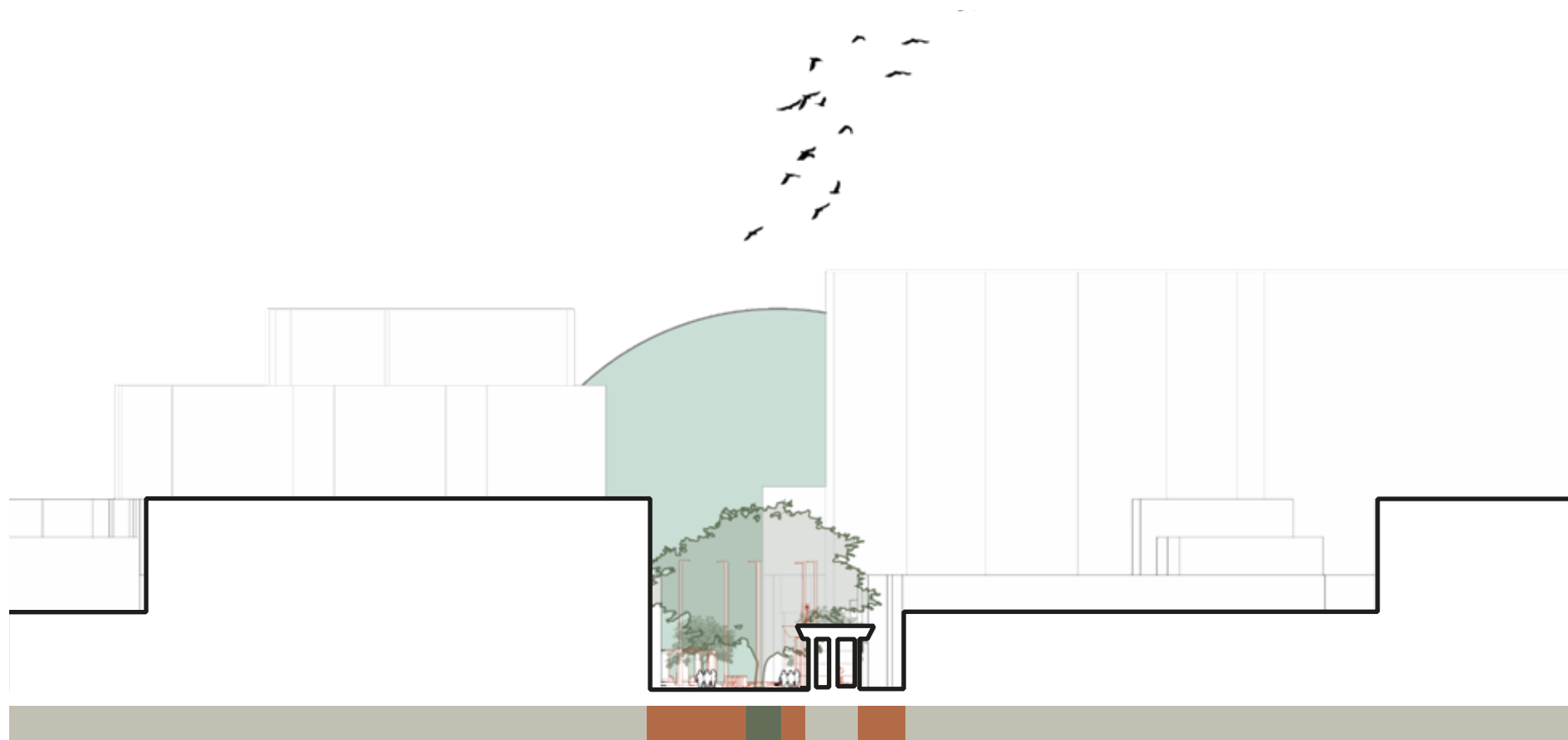


Gráfico 76. Corte calle 13 escala 1:500.
Elaboración propia

La intervención consta de una franja verde central que organiza los caminos peatonales, acompañados de espacios comerciales para la estancia del comercio informal, reusando las estructuras de los vagones de las estaciones actuales del MIO centro, Plaza de Cayzedo, Ermita, Santa Rosa y Fray Damián, para convertirlas en espacios comerciales, logrando la conexión de transversalidades perdidas por estas mismas, como la carrera 9 y 3, que se han convertido en espacios tapón tanto para el peatón como para el vehículo, y que han generado una subutilización de estas vías.



Figura 30. Fotografía calle 13, 2025.
Elaboración propia

205 Centro para todos



Figura 30. Fotomontaje calle 13.
Elaboración propia

“Quedó sabiendo a guarapo, Con rico sabor de caña”
Grupo Niche

Prolongación del bulevar y plazoleta de la rumba

Para este sector, se teje la relación de la Ermita con el Río Cali, como elementos patrimoniales insignia de la ciudad, rematando este, en una plazoleta que dignifica la rumba, un elemento clave en el imaginario del caleño y el extranjero, que reconoce a Cali a nivel internacional, aprovechando las dinámicas del lugar y las diferentes discotecas y bares en el espacio, se plantea una plazoleta para actividades nocturnas, reubicando la Secretaría de Movilidad en un edificio en altura y aprovechando los primeros pisos para usos comerciales que potencien las actividades en este lugar.

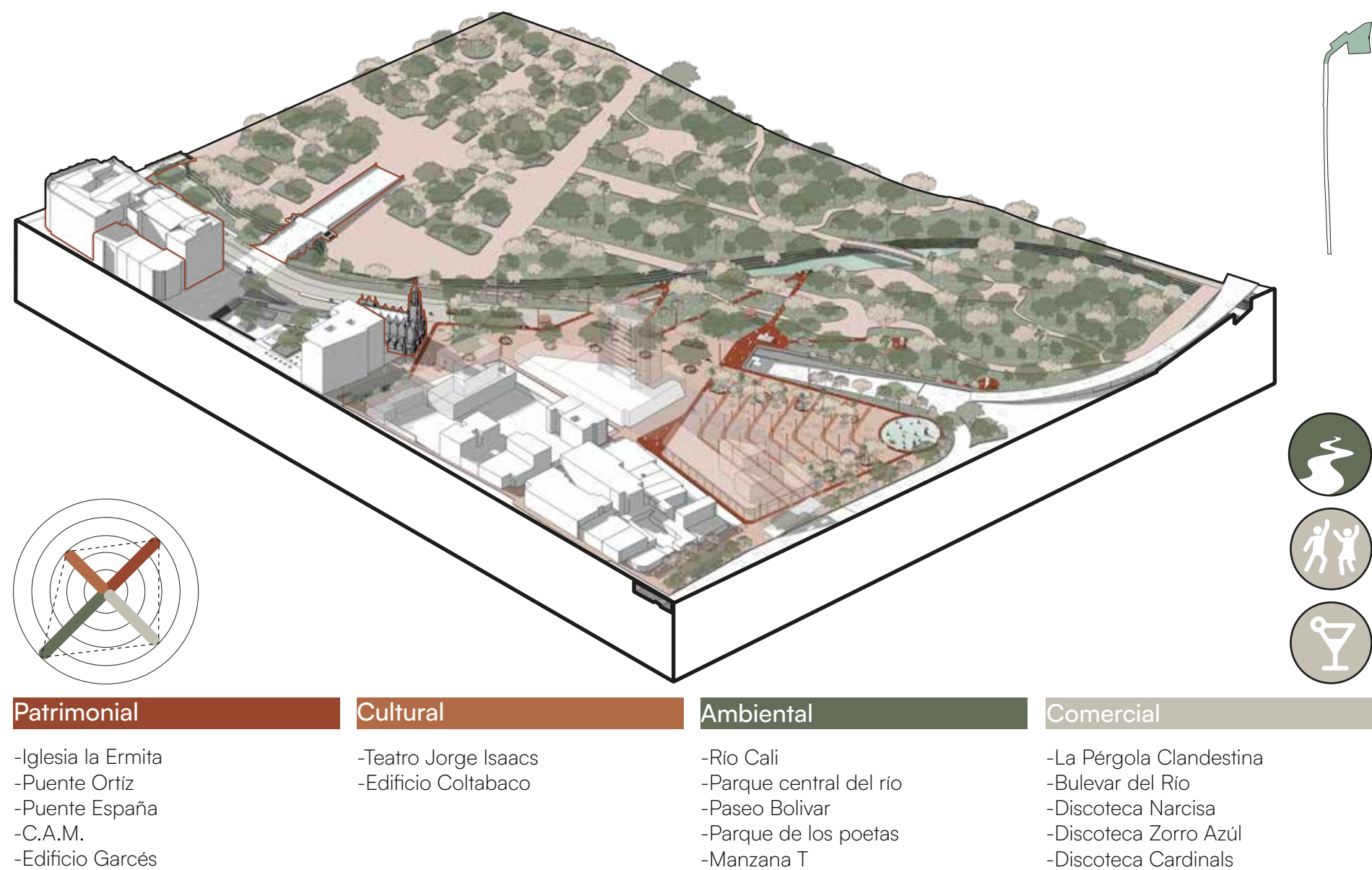


Gráfico 77. Axonometría tramo “Plazoleta de la rumba”.
Elaboración propia

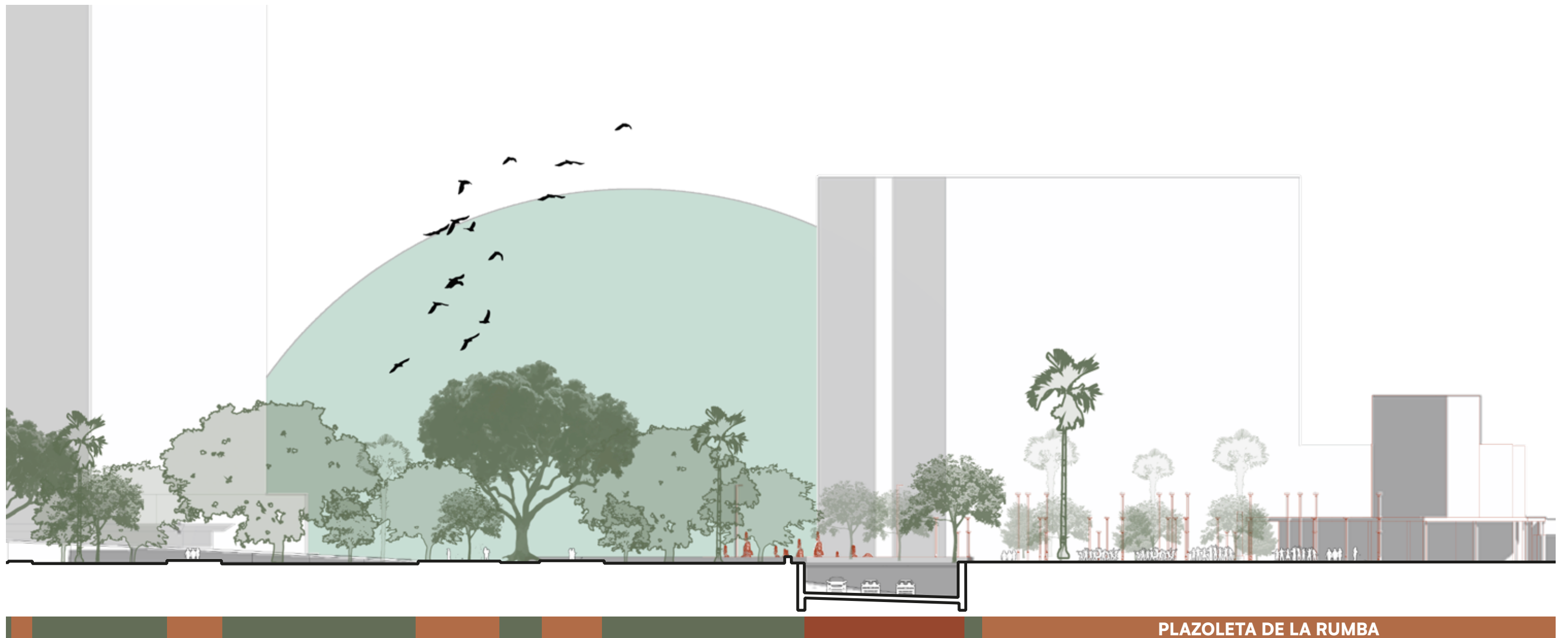


Gráfico 78. Corte plazoleta de la rumba + Manzana T escala 1:500.
Elaboración propia

Figura 31. Fotografía túnel mundialista, 2025.
Elaboración propia



Figura 32. Fotomontaje plazuela de la rumba.
Elaboración propia



“Si usted va llegando, váyase entonando, que de baile en baile, se va acomodando”
Orquesta Guayacán

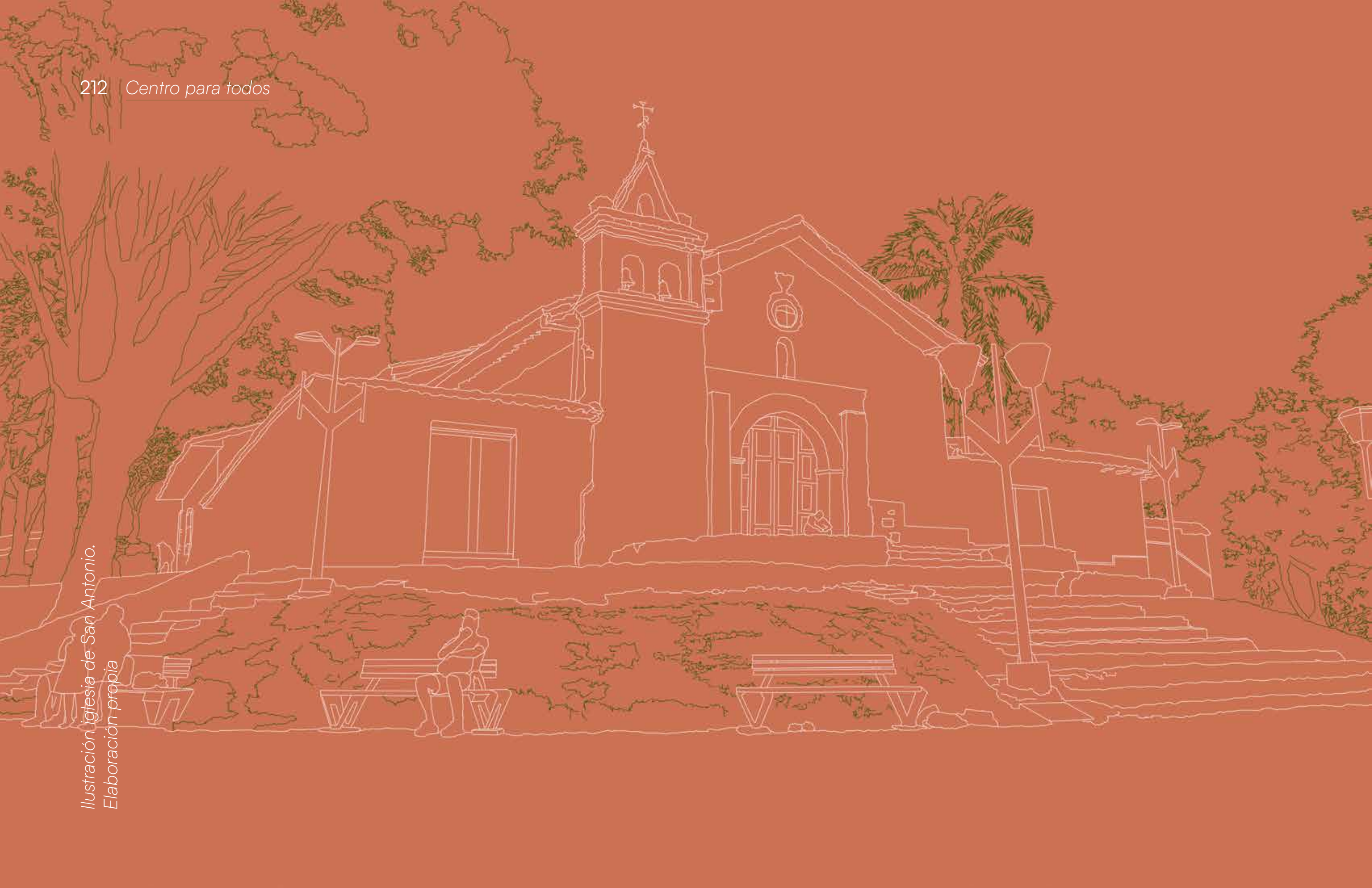
CARRERA 10

Eje urbano de la salsa, tradición y rumba

La carrera 10, vía conectora de los barrios Obrero, Sucre, El Calvario, Santa Rosa y San Antonio, cuenta en ella, con una riqueza tradicional y cultural que genera un eje entre los parques Obrero y San Antonio, busca transformar la portada del centro, a través de un paseo peatonal que interviene la vía, transformando su doble sentido, en sentido único oeste-este, brindando los carriles excedentes al peatón y al fortalecimiento de su franja verde, como corredor ambiental urbano, que conecta esta calidad de piedemonte correspondiente al barrio de San Antonio, con el corredor verde, y en él, hilando a su paso, diferentes parques, conectándolos como únicos espacios

públicos existentes actualmente en el lugar.

La intervención, centrada en la tradición, la rumba y la salsa, como identidad caleña, busca resaltar diferentes hitos y dinámicas existentes en el lugar, uniendo estas, a través de esta vía, y logrando una convivencia entre diferentes aspectos que conforman la imagen del centro de Cali.



Pasos de la salsa

Comprendido entre las calles 25 y 21, este tramo resalta la cultura y la transformación que ha tenido la salsa por el paso del barrio Obrero, y como esta se volvió en una insignia que lo destaca mundialmente en diversas canciones del género.

Para este, se realiza un museo a cielo abierto en la vía de cómo llegó la salsa a la ciudad y como esta se apropió y transformó en el barrio. Por otro lado, el parque se convierte en un bailadero al aire libre, haciendo honor a Piper Pimienta, exponente del género nacido aquí, rematando este, con un nuevo museo de la salsa, que sirva como centro de memoria y enseñanza de este baile.

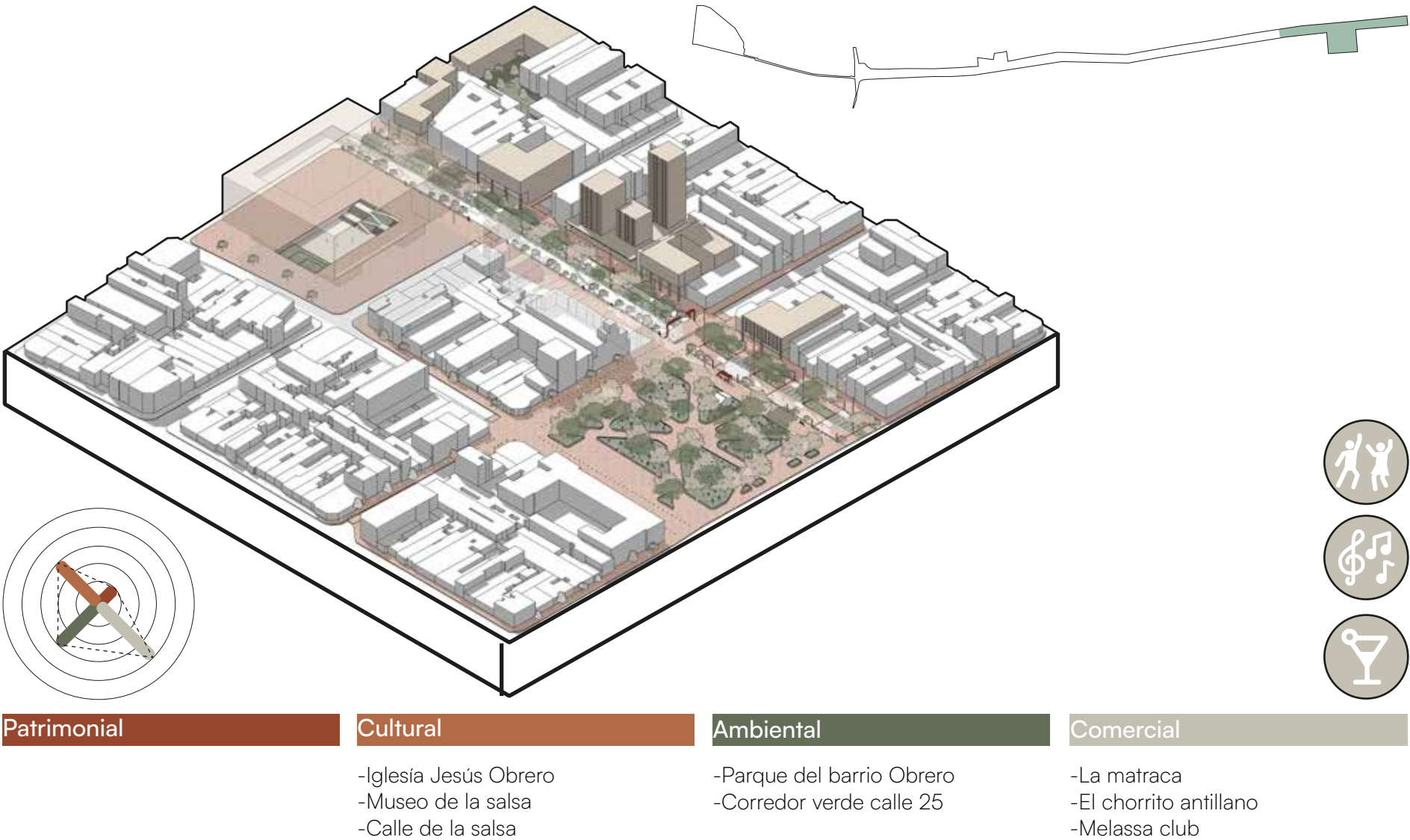


Gráfico 79. Axonometría tramo “Pasos de la salsa”.
Elaboración propia

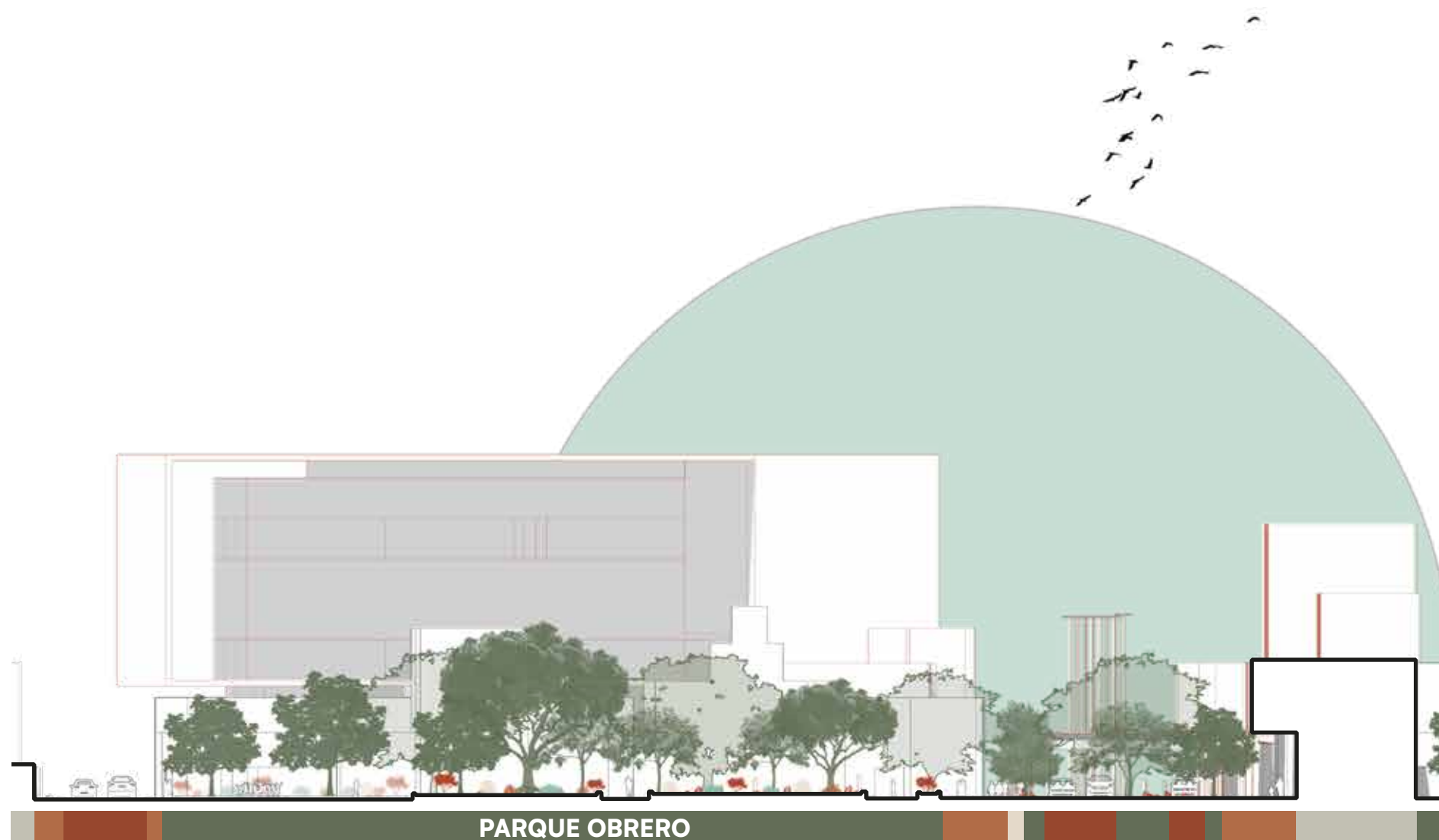


Gráfico 80. Corte Parque Obrero escala 1:500.
Elaboración propia

Para la intervención se realiza un paseo peatonal ligado a los dos bordes urbanos, activando estos con intervenciones prediales, que enfoquen su uso a la vida nocturna y la promulgación del baile y la salsa como insignia del barrio, convirtiéndolo en un punto turístico agradable, y conectándolo este a el proyecto del tren de cercanías y la ruta de la salsa, complementando esta y dando mayor identidad al barrio Obrero, impactando positivamente en la comunidad y la economía local, generando empleos directos e indirectos a los habitantes del sector, una zona que actualmente se encuentra deprimida debido a su entorno.



Figura 33. Fotografía Parque Obrero.
Fuente. Google Maps



Figura 34. Fotomontaje Parque Obrero.
Elaboración propia

“Si va al barrio Obrero, se vuelve rumbero Si se me acalora, no mire la hora”
Orquesta Guayacán

Alameda de las flores

Compuesto por los barrios Sucre y El Calvario, entre las calles 21 y 12, se este recorrido busca recordar las actividades dotacionales de la antigua galería del Calvario, la primera galería de la ciudad, actual Palacio de Justicia.

Este segmento busca darles un lugar y potenciar las ventas de flores, frutas, verduras y especias actualmente desplazadas por los planes parciales en ejecución, planteando una galería urbana a cielo abierto, sirviendo a su vez, de abastecimiento para los nuevos habitantes para los desarrollos residenciales planteados y contruidos en estos barrios



Gráfico 81. Axonometría tramo “Alameda de las flores”.
Elaboración propia



Gráfico 82. Corte estación central del MIO escala 1:500.
Elaboración propia

La intervención consta de la conexión de los planes parciales que están realizándose en el lugar, con las dinámicas existentes en el lugar, que han sido desplazadas poco a poco con estos desarrollos inmobiliarios de alto impacto en la comunidad, reteniendo los impactos sociales que han generado, a través de la creación de equipamientos de educación y seguridad social, que respalde a la comunidad más vulnerable, generando oportunidades de empleo, tanto en el espacio público, como en las de uso mixto, que frene el éxodo masivo de población nativa hacia la periferia, que han generado estos planes parciales.

Figura 30. Fotografía sector Ciudad Paraíso, 2025.
Elaboración propia



Figura 31. Fotomontaje sector Ciudad Paraíso.
Elaboración propia



“Las caleñas son como las flores, que vestidas van de mil colores”
Piper Pimienta

Caminos de Santa Rosa

En este tramo, entre la calle 12 y calle 5, busca poner en valor, como el Parque de Santa Rosa inconscientemente, se ha convertido en el punto de partida y de llegada al centro, siendo el lugar de recogida y desembarco de diferentes transportes públicos.

Además, se busca resaltar la dualidad del espacio, y como en el día, es un espacio dedicado a la compra y comercialización de libros, mientras en la noche, se convierte en un espacio dedicado al baile, la rumba y el esparcimiento nocturno.

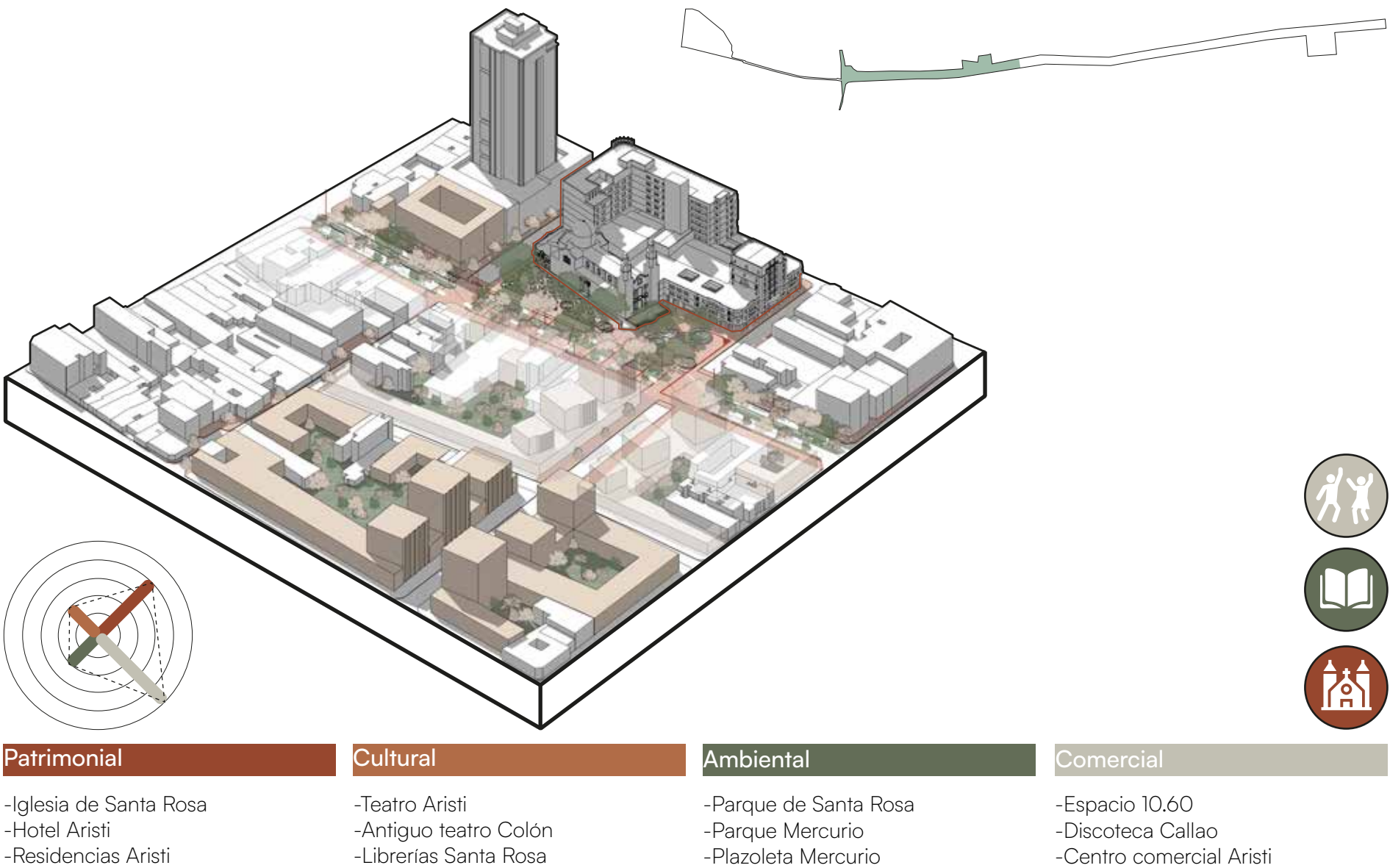


Gráfico 83. Axonometría tramo “Caminos de Santa Rosa”.
Elaboración propia



Gráfico 84. Corte Parque de Santa Rosa escala 1:500.
Elaboración propia

Para este espacio se contempla la expansión del paramento del parque, unificando la vía, para el uso de los andenes como ampliación del espacio público, además de la reducción de los carriles vehiculares y un paso de tráfico lento, para la protección tanto de los peatones, como los usuarios de buses, busetas y gualas, creando tramos de tráfico lento, para la reducción de velocidad de estos, evitando embotellamientos y accidentes sobre esta vía. Complementando la intervención, con intervenciones arquitectónicas de librerías, restaurantes y discotecas, en terrazas de predios existentes o propuestos, que activen el lugar, y se acoplen a las dinámicas actuales existentes.

Figura 32. Fotografía Parque de Santa Rosa, 2025.
Elaboración propia



Figura 33. Fotomontaje Parque de Santa Rosa.
Elaboración propia



“Ahora les quiero invitar, De la fiesta disfrutar, Vamos a todos a bailar, Vamos todos a cantar.”
Billo's Caracas Boy's

Senderos a San Antonio

Planteado entre la calle 5 y el Parque de San Antonio, el proyecto articula directamente el proyecto de Jovita al Río con el parque, peatonalizando la vía, subutilizada debido a la rambla propuesta.

Al peatonalizar la vía, se crea un paso escalonado, que sirva a los comercios existentes y futuros como una extensión para el uso del espacio público por parte de los usuarios de estos lugares, además de una exposición a cielo abierto, de la historia de uno de los barrios más tradicionales de la ciudad, como lo es el barrio de San Antonio.

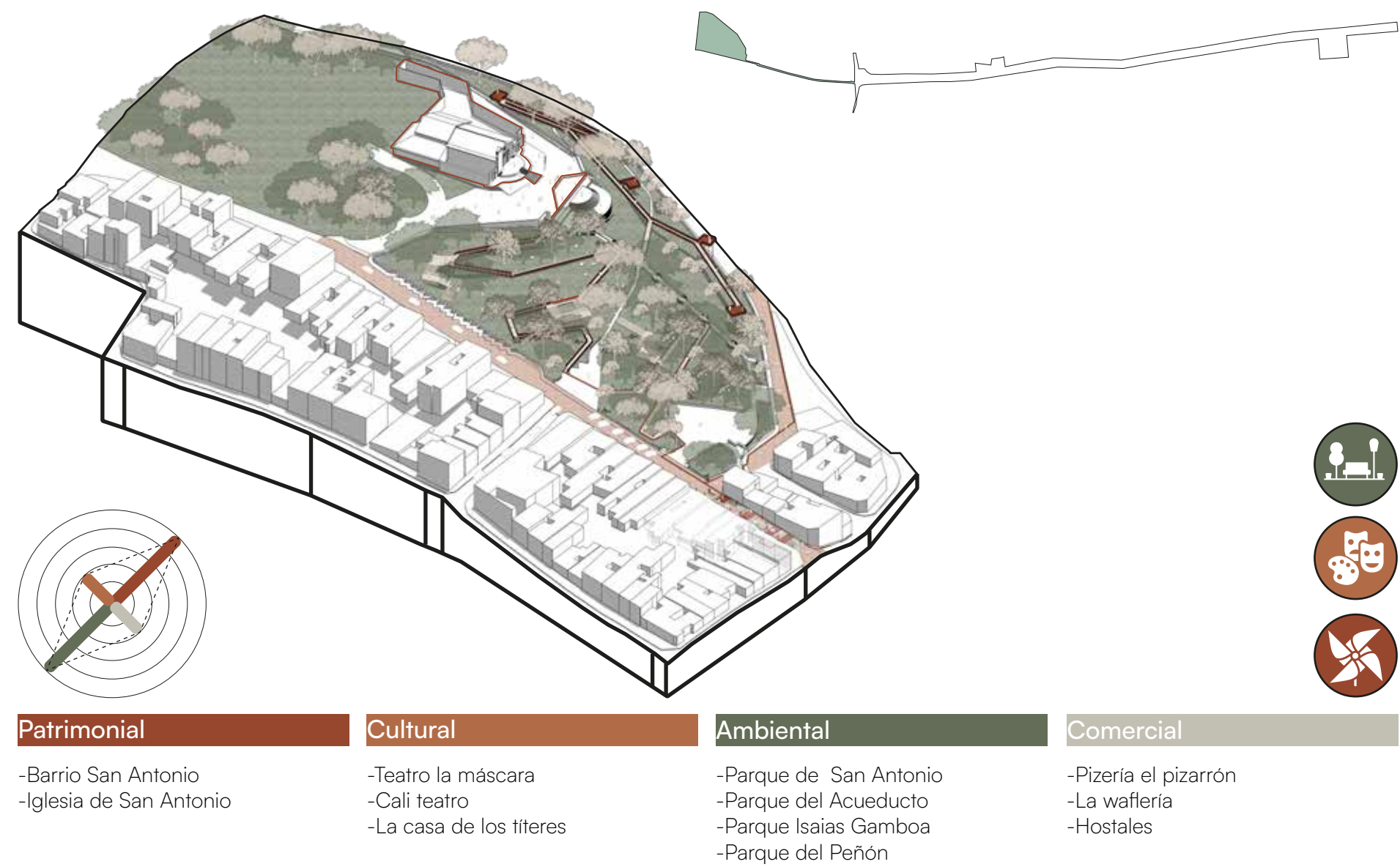


Gráfico 85. Axonometría tramo “Senderos a San Antonio”.
Elaboración propia



El proyecto se complementa con senderos y rampas, que comunican el monumento a la maceta con la Iglesia de San Antonio, uno de los hitos más relevantes de la ciudad, acompañado por un recorrido de actividades y miradores, que potencian la actividad y no interrumpe las dinámicas actuales de uso del espacio público, mejorando la experiencia de ascenso y disfrute del parque.

Gráfico 86. Corte Parque de San Antonio escala 1:500.
Elaboración propia

Figura 34. Fotografía Parque de San Antonio, 2025.
Elaboración propia



Figura 35. Fotomontaje Parque de San Antonio.
Elaboración propia



“Si supieras la pena que un día sentí, cuando en frente de mí tus montañas no ví”
Grupo Niche

Figura 36. Fotografía barrio San Antonio, 2025.
Elaboración propia



Figura 37. Fotomontaje barrio San Antonio.
Elaboración propia



“Cali pachanguero, Cali luz de un nuevo cielo”
Grupo Niche

C15

PROYECTO CIUDAD

Revitalización de espacio público y vialidades en el centro de Cali

INTENCIONES

Con la realización del proyecto del centro de Cali, se evidenció que este espacio actúa como un verdadero detonante urbano para la ciudad. Su centralidad no sólo dinamiza las actividades económicas, culturales y sociales, sino que también cumple una función de conectar diferentes zonas de la ciudad en ambos sentidos. El centro comienza a convertirse en un lugar integral, ya que articula la ciudad con sus áreas regionales, tales como Palmira, Jamundí, Buenaventura, Candelaria, entre otros.

A partir de este reconocimiento, se implementa una estrategia que cubren las principales vías que nacen o convergen en el

centro de la ciudad. Esta estrategia busca intervenir andenes, espacios públicos existentes y crear nuevos, con la intención de transformar estos corredores en espacios más amables, accesibles y recreativos. La intención es mejorar las condiciones peatonales en la ciudad, fomentando una movilidad alternativa más sostenible.

Las intervenciones buscan no sólo mejorar la infraestructura vial y peatonal, también activar los espacios públicos a lo largo de estas rutas. De esta forma, se pretende crear "estancias urbanas" en diferentes tramos del recorrido, logrando así una experiencia más agradable, dinámica y atractiva.

Lo que por hoy puede ser un trayecto incómodo u hostil para el peatón, se transforma en una red de espacios que invitan al encuentro, al descanso y a la recreación.

La intervención del centro y su conexión con las vías principales de la ciudad se conciben como una estrategia integral para convertir la forma en que se vive y se transita la ciudad, en donde el peatón toma protagonismo, en donde se redefine la relación de los ciudadanos con el entorno urbano.

ESTRATEGIAS DE DISEÑO

Para la intervención, se establecen las principales vías las cuales nacen y convergen en el centro, intentando incluir a gran escala población de Cali, vías principales como la carrera 8, la calle 13, la calle 5, la carrera 1, entre otras.

A continuación se identifican los diferentes hitos, zonas verdes y espacios relevantes de la ciudad. Esto con la intención de conectarlos entre sí, por medio de vías conectoras existentes, haciendo de estos espacios más integrales con la ciudad, dinámicos, y recreativos.

ESTABLECER

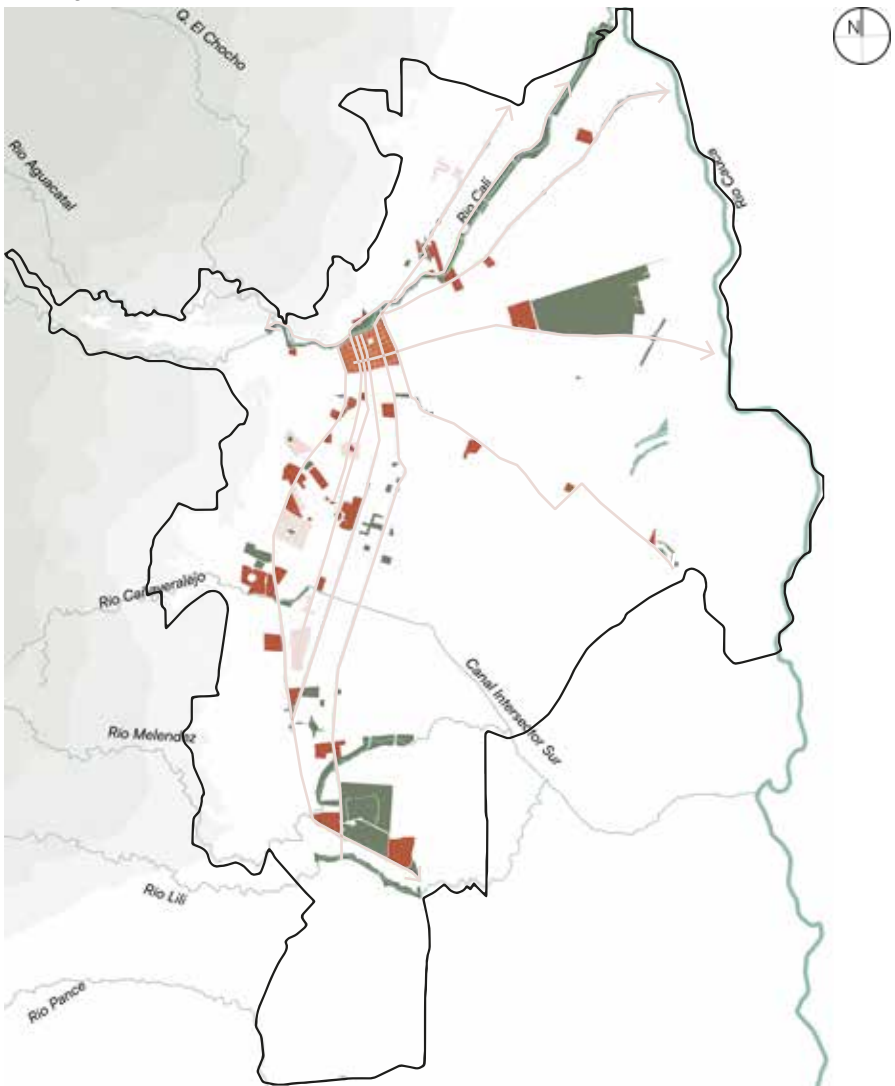
Arterias y vías urbanas principales que nacen en el centro



Mapa 54. Esquema 1 estrategias generales de integración urbana.
Elaboración propia

IDENTIFICAR

Hitos y zonas verdes relevantes de la ciudad



Mapa 55. Esquema 2 estrategias generales de integración urbana.
Elaboración propia

CONECTAR

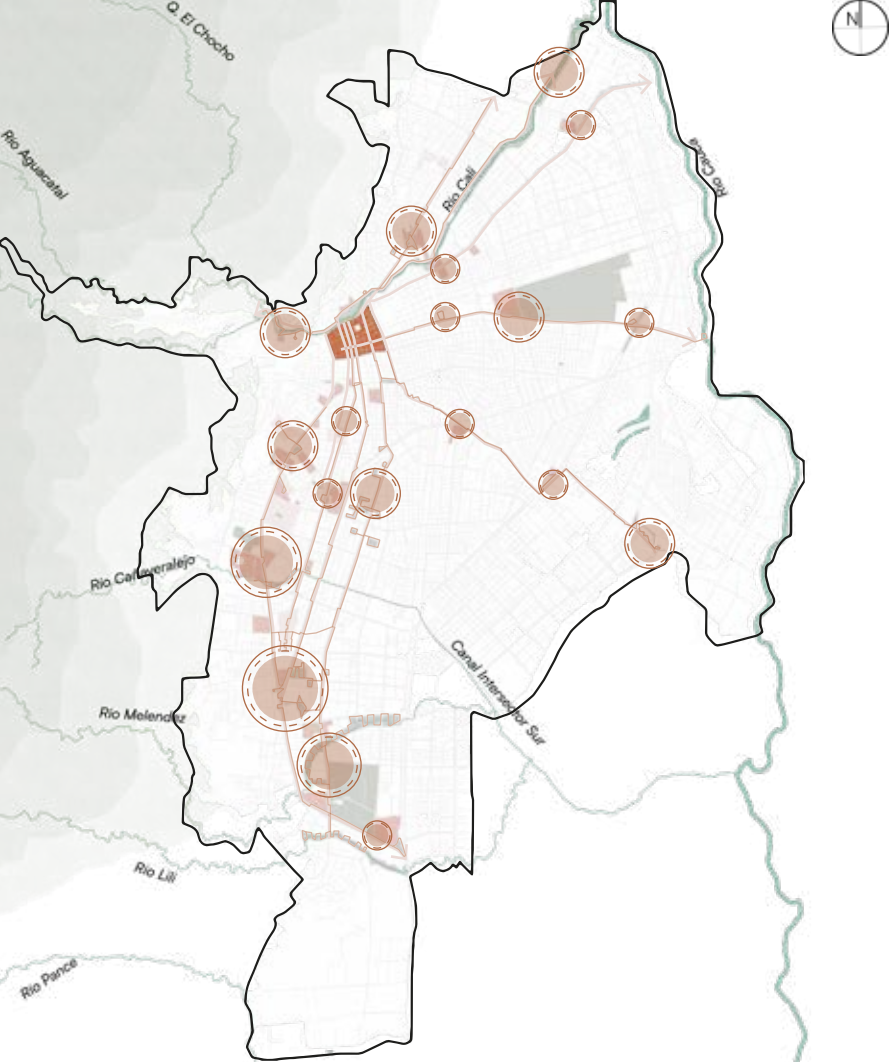
Vincular a través de una red de espacios públicos recreativos



Mapa 56. Esquema 3 estrategias generales de integración urbana. Elaboración propia

ACTIVAR

Crear espacios públicos y zonas verdes con diversos usos



Mapa 57. Esquema 4 estrategias generales de integración urbana. Elaboración propia

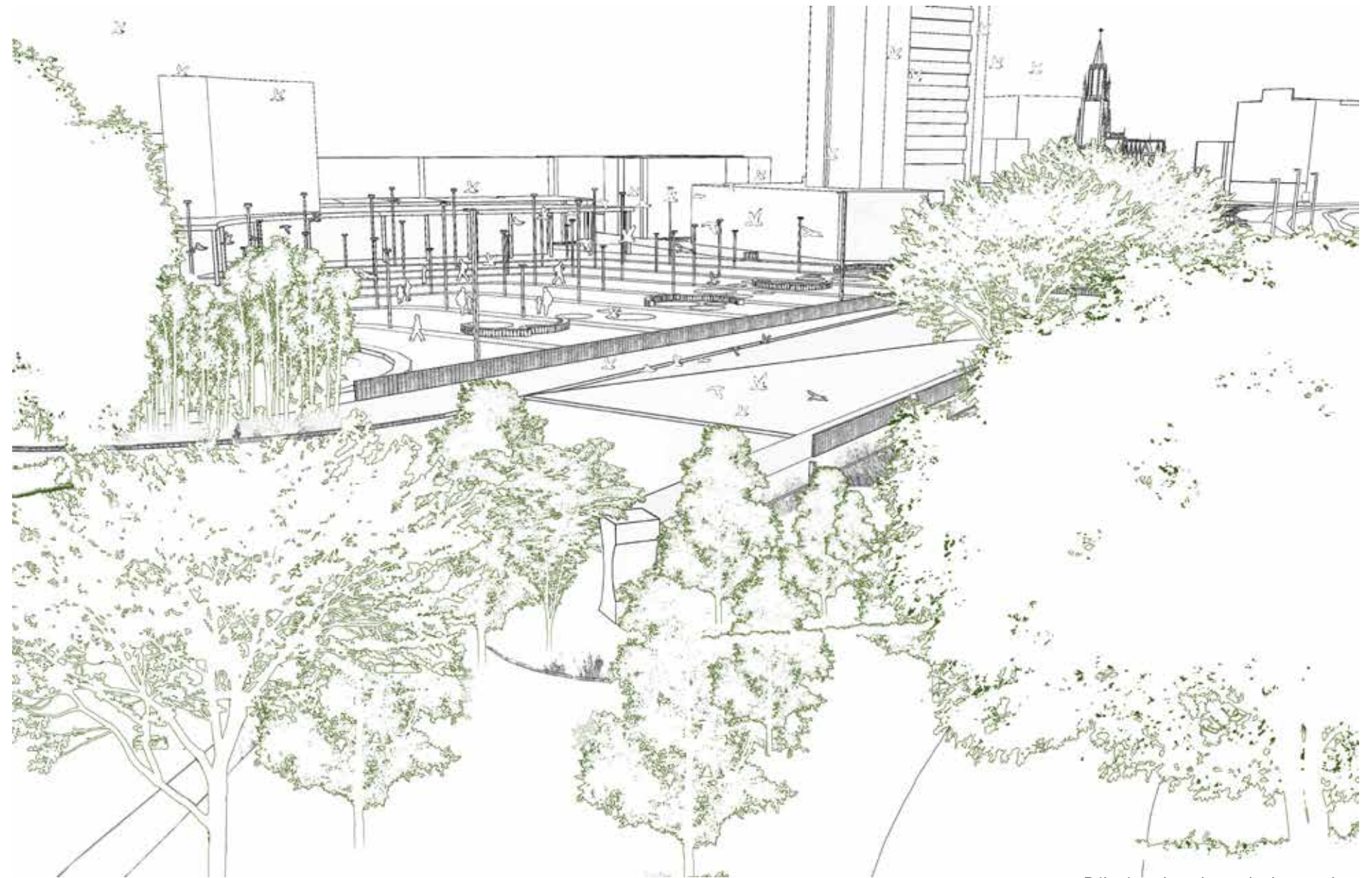
Luego, se procede a vincular el centro de Cali, a través de una red de espacios públicos recreativos, por medio del mejoramiento peatonal con vías que conducen al centro y sus espacios públicos colindantes. Por medio de estos mismos, se busca la activación a través de zonas verdes con diversos usos, recreativos, comerciales o sociales que diversifiquen los diferentes barrios, logrando expandir las dinámicas del centro al resto de la ciudad.



CLASIFICACIÓN DE PERFILES

Una vez identificadas las arterias y espacios que se van a intervenir, se logra evidenciar que cada una de éstas posee un perfil vial característico, cada uno con diferentes secciones, medidas, dinámicas y elementos, como separadores viales, andenes, vegetación, entre otros, e incluso, una misma vía, puede obedecer a diferentes tipologías, en diferentes tramos de la ciudad.

A continuación, se procede a realizar un análisis de los perfiles viales, identificando varias tipologías según su ancho, elementos de infraestructura y ubicación dentro de la ciudad, para realizar modelos de intervención a cada uno de ellos.



*Dibujo plazoleta de la rumba.
Elaboración propia*

Perfil 1

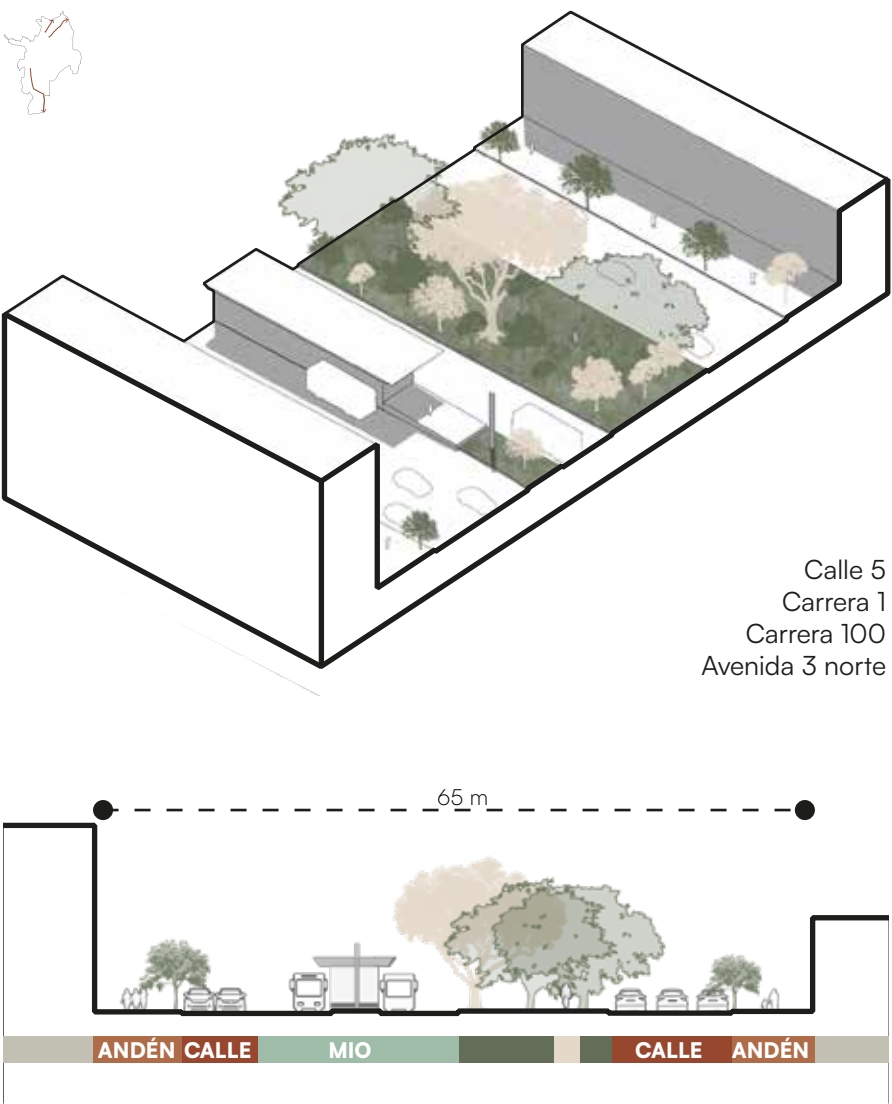


Gráfico 87. Axonometría y corte perfil 1.
Elaboración propia

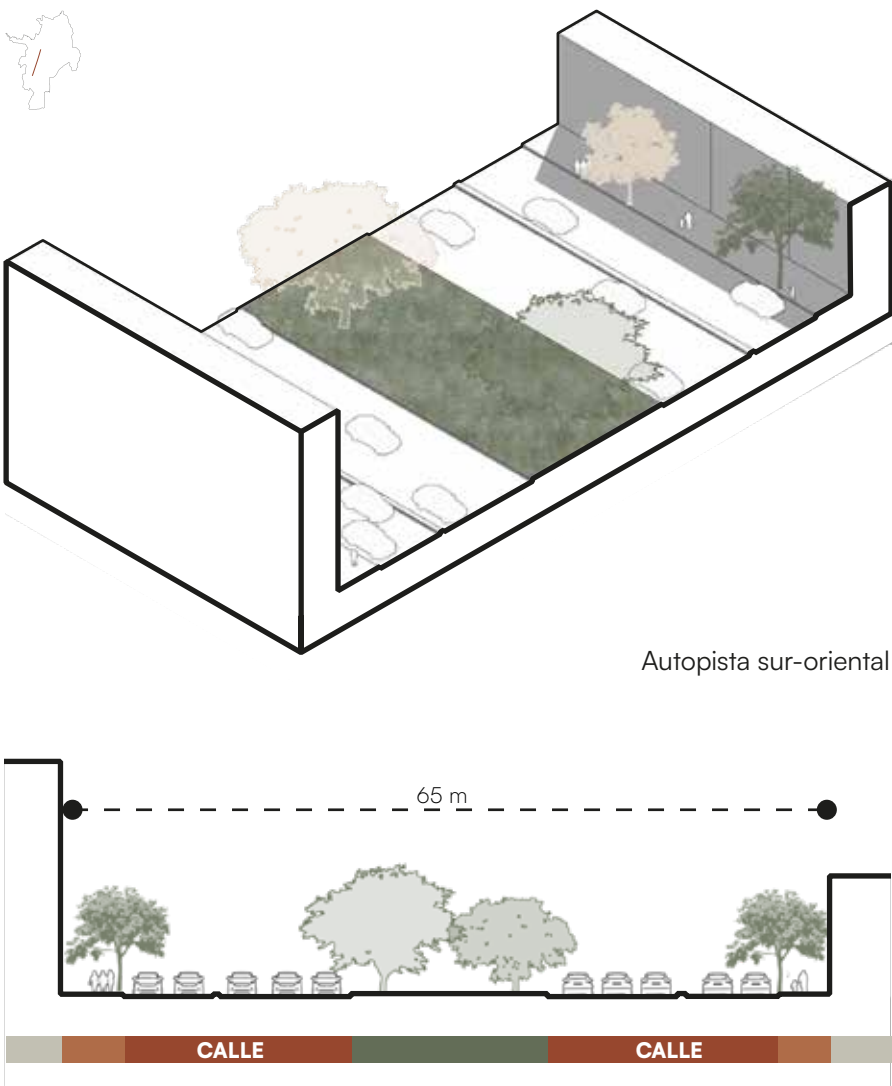


Gráfico 88. Axonometría y corte perfil 1B.
Elaboración propia

En el perfil 1, se abarcan las vías catalogadas como arterias principales de la ciudad. Cuentan generalmente, con la presencia de una troncal de transporte público MIO, implicando carriles exclusivos para este además de tener separadores viales prominentes y una cicloruta adosada a este. (perfil 1).

De este perfil, podemos encontrar una variación, con la misma sección vial, pero este sin presencia de una troncal MIO, concentrando su separador vial en el centro de las calzadas. (perfil 1B)

Perfil 2

Este perfil tiene un ancho de 48 metros de seccion, por lo general cuentan con una troncal de transporte público MIO. Este tiene un ancho menor con un separador verde más estrecho. Sin embargo, sigue contando con un perfil amplio. (perfil 2)

En cuanto a su variación tipológica, al igual que el anterior, mantiene el mismo ancho de seccion y puede incluir una troncal de transporte público. La diferencia principal es que su separador no se concentra en una sola franja, sino que está distribuido en varias lineas, con una seccion menor en cada uno de estos. (perfil 2B).

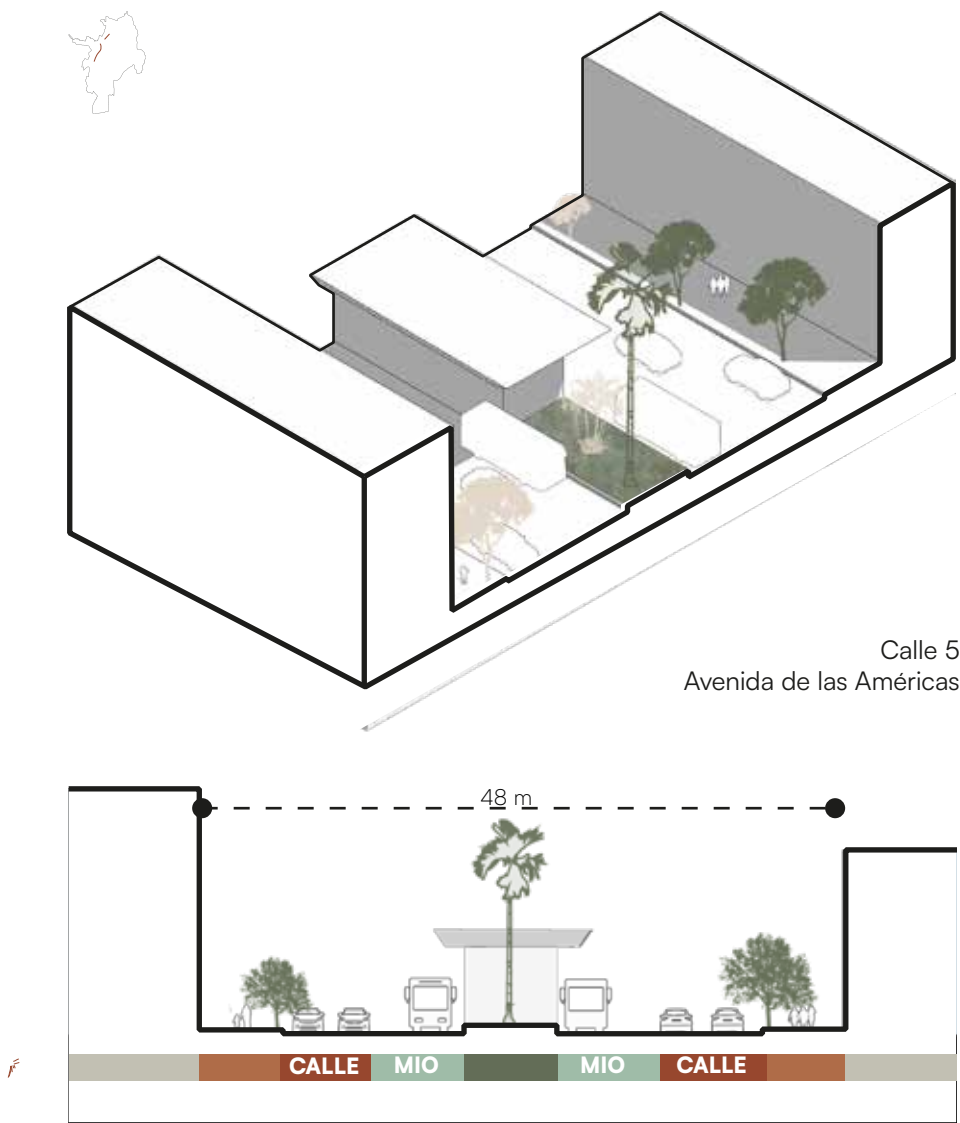


Gráfico 89. Axonometría y corte perfil 2.
Elaboración propia

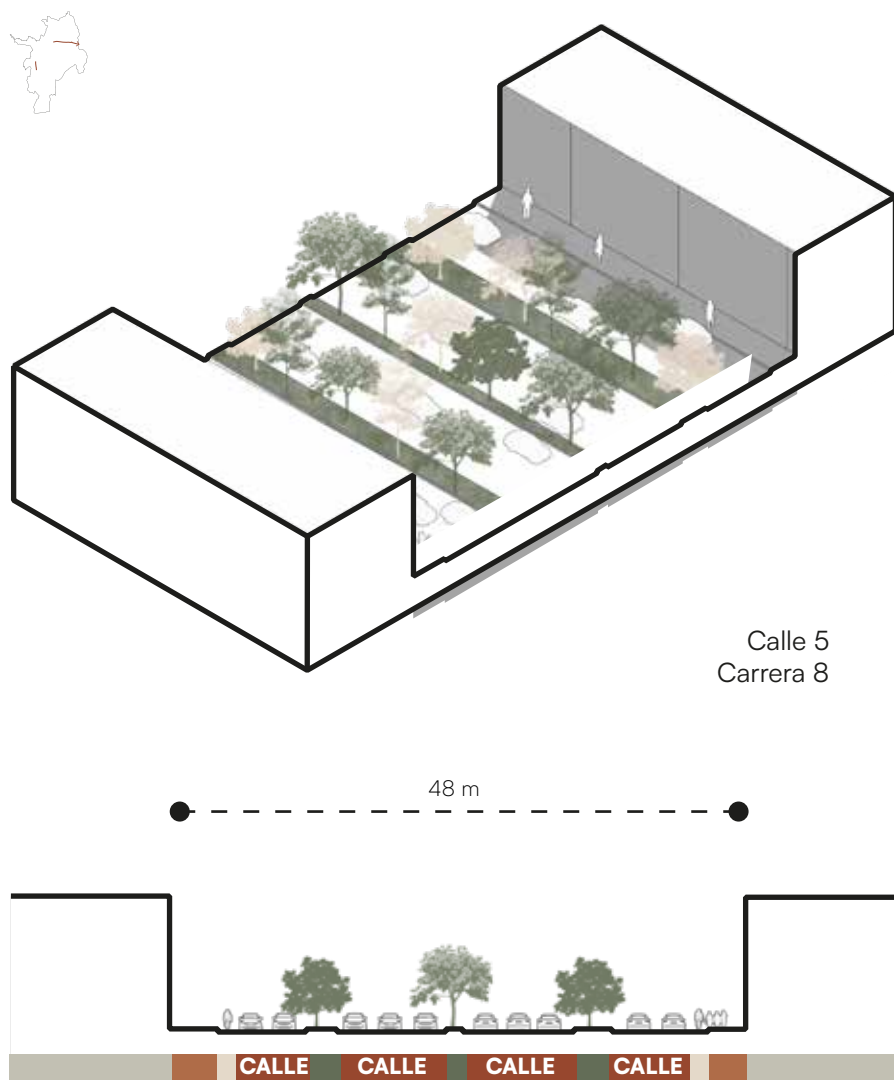
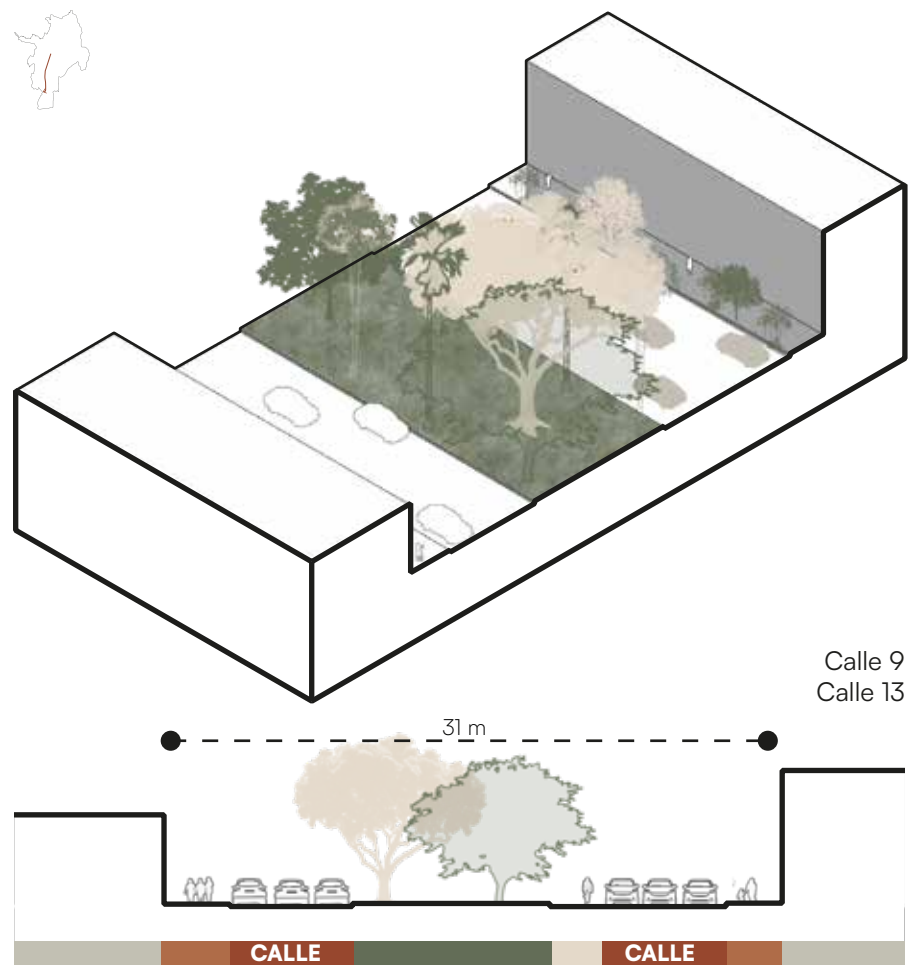


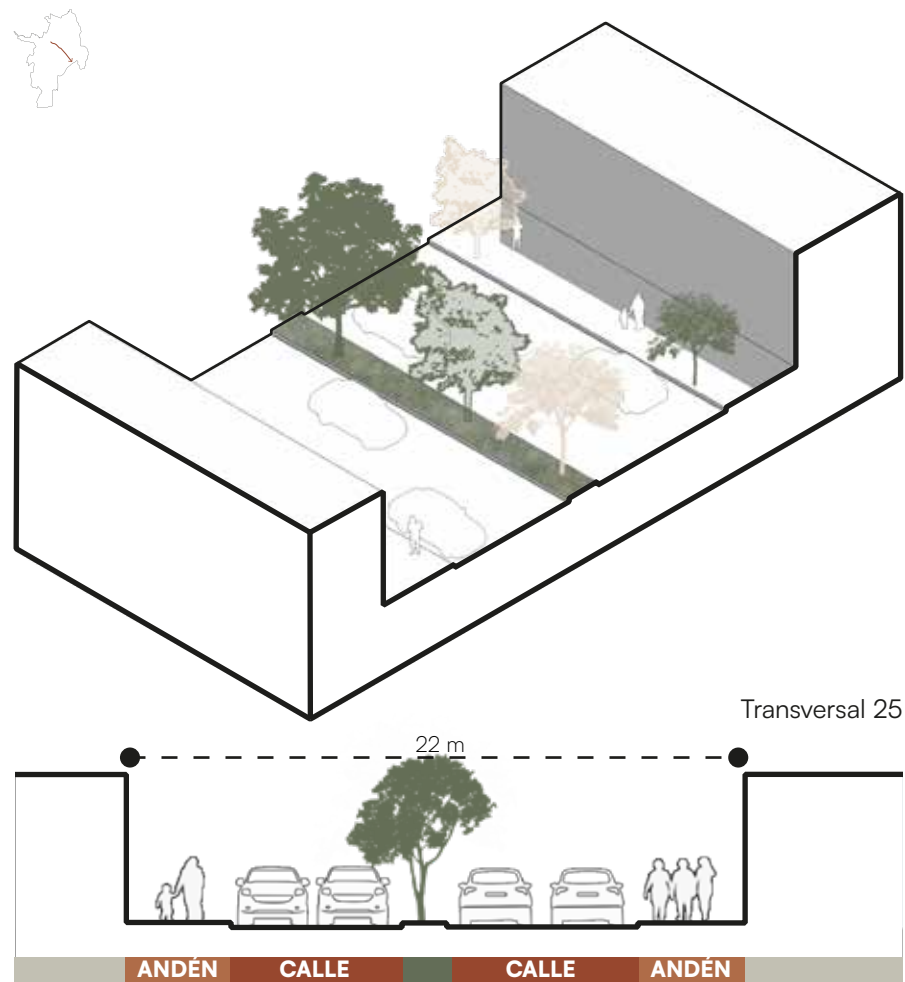
Gráfico 90. Axonometría y corte perfil 2B.
Elaboración propia

Perfil 3



Este perfil se caracteriza por tener una sección de aproximadamente 31 metros de ancho. A pesar de no contar con una troncal de transporte público MIO, sí incluye un separador vial amplio, Además suele incorporar andenes peatonales amplios y una ciclorruta, originalmente parte de la calzada vial, definida por mobiliario urbano siendo una alternativa para la movilidad tradicional vehicular.

Perfil 4



Este perfil tiene una dimensión de aproximadamente 22 metros de sección. Aunque también presenta un separador vial, este es de menor dimensión en comparación con otros perfiles. Este tipo de vía se encuentra específicamente en la transversal 25, contando también con una troncal de MIO, que redujo el tránsito vehicular y mejoró las condiciones peatonales en ciertos puntos.

A pesar de tener un menor tamaño, conserva algunos elementos de jerarquía vial, aunque en menor escala.

Perfil 5

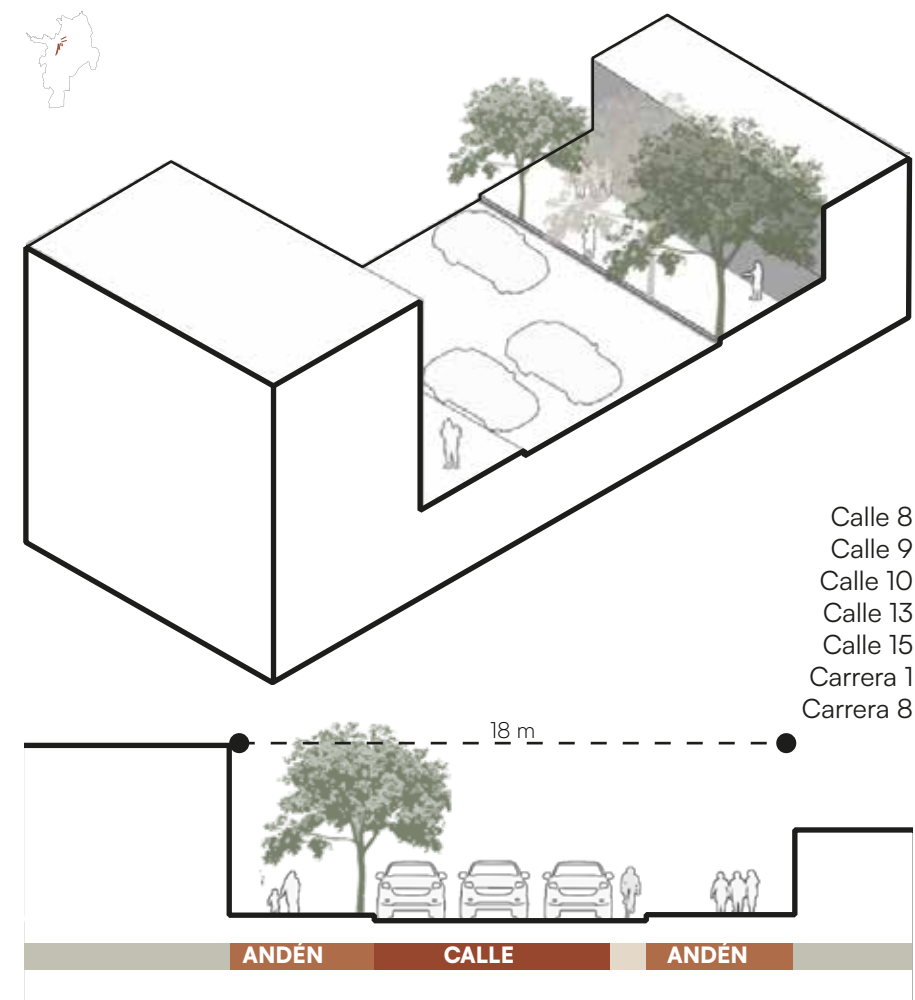


Gráfico 93. Axonometría y corte perfil 5.
Elaboración propia

Este perfil se reduce a 18 metros de ancho. En este caso el separador vial desaparece por completo, y se convierte en una vía más compacta, generalmente con tres carriles de circulación vehicular, sin presencia de separadores verdes. Estas vías son típicas en zonas intermedias entre el centro y el área de pericentro, se caracterizan por ser el punto de transición entre la estructura vial tradicional del centro y la transición al uso vehicular de la expansión urbana a las zonas periféricas. A medida que estas vías se alejan del centro distribuyendose por la ciudad, suelen aumentar su dimensión y adoptar características de perfiles más complejos.

Estos perfiles también suelen contar en algunos casos, con cicloruta, igualmente incorporada a la calzada vial, y demarcada con volardos, estos suelen contar con escasez de vegetación, al ser espacios próximos al centro, donde su influencia de actividades, suele expandirse.

Perfil canal-río

Esta tipología se caracteriza por incluir un cuerpo de agua en su trazado. Dependiendo del caso, en caso de ser canal de aguas lluvias, suele encontrarse en el centro de la vía, o a un costado, si este es un río. Estas vías cumplen una función paisajística y estructural importante dentro del sistema urbano, aportando varios elementos como vegetación o ciertos mobiliarios, muchos de ellos muy dispersos o inexistentes.

Estas vías suelen ser afectadas en temporada de lluvias, al ser insuficiente la infraestructura de canales y drenajes, espacios endurecidos e impermeables que transportan únicamente el agua sin realizar algún tipo de infiltración.

Debido a esto, estos perfiles son susceptibles a la inundación por desborde de canales o cuerpos de agua.

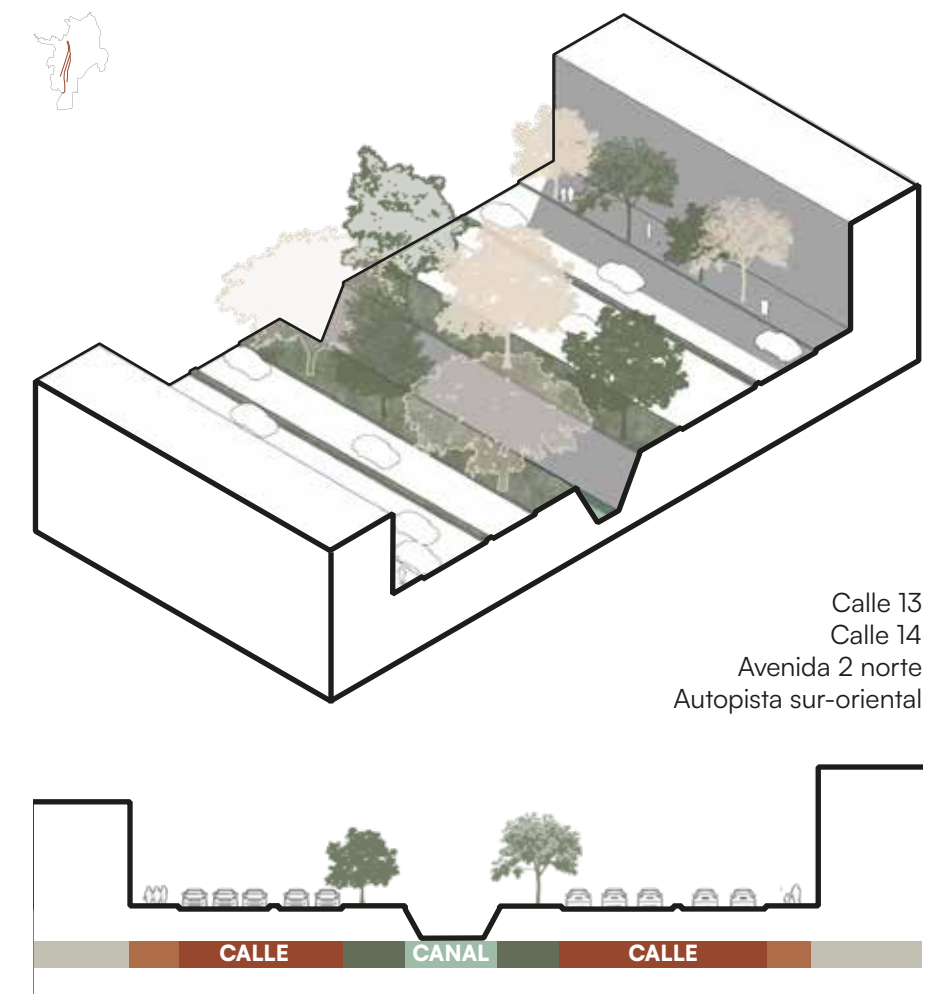


Gráfico 94. Axonometría y corte perfil con ríos y canales.
Elaboración propia

MODELOS DE INTERVENCIÓN

Perfil de ancho menor

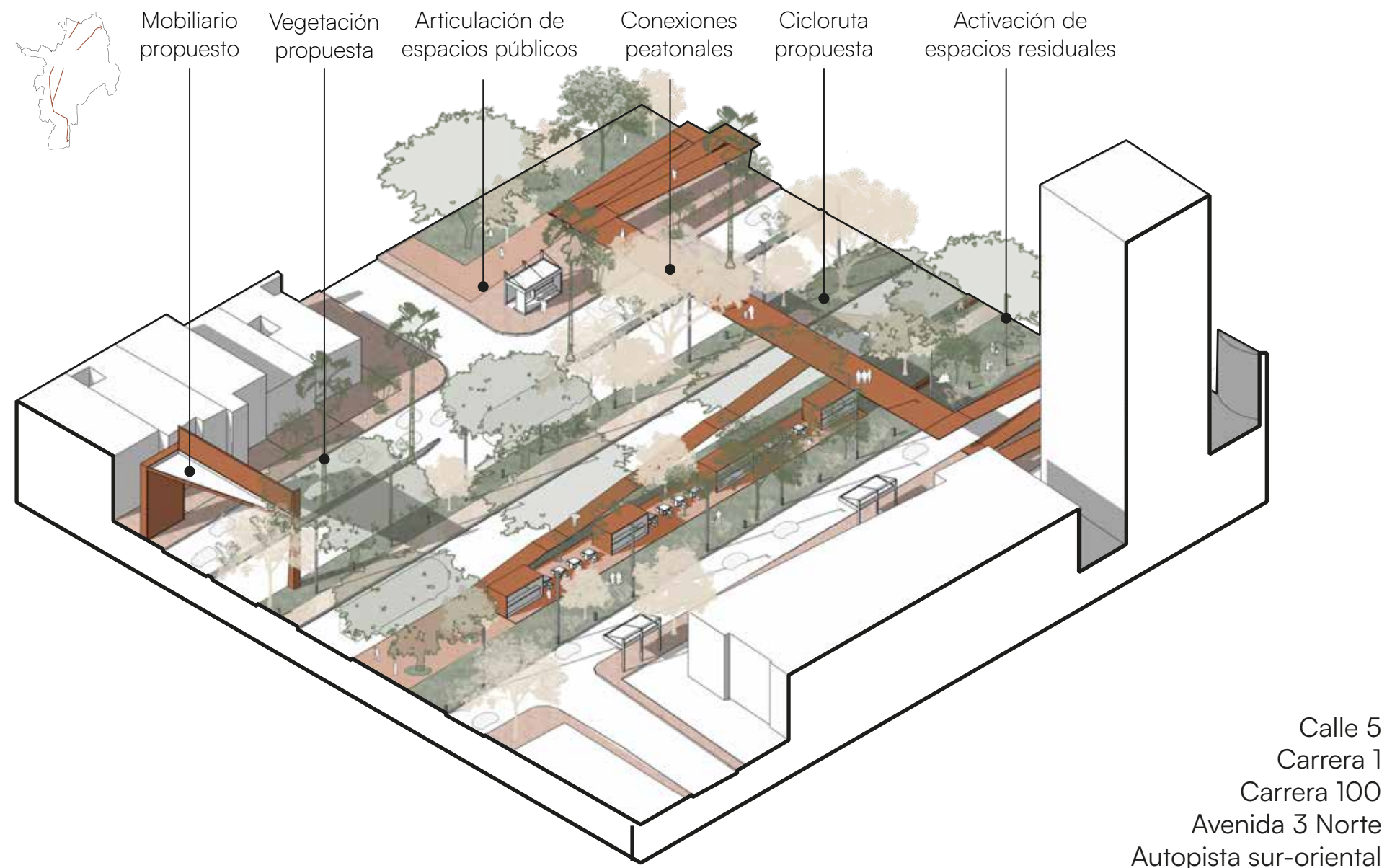


Gráfico 95. Axonometría modelo de propuesta perfiles de ancho mayor.
Elaboración propia

Se plantea la creación de mobiliarios y espacios comerciales en puntos clave, buscando alternativas más formales para los vendedores ambulantes que actualmente se encuentran dispersos en la ciudad. Se propone articular la vía a través de texturas presentes en el proyecto, generando conexiones peatonales más eficientes, incluyendo la iniciativa de “puentes vivos”, que fortalecen la conectividad urbana, integrando vegetación a ellos. Se proyectan ciclorrutas sobre los separadores viales, lo cual mejora la seguridad del ciclista, al igual que activar espacios residuales, especialmente separadores viales, los cuales poseen un alto potencial de transformación.

Perfil de ancho medio

Para estos corredores, se propone la generación de espacios públicos integrados al trazado vial. También se plantea la implementación de ciclorrutas a nivel, involucrada a los separadores, asegurando así mayor seguridad para los usuarios. Se contempla la adecuación y mejora de los espacios públicos existentes, junto con un diseño de paisaje que unifique y mejore las condiciones ambientales de estas vías. Los modelos de intervención se establecen agrupando las vías según las características del ancho de su perfil y sus dinámicas ligadas.

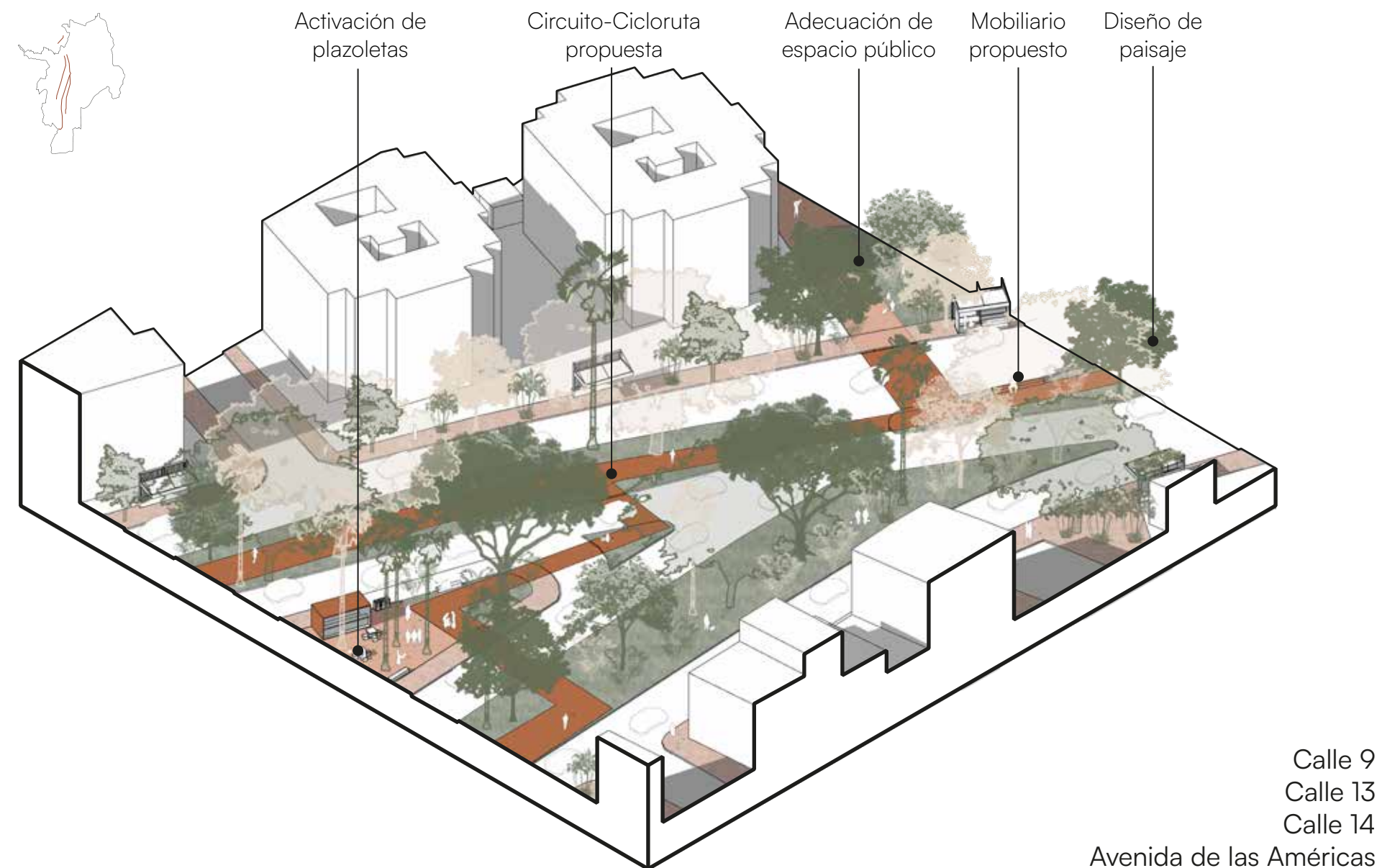


Gráfico 96. Axonometría modelo de propuesta perfiles de ancho medio.
Elaboración propia

Perfil de ancho menor

En estas vías la intervención se concentra principalmente en la mejora integral de los andenes, la calle y en el diseño urbano. Se propone una ciclorruta que se integre al andén, evitando que sea un espacio utilizado únicamente por señalización, y buscando así una mayor seguridad y convergencia espacial. También se plantea una materialidad uniforme acorde al proyecto y la mejora de las condiciones paisajísticas del entorno.

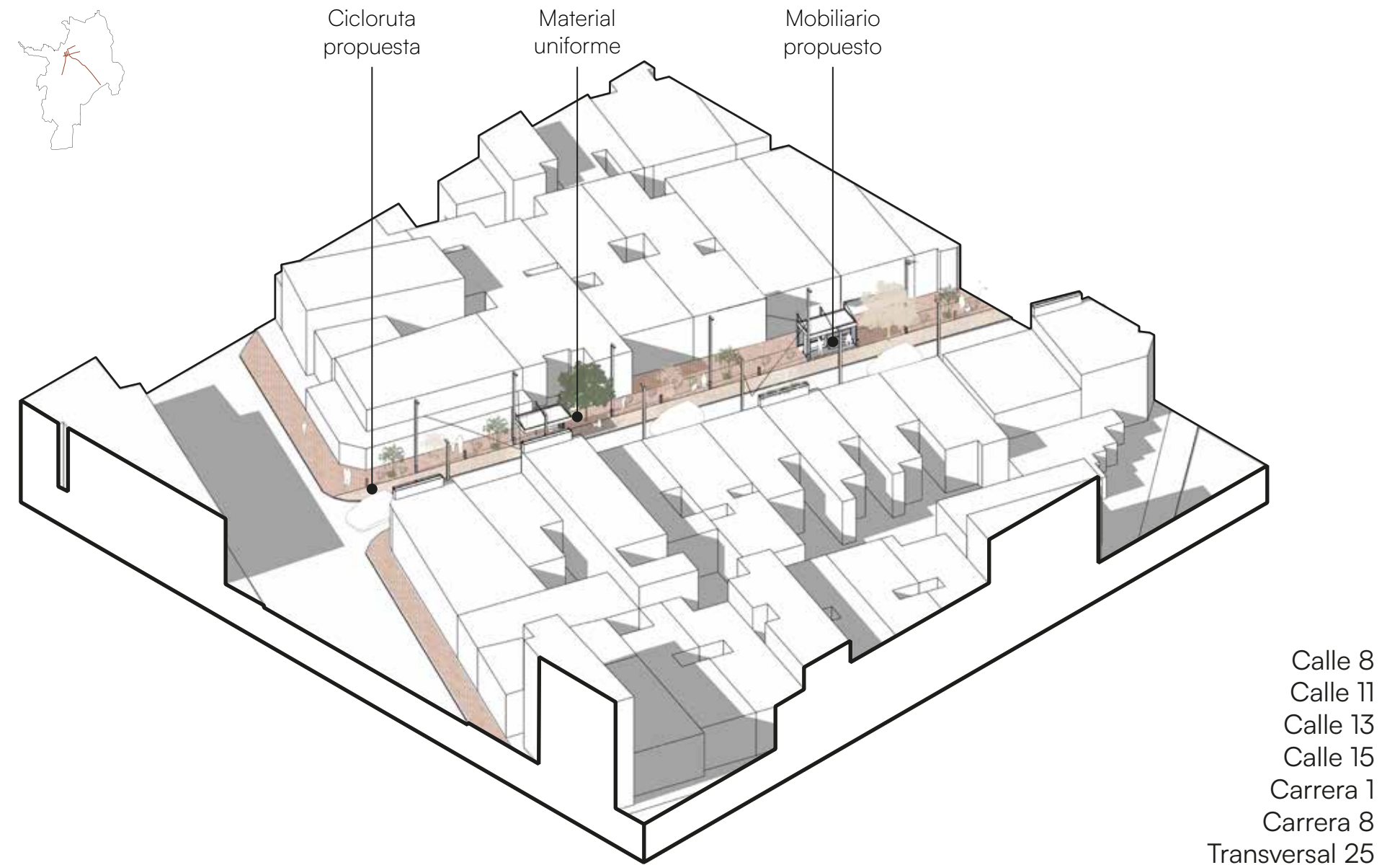
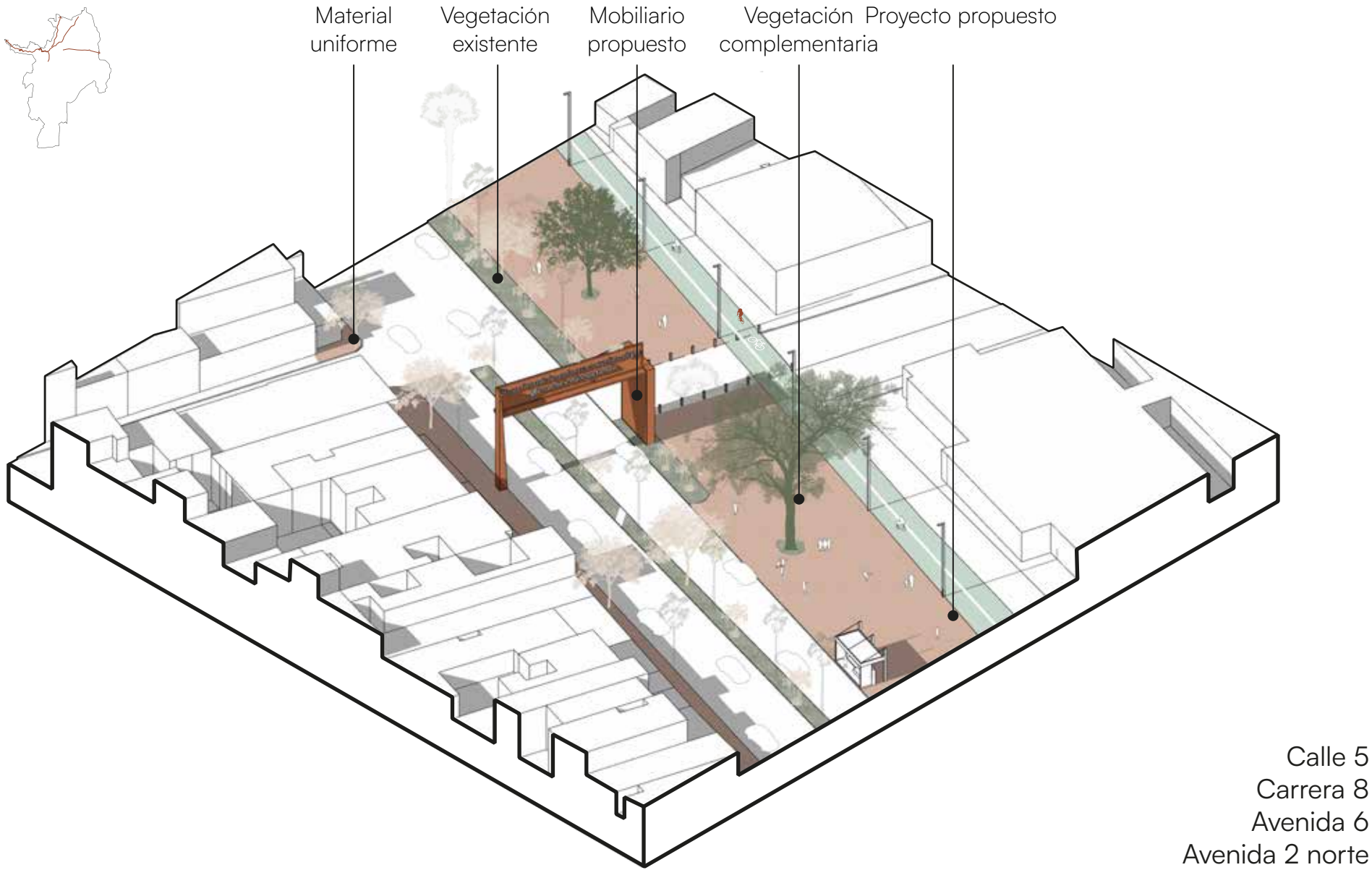


Gráfico 97. Axonometría modelo de propuesta perfiles de ancho menor.
Elaboración propia

Perfiles con proyectos propuestos



Se trata de vías que ya cuentan con proyectos previamente definidos o construidos. En estos casos, la intervención se limita a unificar los materiales de los andenes no contemplados en los proyectos existentes. Además, se puede incorporar vegetación complementaria y mobiliario urbano puntual, con el objetivo de generar una identidad coherente en estos corredores, especialmente aquellos que convergen o nacen en el centro de la ciudad.

Gráfico 98. Axonometría modelo de propuesta perfiles con proyectos propuestos o construidos.
Elaboración propia

EJEMPLO DE INTERVENCIÓN

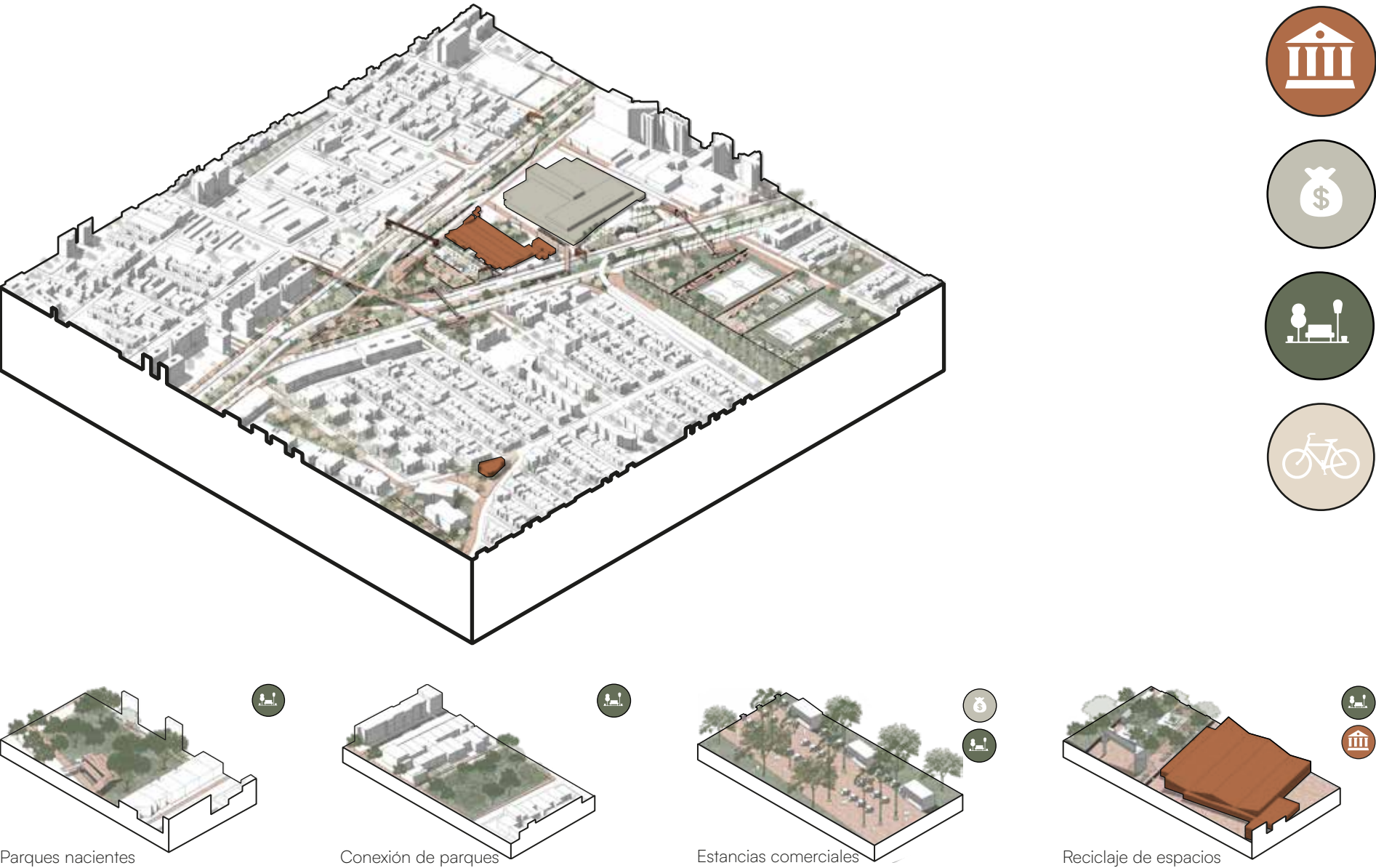
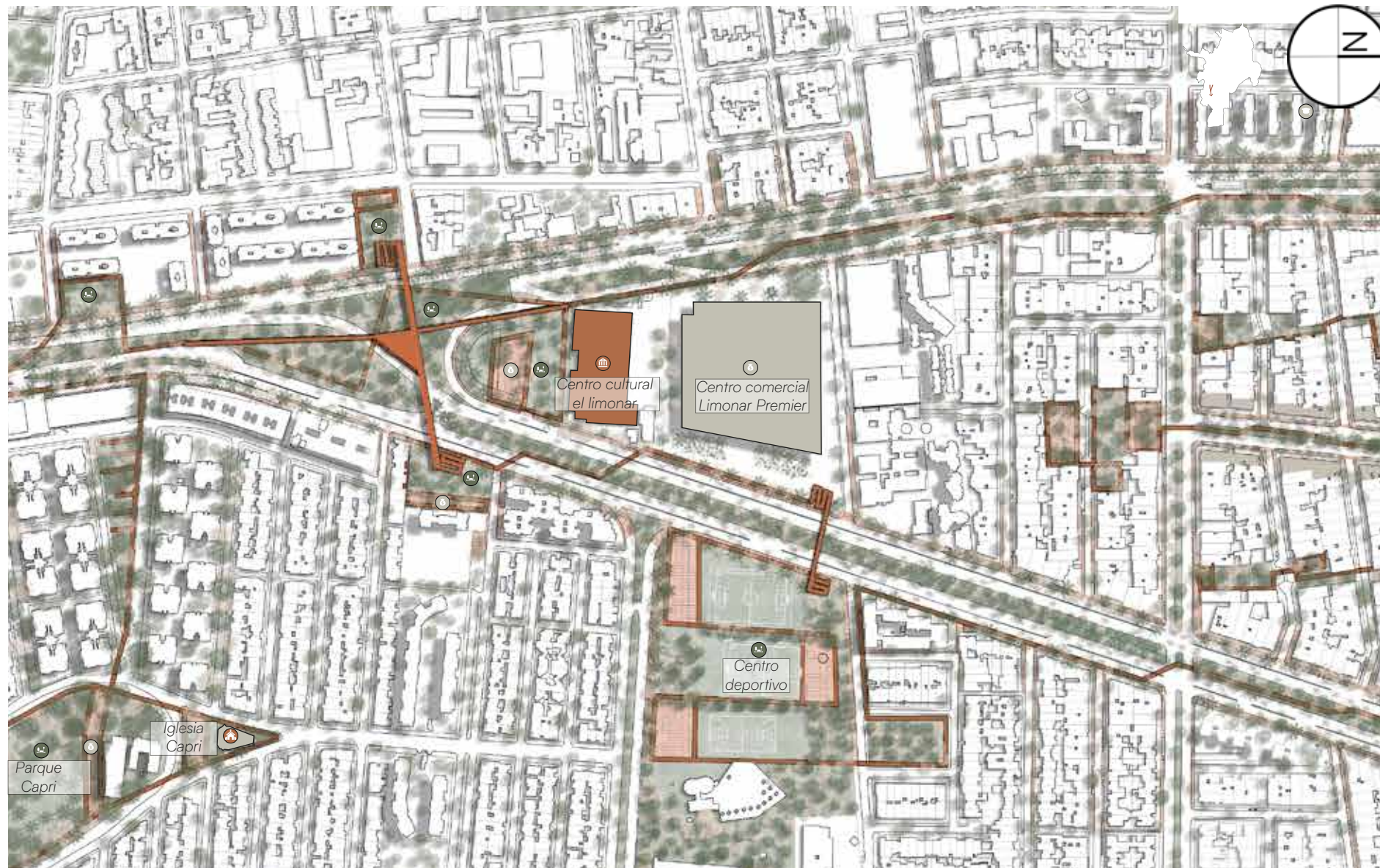


Gráfico 99. Axonometría ejemplo de propuesta sector el limonar.
Elaboración propia

Esta área permite abordar la propuesta en distintas escalas y contextos urbanos. Esta zona representa un punto estratégico, ya que es la unión entre la calle 5 y la Autopista Sur-oriental, además de encontrarse próxima a la calle 9, logrando una conectividad general del sur de la ciudad. La propuesta contempla la recuperación de espacios para convertirlos en espacios públicos. Uno de los ejemplos más relevantes es el lote incautado por la SAE ubicado frente al centro comercial Limonar Premier. Este terreno se transformaría en un parque deportivo, que beneficiaría a los barrios aledaños mediante la generación de espacios para la recreación y el encuentro comunitario.



Mapa 58. Planta sector el limonar escala 1:5000.
Elaboración propia

Asimismo, se plantea articular el parque de Capri con actividades comerciales ya existentes, fomentando su dinamización. De manera complementaria, se propone reutilizar el antiguo C.C. La 14 del Limonar, actualmente en desuso, para convertirlo en un centro cultural. Este espacio brindaría equipamientos culturales a la zona sur de la ciudad, fortaleciendo la oferta institucional y artística del sector. La intervención busca lograr un intercambio de dinámicas sociales y económicas al este ser un punto de convergencia, entre los barrios de ladera y sectores de estratos más alto, promoviendo así un tejido social más inclusivo para la ciudad.

Figura 38. Render 1 estrategia ciudad.



Figura 39. Render 2 estrategia ciudad.



C16

PLANTEAMIENTO PAISAJISTICO

Revitalización de espacio público y vialidades en el centro de Cali

Figura 41. Fotomontaje aéreo Parque de Santa Rosa.
Elaboración propia



PAISAJE EXISTENTE

En el paisaje actual del centro, se identifican dos paisajes significativos: por un lado, el bosque de montaña, ubicado colindando el centro con el río, por otro, el bosque ripario, asociado a la ribera del Río Cali y principal conexión del centro con la estructura ambiental urbana. Ambas representan las áreas con mayor densidad arbórea.

Por otro lado, los parques constituyen los únicos espacios verdes en el centro, cuentan con claros en algunas zonas de estos, dando una sombra tamizada. Actualmente, existen algunos proyectos de refotorestación en el centro, adosados a los proyectos como el Corredor verde o el Paseo de Jovita al Río,

los cuales buscan aumentar la cobertura de vegetación urbana.

En la carrera 10, particularmente en el entorno de la calle 8 y el Parque de Santa Rosa, se encuentra cierta vegetación que proporciona sombra, aunque no suficiente para considerarse un corredor ecológico. En sectores como Sucre y el Obrero hay áreas con vegetación baja, que no cumplen una función paisajística ni ambiental relevante.

Entre las principales problemáticas se destaca la desconexión entre el bosque nativo, y los parques urbanos, lo que limita su funcionalidad ecológica y accesibilidad.

Otro problema significativo es la escorrentía, resultado de la geografía de piedemonte en la colina de San Antonio. Esta condición provoca que, especialmente, tras la construcción del Paseo de Jovita, el agua que baja de la montaña fluya hacia el centro, generando problemas de drenaje.

Finalmente, se observa una ausencia casi total de vegetación en las vías del centro, atribuida tanto al uso intensivo del espacio con fines comerciales, como al valor histórico de la zona, que ha limitado la incorporación de elementos vegetales en el espacio público



Bosque ripario

- Bosque de río Cali
- Bosque intervenido
- Espacio verde de gran envergadura

Bosque de montaña

- Cerros tutelares
- Conexión centro-río-cerros

Perfiles con sombra

- Perfiles con vegetación relevante
- Conexiones ligeras de paisaje

Separador deficiente

- Vegetación de baja altura
- Vegetación deteriorada
- Espacios deficientes para siembra

Vegetación densa

- Zonas con vegetación abundante

Espacios con claros

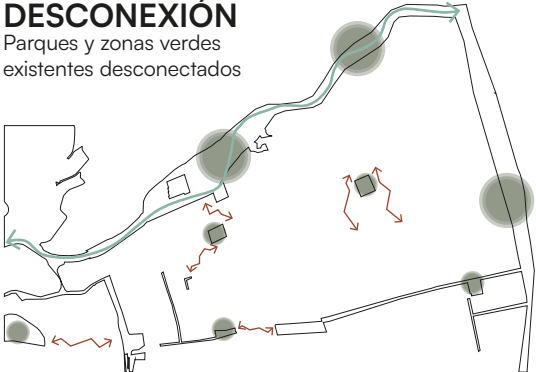
- Parques con claros debido a morfología
- Espacios de mayor abundancia arbórea

Paisajes propuestos

- Diseños de paisaje propuestos en el lugar

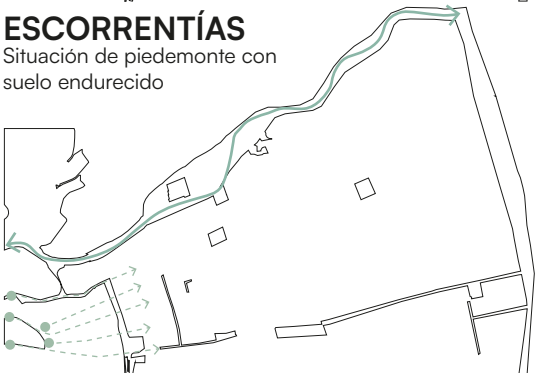
DESCONEXIÓN

Parques y zonas verdes existentes desconectados



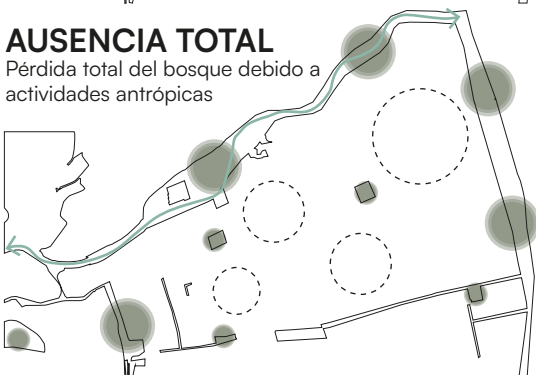
ESCORRENTÍAS

Situación de piedemonte con suelo endurecido



AUSENCIA TOTAL

Pérdida total del bosque debido a actividades antrópicas



Mapa 59. Análisis y problemáticas paisajísticas del centro.
Elaboración propia

PAISAJE PROPUESTO



Jardines filtrantes

- Jardines de lluvia
- Retención y drenado de escorrentías
- Sistemas urbanos de drenaje sostenible
- Vegetación hidrófila

Parques agroflorales

- Pedagogía de flora y fauna
- Embellecimiento de plazas y parques
- Pedagogía de agricultura urbana
- Espacios polinizadores

Camino de palmas

- Palmas para exaltación de Plaza de Caycedo
- Caminos que guían a la plaza fundacional
- Enaltecer del patrimonio

Centros de manzana

- Pacios y centros de manzana
- Vegetación de sombra
- Fortalecimiento de la masa arbórea

Pasajes de sombra

- Pasajes arborizados
- Vegetación alta y aparasolada

Hilos de conexión

- Vegetación para perfiles viales particulares
- Vegetación adaptativa según perfil
- Conexiones ambientales

CONECTAR

Conectar estructura ecológica con los parques existentes y propuestos



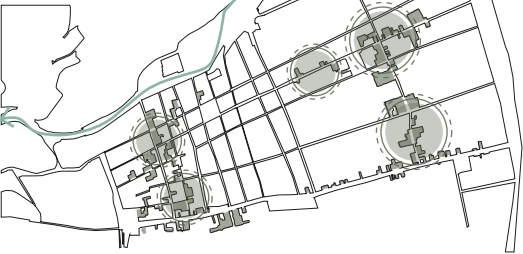
APROVECHAR

Perfiles y parques para manejo y pedagogía del agua y relación con el ambiente



RECUPERAR

Aprovechar patios propuestos para mitigar islas de calor en perfiles de poco espacio



Mapa 60. Propuesta y estrategias de paisaje.
Elaboración propia

Para el paisaje propuesto, se busca establecer una red de conexión entre las principales zonas verdes del centro, como la ribera del río, la colina de San Antonio y los farallones, y el corredor verde, integrándolas con los parques existentes mediante corredores ambientales.

Asimismo, las intervenciones arquitectónicas se conciben como espacios clave para el aprovechamiento ambiental, para esto se plantea una conexión con patios propuestos, con el fin de recuperar la vegetación en sectores donde es difícil realizar plantaciones tradicionales pero igual de relevantes para la mitigación de islas de calor.

Esta estrategia busca especialmente reducir las islas de calor, que son predominantes en sectores como los barrios Obreo, Sucre, El Calvario y San Nicolás, zonas con alta sensación térmica y baja cobertura vegetal.

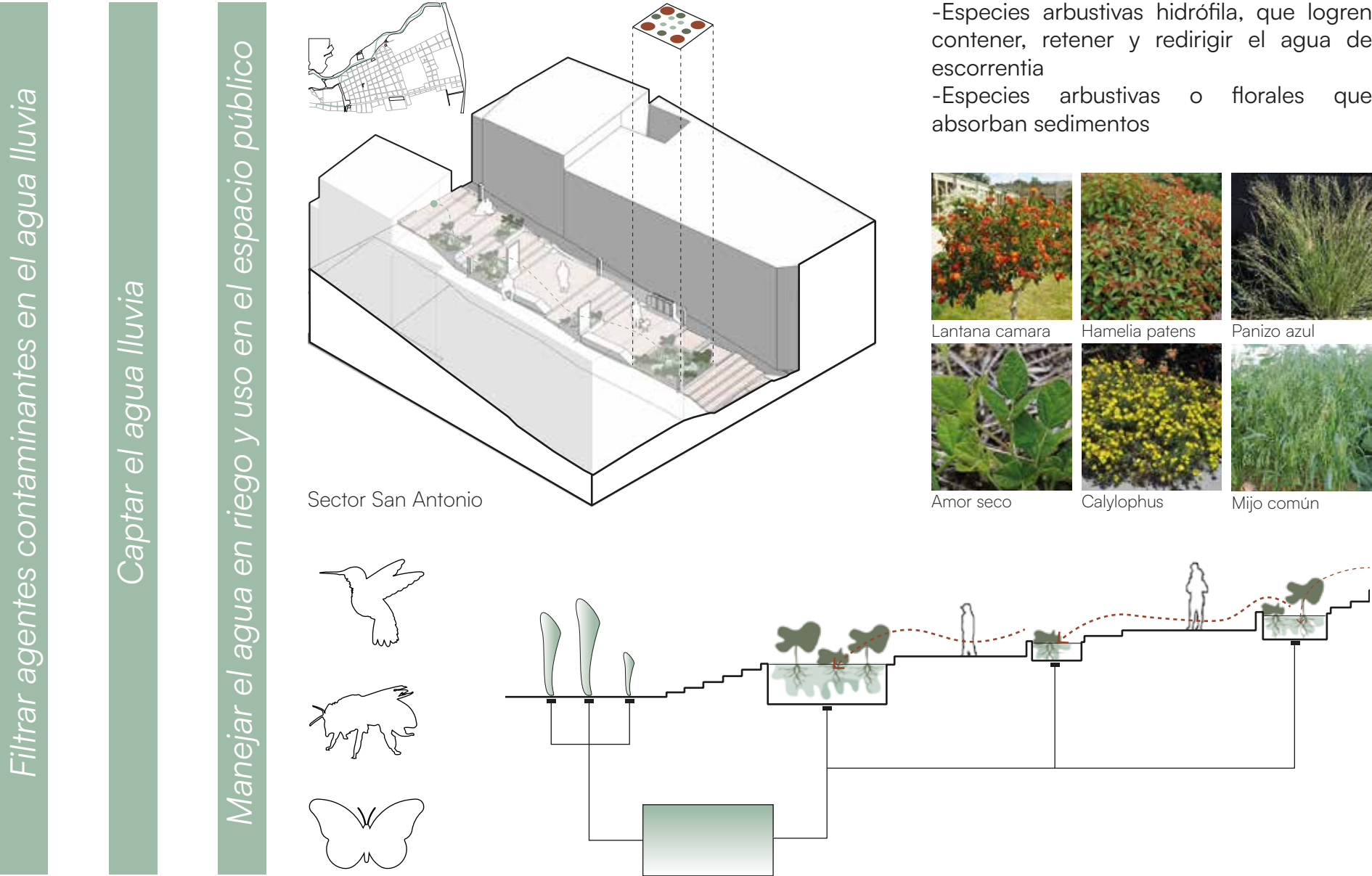
En zonas con restricciones, como el centro histórico, donde no es viable plantar árboles de gran altura, se proponen soluciones alternativas para mitigar la escorrentía, incorporando SUDS que favorezcan la gestión sostenible del agua, además de aprovechar los patios propuestos para la introducción de especies arbóreas al interior de las edificaciones.

También se le da importancia a las especies ornamentales, embelleciendo y destacando los parques urbanos y resaltando la importancia histórica y cultural de la Plaza de Cayzedo.

Para lograr estos objetivos, se han definido seis unidades de paisaje, las cuales tienen como propósito enaltecer, demarcar, gestionar y recuperar los valores paisajísticos y ambientales en el centro, los cuales se han perdido a lo largo de su historia.

JARDINES FILTRANTES

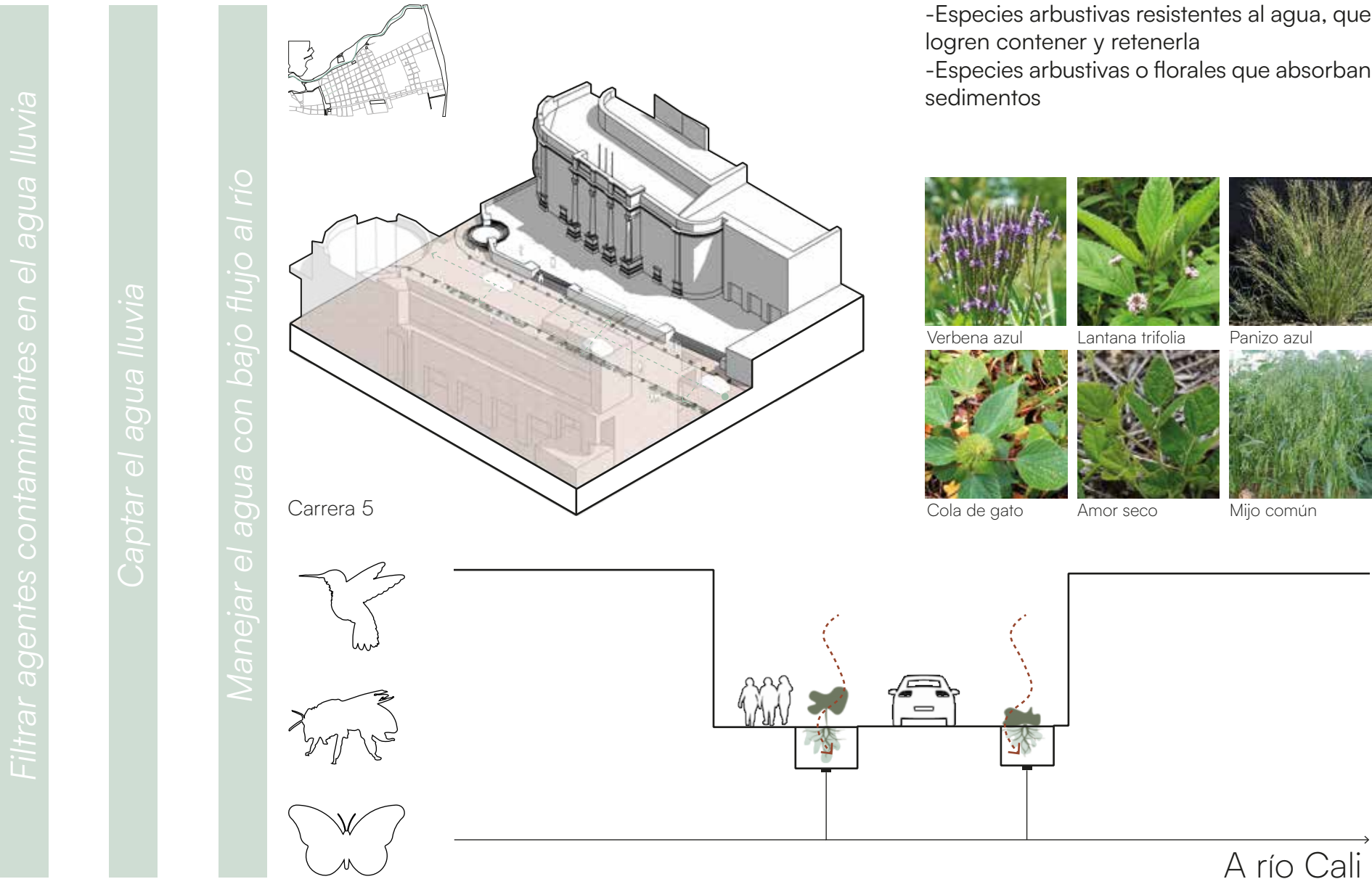
Jardines de captación



Los jardines de captación están diseñados principalmente para filtrar y limpiar el agua, por medio de vegetación arbustiva de tipo hidrófilo. Ésta vegetación ayuda a captar el agua de lluvia, permitiendo la recolección y posteriormete la redirección a distintos usos, como el riego de los mismos jardines, abastecimiento de fuentes y otros elementos de espacio público.

Gráfico 100. Desarrollo subunidad de paisaje “jardines de captación”.
Elaboración propia

Jardines de filtración

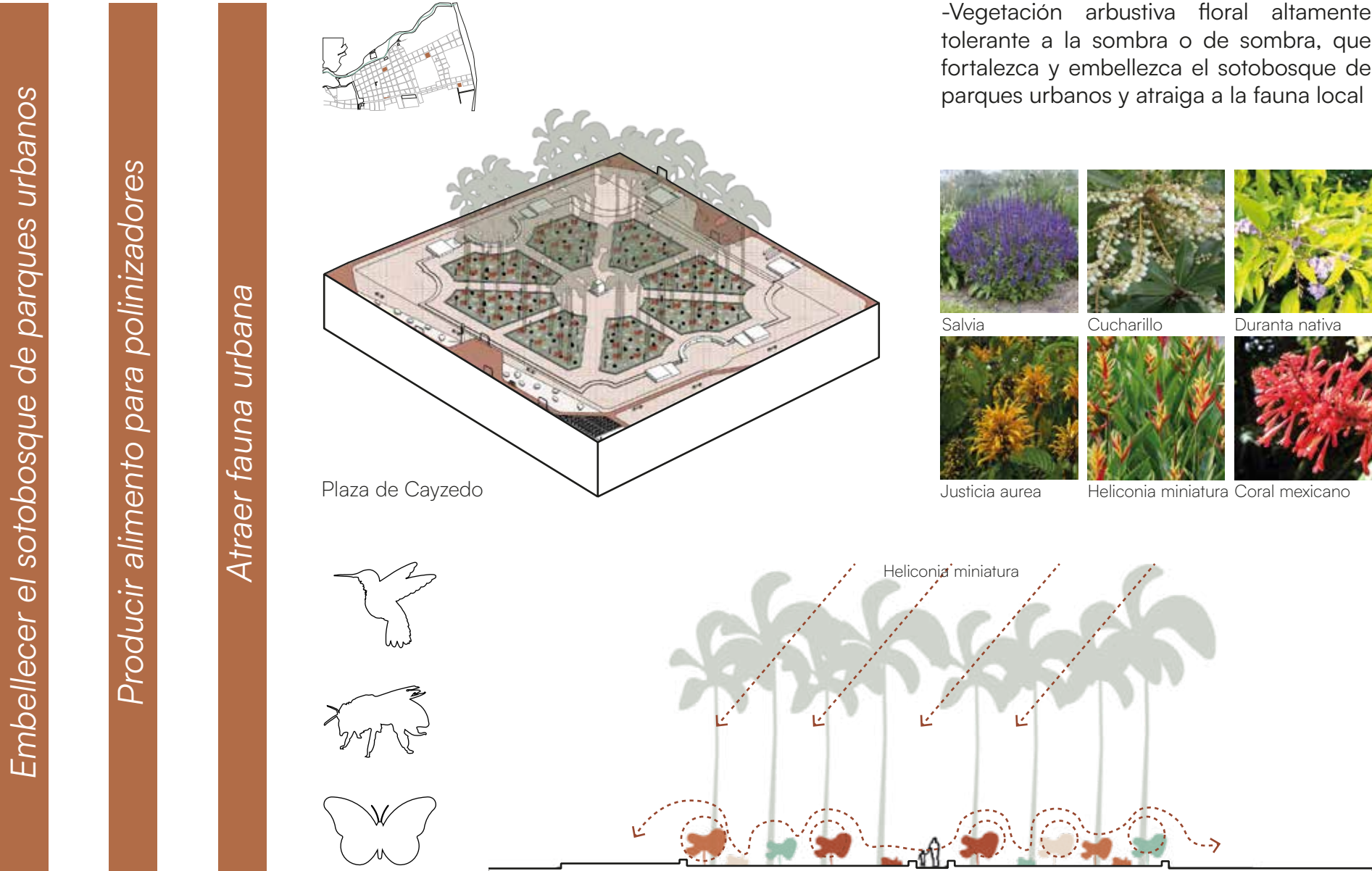


Los jardines de filtración están ubicados principalmente en el centro histórico, entre la calle 5 y la calle 8. Su objetivo es filtrar las escorrentías provenientes del sector de San Antonio, aplicando Sistemas Urbanos de Drenaje Sostenible (SUDS) en los andenes del sector. De esta manera, el agua es dirigida de forma controlada y gradual hacia el Río Cali.

Gráfico 101. Desarrollo subunidad de paisaje “jardines de filtración”.
Elaboración propia

PARQUES AGROFLORALES

Parques florales



Los parques florales están principalmente diseñados los parques del centro que cuentan con un alto grado de sombra. Por ello, se utilizan especies vegetales florales y arbustivas que pueden desarrollarse adecuadamente en estas condiciones. Tiene como objetivo embellecer los parques, aprovechando plantas que crezcan en ambientes de sombra predominante, atrayendo en el proceso, polinizadores y avifauna para la interacción de usuarios con la naturaleza.

Gráfico 102. Desarrollo subunidad de paisaje “parques florales”.
Elaboración propia

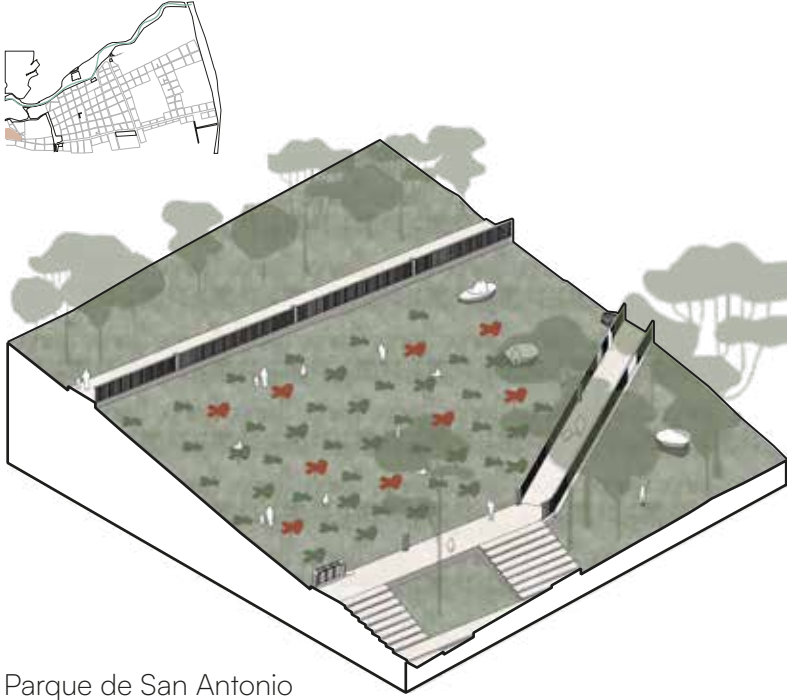
Parques productivos

Los parques productivos, en este caso el Parque de San Antonio, se busca una iniciativa comunitaria que intenta integrar a la población en el cuidado y aprovechamiento del espacio público. La propuesta consiste en cultivar vegetación productiva o productos de fácil manejo, como verduras y herbáceas. Además de su función como cultivo, estas plantas deben contribuir al embellecimiento del parque, aportando valor estético al entorno y fortaleciendo el sentido de comunidad y pertenencia entre los habitantes.

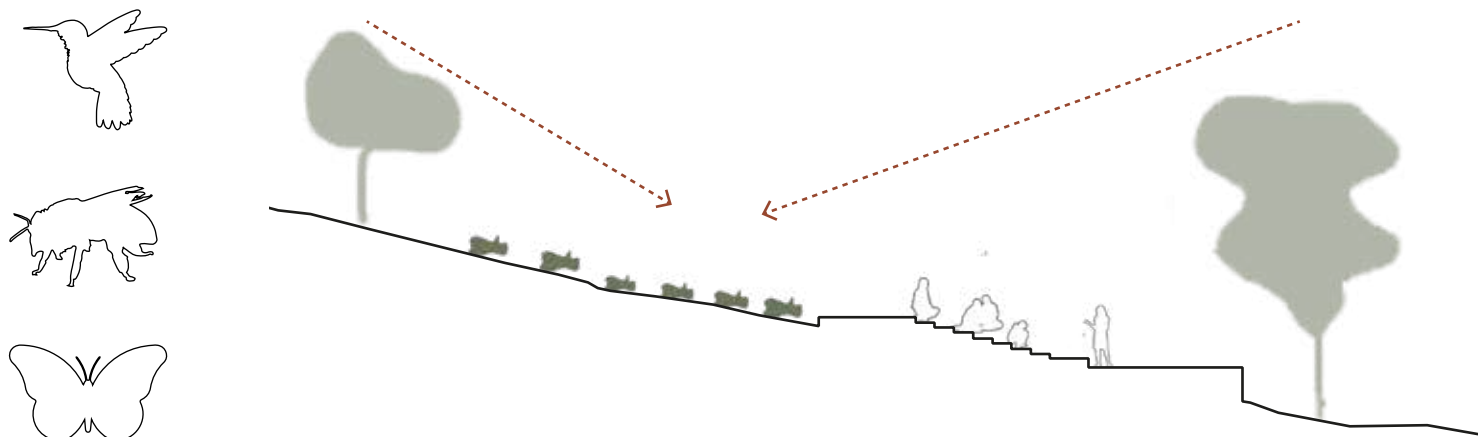
Embellecer el parque a través de cultivos llamativos

Producir cultivos que aporten a la comunidad

Atraer población de diversas edades

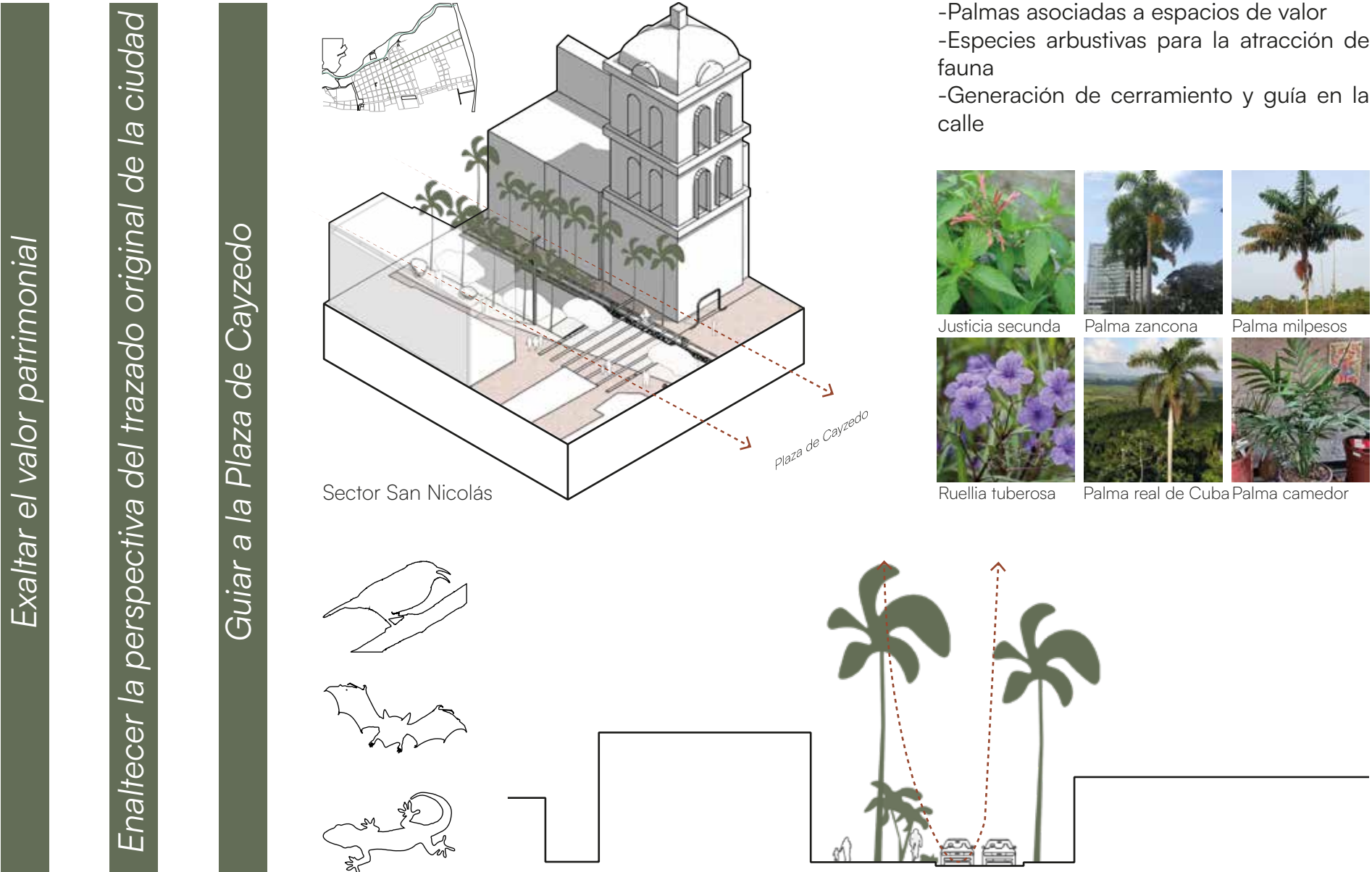


-Hortalizas y plantas herbáceas de fácil manejo en el espacio público, para aprovechar en el suelo para realizar actividades pedagógicas con la primera infancia



CAMINO DE PALMAS

Paseo de guía



Los paseos de guía cumplen en dirigir a las personas hacia la Plaza de Cayzedo, mediante un recorrido definido por un recorrido de palmas. Creando una perspectiva entre la calle 25 y la plaza, orientando el flujo peatonal. Se incorpora un diseño paisajístico que actúa como telón de protección, compuesto por vegetación arbustiva. Esta tiene como propósito atraer avifauna y otras especies como polinizadores e insectos, fomentando así la biodiversidad urbana. Para mantener una conexión visual y conceptual con el entorno, se utilizan palmas iguales a las que se encuentran en la Plaza de Cayzedo, integrando el diseño del paseo con el paisaje existente.

Gráfico 104. Desarrollo subunidad de paisaje “paseo de guía”.
Elaboración propia

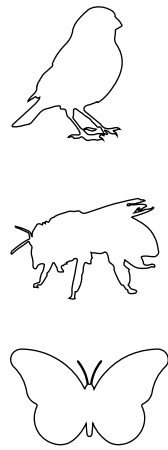
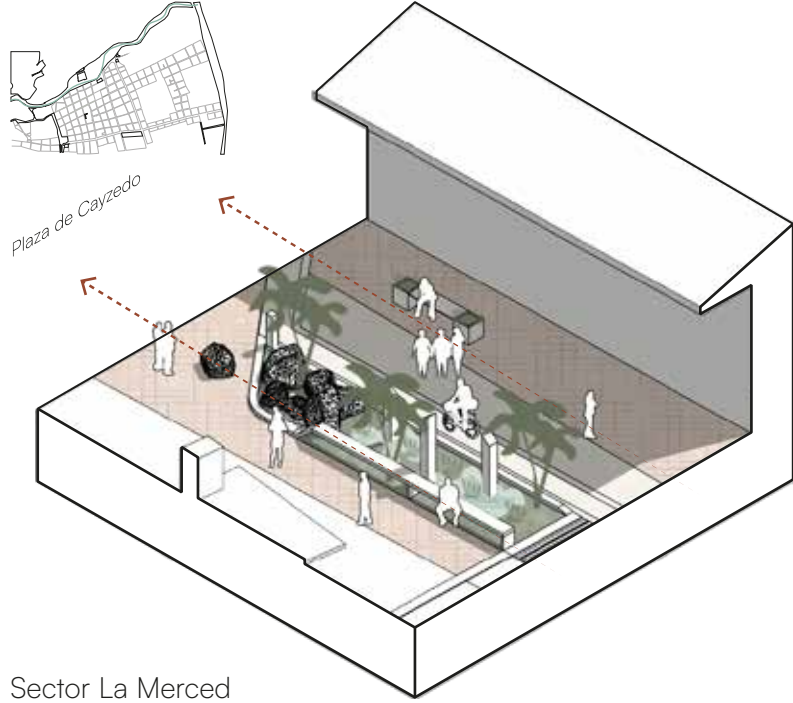
Paseo patrimonial

El paseo patrimonial tiene como objetivo establecer una guía de recorrido hacia la Plaza de Cayzedo, utilizando vegetación de menor altura que no interfiera con los valores patrimoniales del sector, especialmente en las carreras 4 y 5 en el centro histórico. Para ello, se propone el uso de palmas de baja altura, que además de respetar el entorno histórico, contribuyan a dirigir la mirada, la perspectiva y el recorrido hacia la plaza, mediante una vegetación característica en el sector.

Exaltar el valor de la arquitectura patrimonial

Enaltecer la perspectiva del trazado original de la ciudad

Guiar a la Plaza de Cayzedo



-Palmas de baja altura adaptable a jardines filtrantes

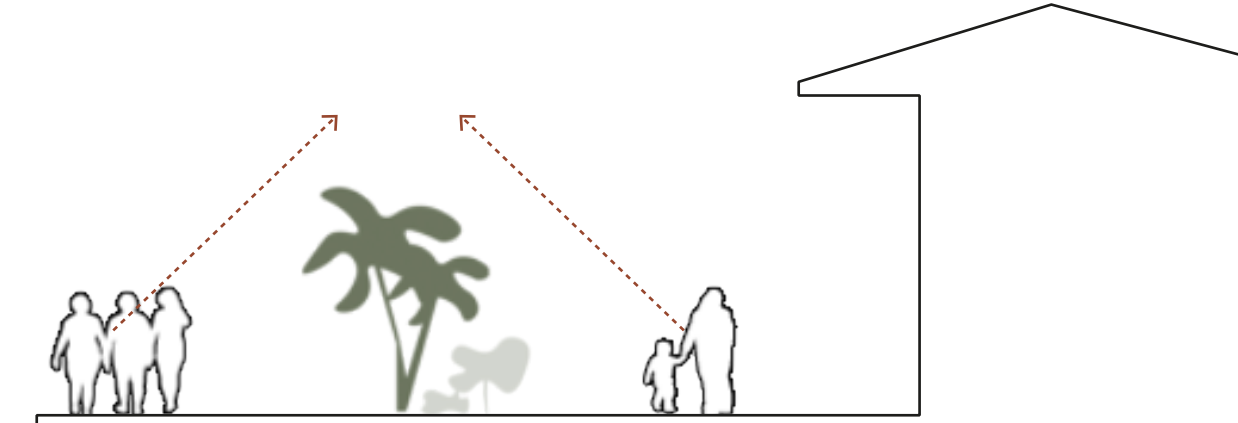


Gráfico 105. Desarrollo subunidad de paisaje “paseo patrimonial”.
Elaboración propia

CENTROS DE MANZANA

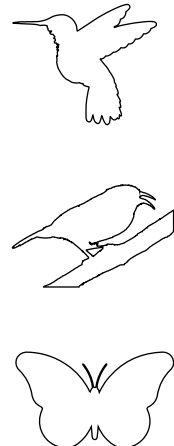
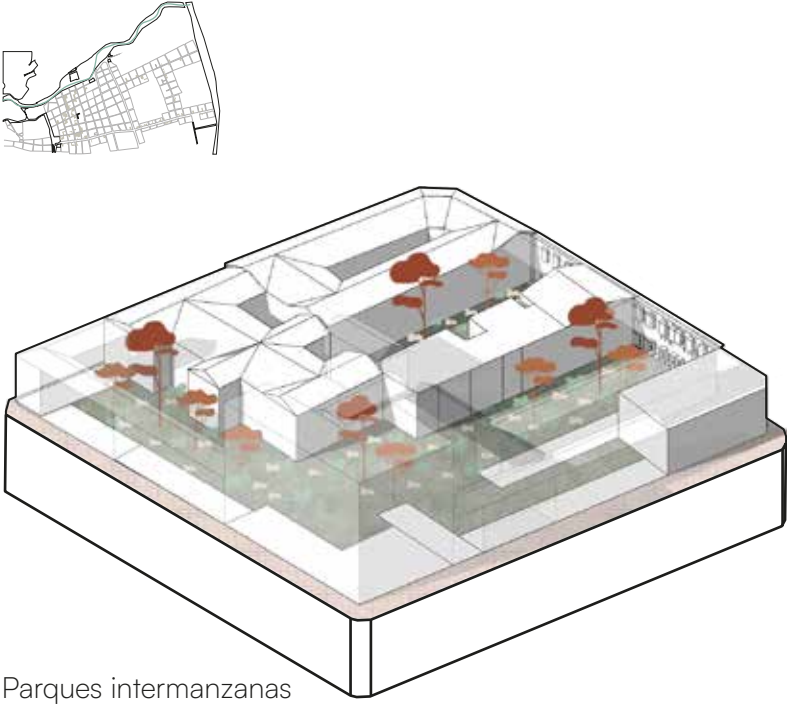
Patios ornamentales

Los patios ornamentales están principalmente diseñados para intervenciones arquitectónicas de uso público con circulación constante de usuarios. También se aplican en patios de menor tamaño, donde no es posible incorporar vegetación de gran escala. En estos casos, se prioriza el uso de vegetación ornamental que aporte color, sombra y belleza, en estos espacios. Por otro lado, tiene como objetivo mitigar el impacto ambiental y fomentar la reforestación. Esto incluye recuperar la tradición de los patios característicos de las casas coloniales, los cuales albergaban una abundante vegetación en el corazón de la vivienda.

Mitigar las islas de calor

Recuperar tradiciones

Reforestar en espacios de poca escala

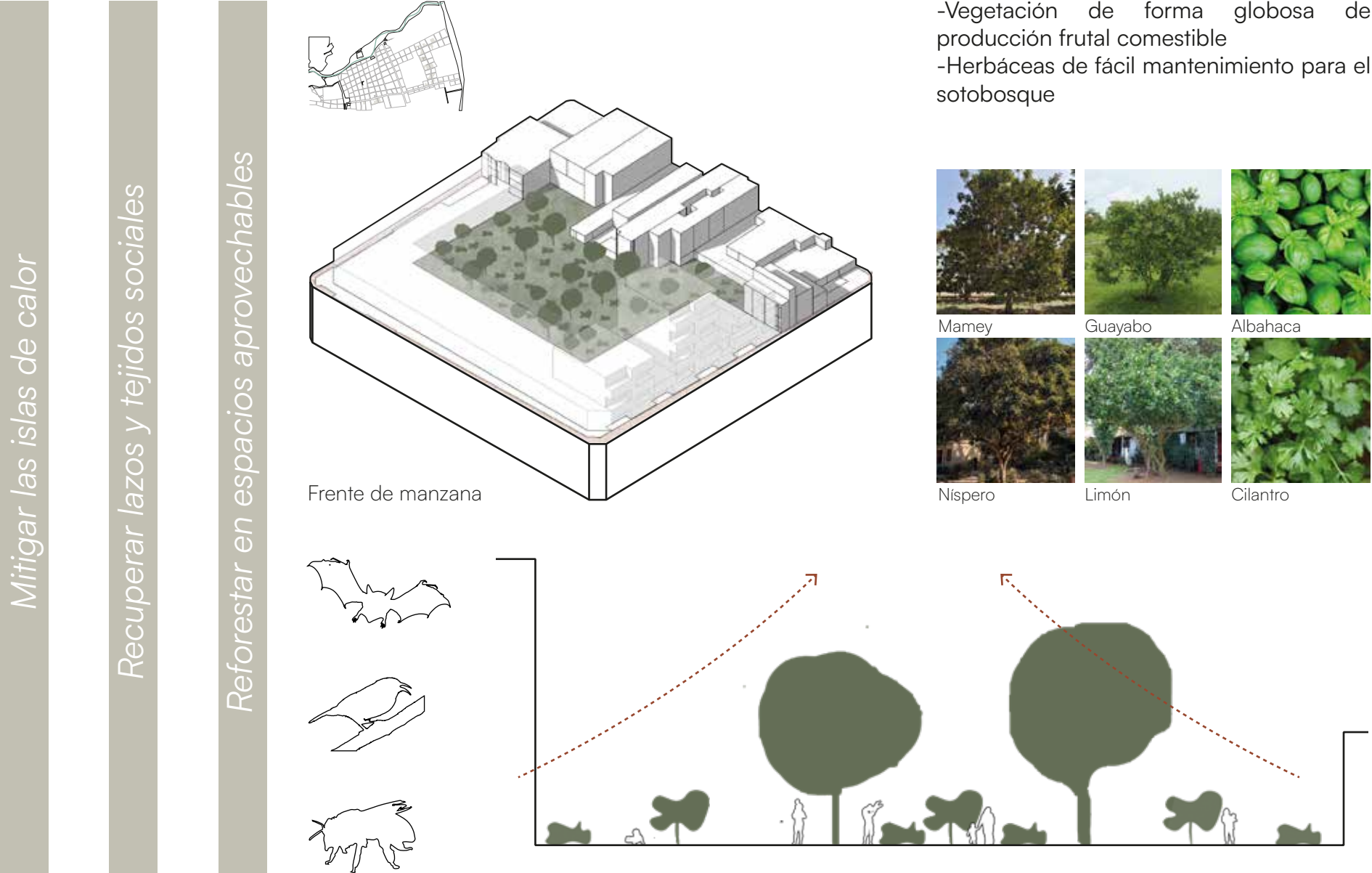


- Especie floral principal de fuste medio o alto que genere color y dinamismo
- Especies bajas y arbustivas florales dispuestas para destacar la especie principal



Gráfico 106. Desarrollo subunidad de paisaje “patios ornamentales”.
Elaboración propia

Centros de manzana productivos



Los centros de manzana productivos son espacios ubicados en el corazón de las manzanas de intervenciones urbanas, de mayor tamaño y diseñados para ser ocupados de forma constante por usuarios que habitan o frecuentan el lugar. La presencia continua de personas fomentan el cuidado y mantenimiento de la vegetación del lugar. Además se incorpora vegetación que generen frutos u otros recursos útiles, dinamizando las actividades dentro de estos centros de manzana habitados, promoviendo la economía circular y contribuyendo a la seguridad alimentaria de la comunidad.

Gráfico 107. Desarrollo subunidad de paisaje “centros de manzana productivos”.
Elaboración propia

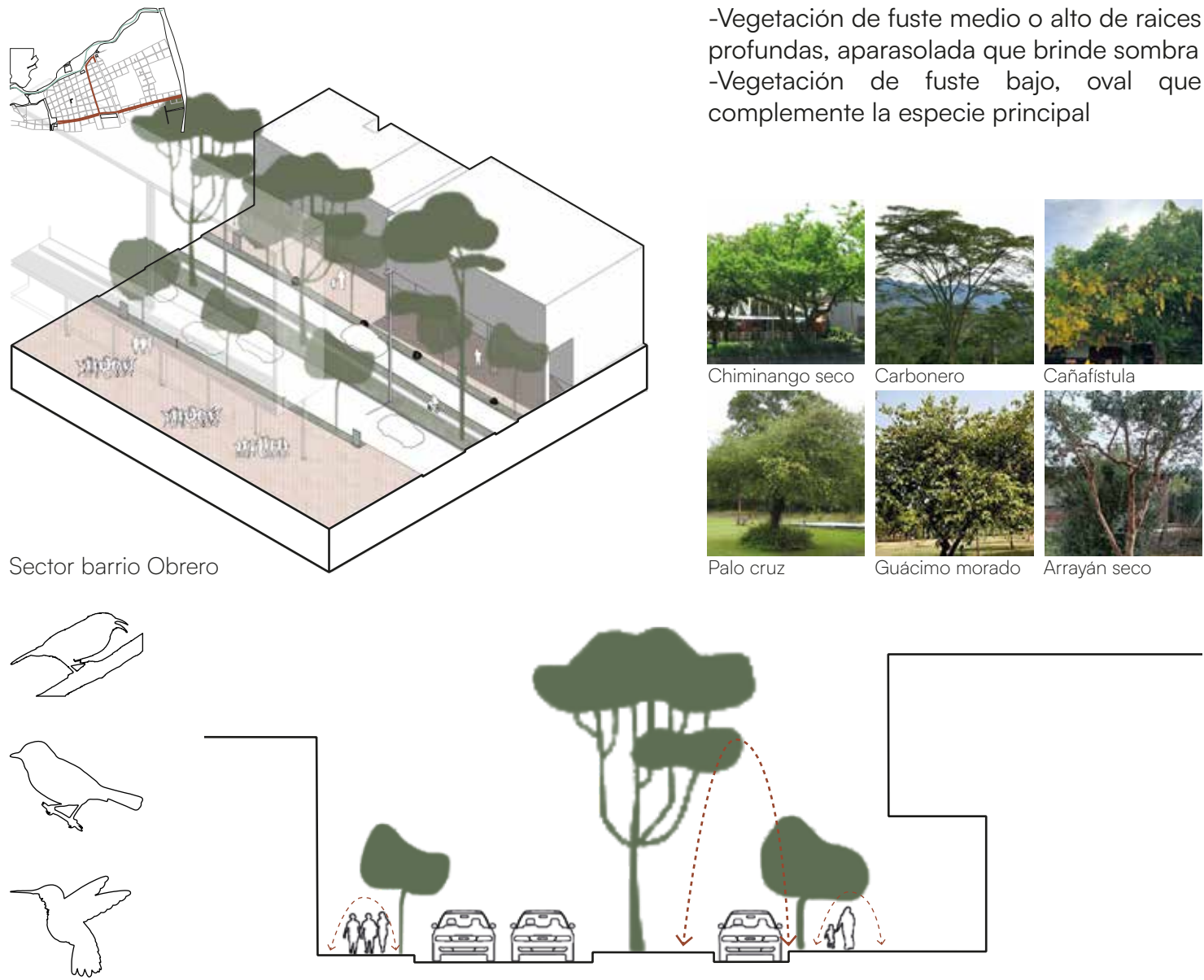
PASAJES DE SOMBRA

Paseos de sombra

Consolidar corredores ambientales

Conectar espacios públicos

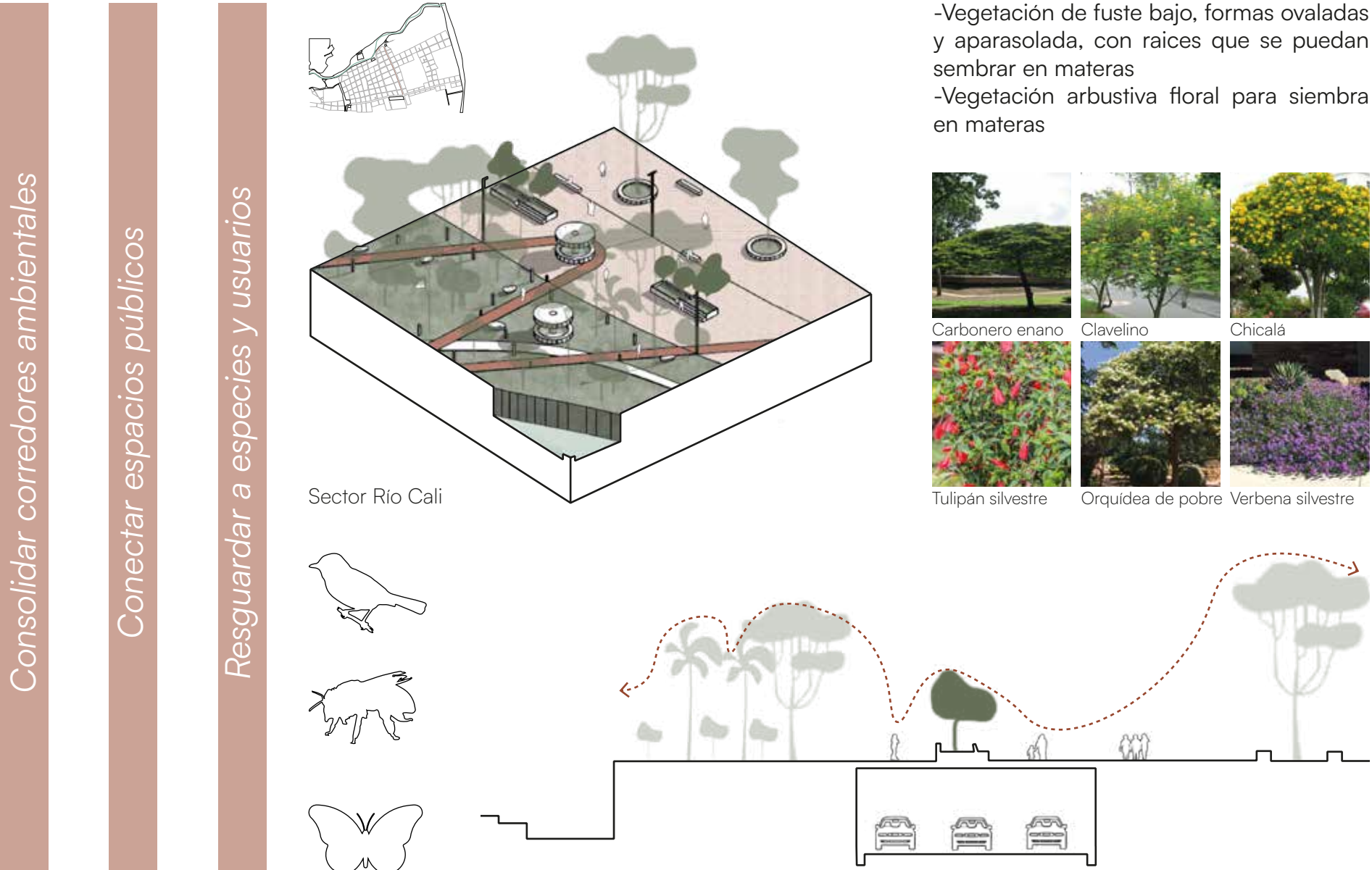
Resguardar a especies y usuarios



Los pasajes de sombra tienen como objetivo principal mitigar las islas de calor, generar sombra, esto también logra una conexión ambiental, entre distintos puntos y unidades de paisaje del entorno. Estos pasajes están conformados por vegetación más alta y abundante, desarrollándose en perfiles más amplios, con la intención de crear espacios más frescos y agradables para los usuarios.

Gráfico 108. Desarrollo subunidad de paisaje “pasajes de sombra”.
Elaboración propia

Bulevares de sombra

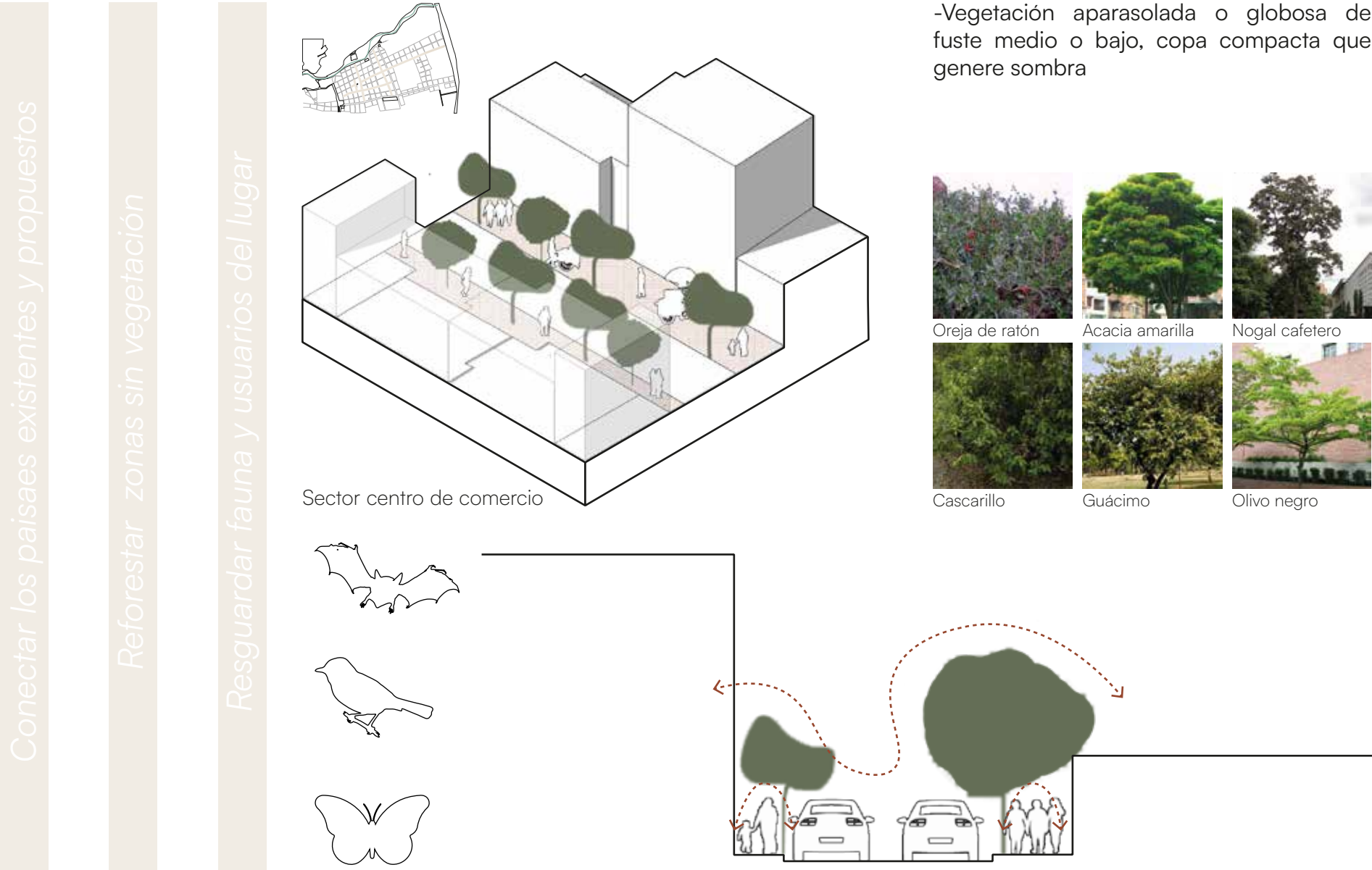


Por otro lado, los bulevares de sombra, cuya propuesta contempla la plantación de vegetación que no sea de grandes proporciones, estas se ubicarían sobre una estructura soterrada o un espacio deprimido, que su estructura no permite albergar grandes especies. Se propone que estos bulevares cuenten con especies más coloridas y de menor tamaño, que puedan generar sombra a nivel del peatón. Esta vegetación se complementa con la de otras unidades del paisaje, creando un entorno más agradable y funcional al entorno.

Gráfico 109. Desarrollo subunidad de paisaje “bulevares de sombra”.
Elaboración propia

HILOS DE CONEXIÓN

Conexiones estrechas



La conexión estrecha cuenta con una vegetación de forma más compacta y de baja altura que proporcione sombra a los usuarios, sin interferir con las dinámicas propias del centro ni con las edificaciones existentes, creando conexiones ambientales que complementen las demás unidades de paisaje, con los paisajes existentes.

Gráfico 110. Desarrollo subunidad de paisaje “conexiones estrechas”.
Elaboración propia

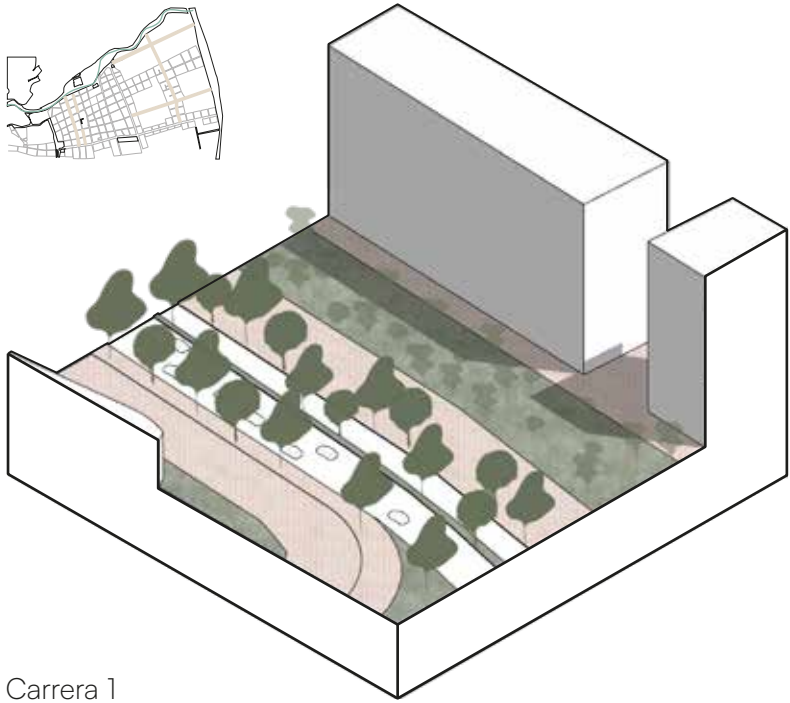
Conexiones amplias

Por otro lado, en las conexiones más amplias, se tiene como objetivo incorporar una vegetación más densa, capaz de generar una mayor sombra. La idea es crear espacios sombreados mediante vegetación frondosa, que contribuya a un entorno más fresco y agradable para el sector y los usuarios, completando los circuitos de paisaje a nivel urbano.

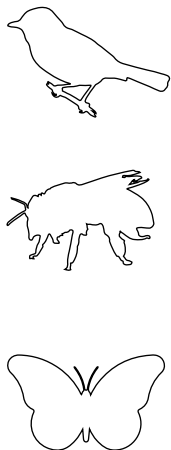
Conectar los paisajes existentes y propuestos

Reforestar zonas sin vegetación

Resguardar fauna y usuarios del lugar



Carrera 1



-Vegetación aparasolada y globosa de fuste medio, raíces profundas

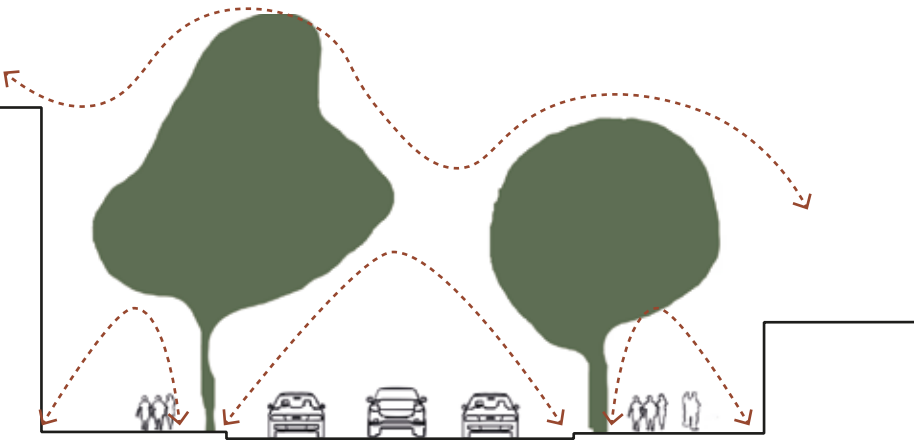
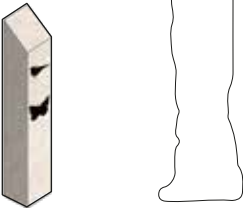
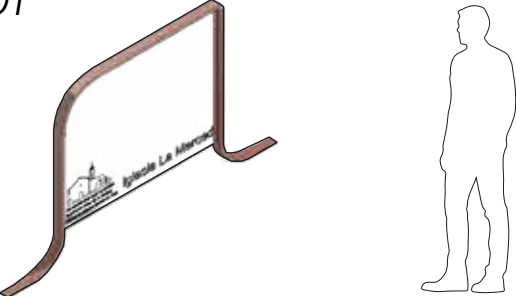
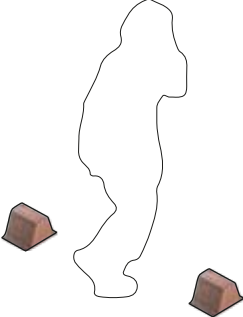
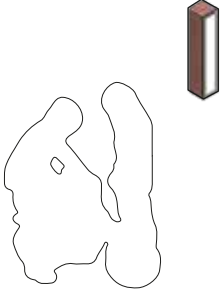
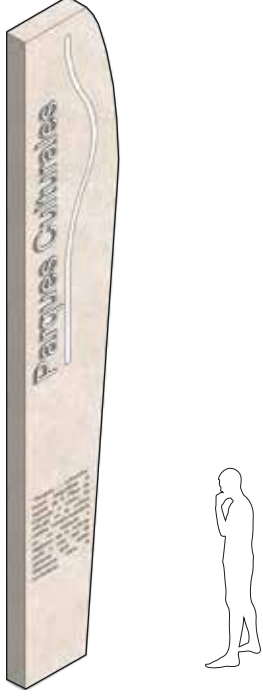
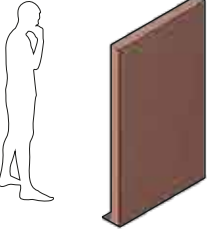
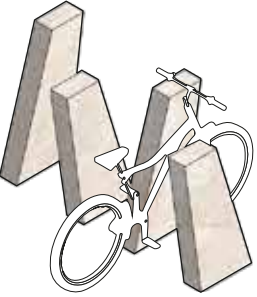
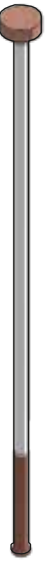
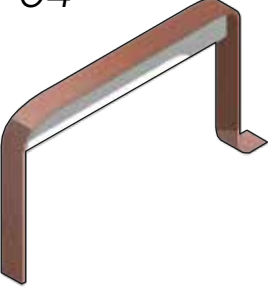
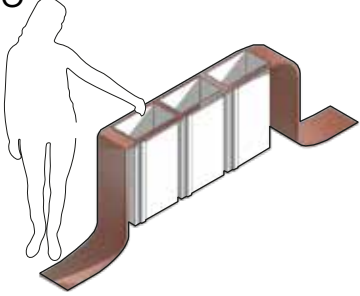


Gráfico 111. Desarrollo subunidad de paisaje “conexiones amplias”.
Elaboración propia

MOBILIARIO Y CAMINOS

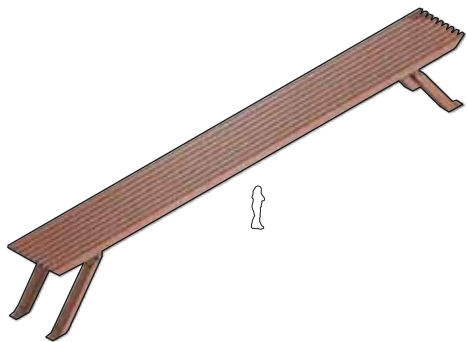
Mobiliario informativo		Mobiliario expositivo		Mobiliario servicios		Mobiliario luminarias					
MIF-01		MIF-02		ME-01		MS-01		ML-01			
MIF-03		ME-02		ME-03		MS-02		ML-02		ML-03	
				ME-04		MS-03					

CATÁLOGO COMPONENTES DE ESPACIO PÚBLICO CENTRO

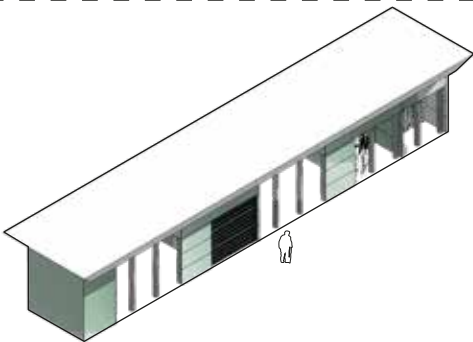
Gráfico 112. Catálogo de mobiliario centro.
Elaboración propia

Mobiliario infraestructura

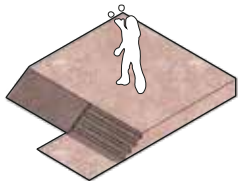
MIN-01



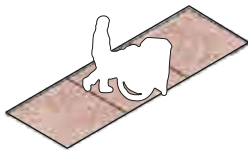
MIN-02



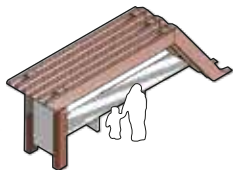
MIN-03



MIN-04

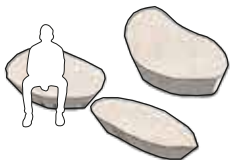


MIN-05



Mobiliario permanencia

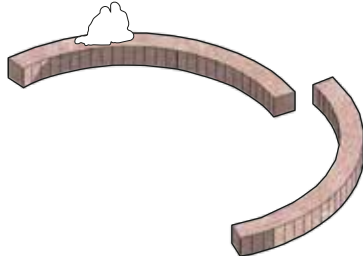
MP-01



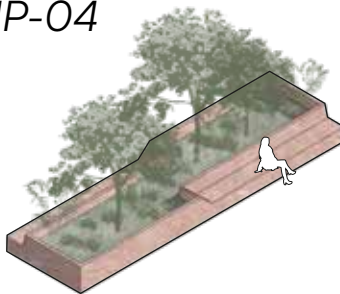
MP-02



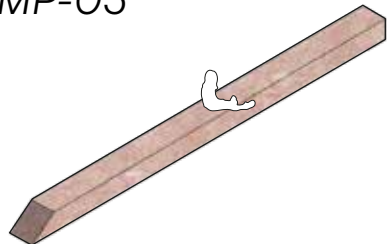
MP-03



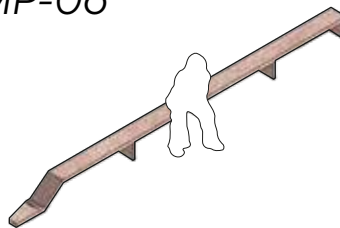
MP-04



MP-05



MP-06

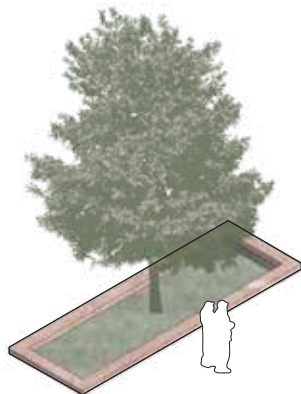


Mobiliario ornamental

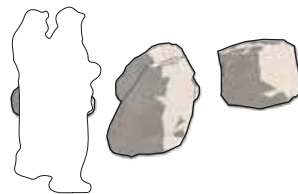
MO-01



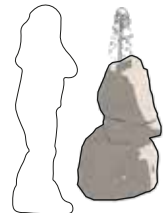
MO-02



MO-03



MO-04



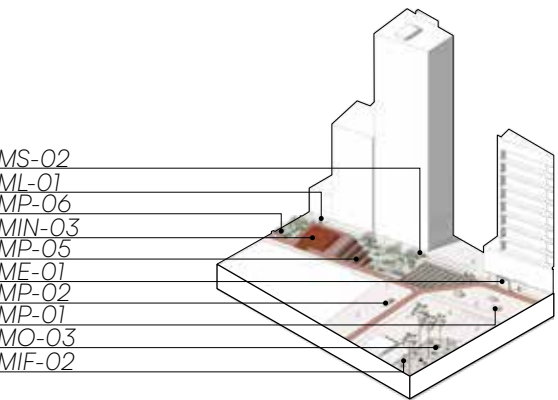


Gráfico 113. Muestra distribución del mobiliario Plaza de Cayzedo.
Elaboración propia

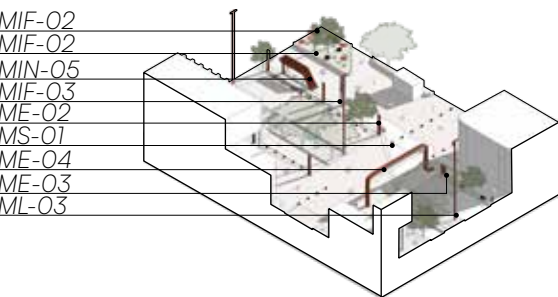


Gráfico 114. Muestra distribución del mobiliario barrio Obrero.
Elaboración propia

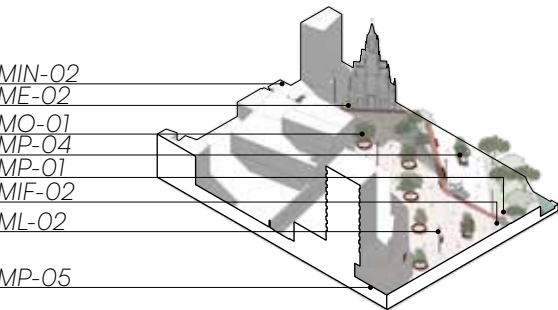


Gráfico 115. Muestra distribución del mobiliario la Ermita.
Elaboración propia

La disposición de mobiliarios urbanos se conciben de manera conjunta, como parte de una estrategia integral que busca enaltecer los valores culturales, patrimoniales, ambientales y comerciales del centro. Para esto, se propone la elaboración de un catálogo de mobiliarios que corresponda a dichas características. Estos mobiliarios por medio de materiales que logran representar una narrativa. Elementos como ladrillo el cual evoca la identidad del centro histórico por su tradición constructiva, pasando del adobe al ladrillo cocido, como símbolo de legado patrimonial, cultural y colonial, y su color naranja refuerza esa conexión emocional y visual con el pasado.

Otro elemento como la piedra utilizada especialmente en mobiliarios y zonas de remembranza al río, evocando memoria del agua y la relación histórica de la ciudad con su entorno hídrico. Representando modernidad y permanencia principalmente en mobiliarios fijos y elementos estructurales se utiliza el acero. Al igual que el concreto donde se emplea en lo que se denomina, la “cinta roja”, un camino que simboliza el patrimonio arquitectónico e histórico construido del centro, Reflejando el valor físico y estructural de la ciudad.

Caminos

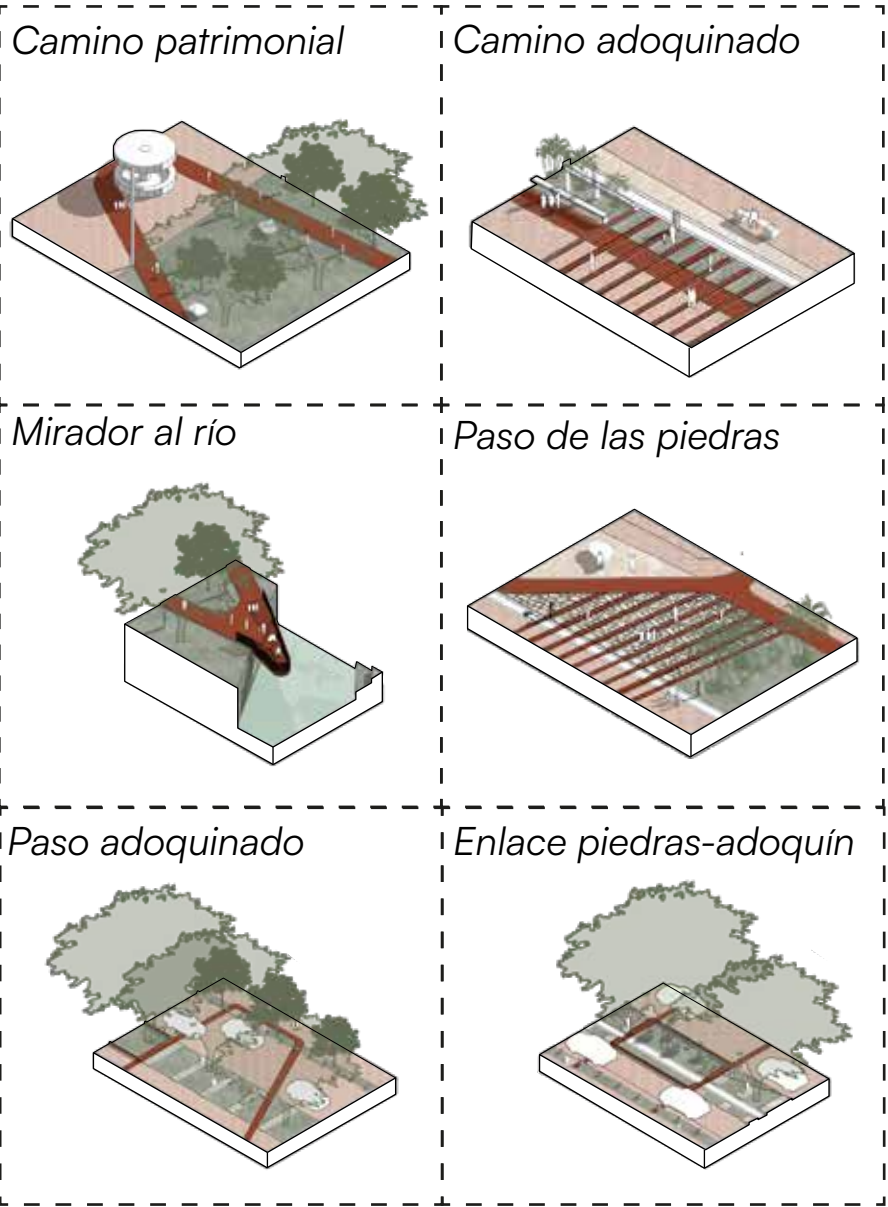


Gráfico 116. Desarrollo subunidad de paisaje “conexiones estrechas”.
Elaboración propia

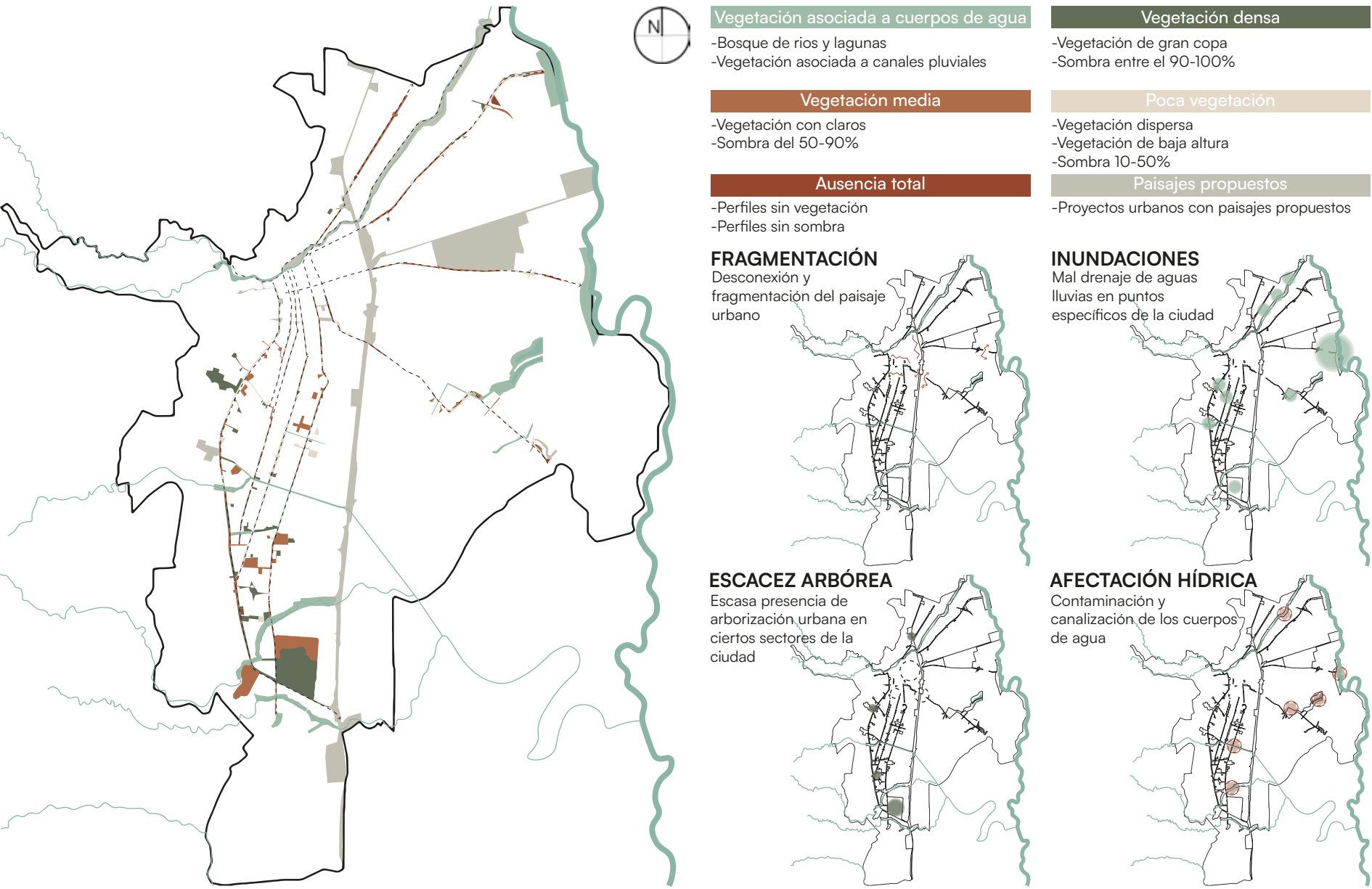
A partir de la intervención, se realizan 6 tipos de caminos y pasos, que conforman el espacio público. El camino patrimonial, sendero el cual guía al usuario a través de los hitos históricos y culturales del centro, el cual hace papel de narrador del espacio patrimonial.

El camino adoquinado busca generar permeabilidad en los suelos, utilizando adoquines que logren dicho proposito. Por otra parte, el camino de piedras representa la transición simbólica entre el entorno natural del río y el espacio construido del centro. Este camino remite a la huella del agua en la historia urbana.

Los pasos adoquinados de concreto son elementos más robustos que facilitan la circulación peatonal en zonas como separadores viales, conservando la permeabilidad ya mencionada. Los enlaces de piedra-adoquín, se une con las anteriores propuestas, marcando la unión entre la memoria natural del río y el tejido urbano consolidado, como punto de encuentro entre lo natural y lo construido.

Los miradores al río se relaciona con la conexión hacia el mismo, se busca revalorizar el afluente, integrarlo con la ciudad y su imagen, junto con sus zonas verdes y espacios peatonales.

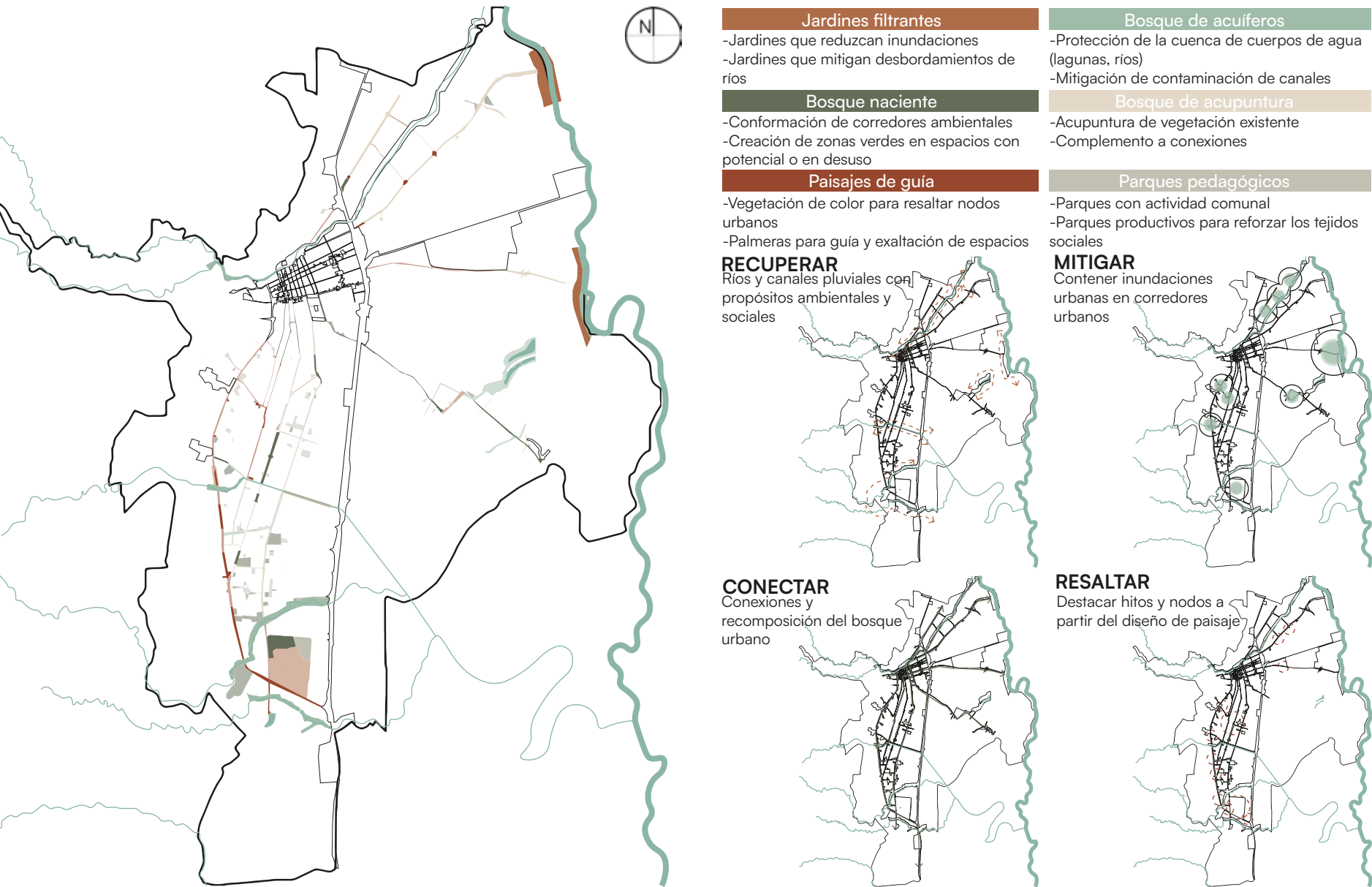
PAISAJE EXISTENTE URBANO



Mapa 61. Esquema 3 estrategias generales de conexión.
Elaboración propia

A partir del análisis realizado, se identifican cuatro problemáticas principales. Por ejemplo la fragmentación, el cual se observa una evidente desconexión entre los corredores ambientales de la ciudad, y el centro. Las inundaciones se presentan en distintas áreas de la ciudad, algunas provocadas por el desbordamiento de ríos y por deficiencias en los sistemas de drenaje pluvial. En ciertas zonas se evidencia una baja cobertura vegetal. Esto influye negativamente en la calidad ambiental y el confort térmico. Además se identifican problemas relacionados con la contaminación y canalización de cuerpos de agua, lo cual deteriora su valor ecológico.

PAISAJE PROPUESTO URBANO



Mapa 62. Esquema 3 estrategias generales de conexión.
Elaboración propia

Ante las problemáticas ya identificadas, se propone un nuevo paisaje compuesto por seis unidades de paisaje. Mejorar la conexión entre los corredores verdes que convergen hacia el centro, haciéndolos más agradables desde el punto de vista ambiental y estético. Estas unidades buscan generar sombra, dinamizar el espacio público y mejorar su imagen urbana. Se busca recuperar el valor ambiental de los ríos, reconociéndolos como los principales elementos de conexión ecológica del centro, conectando los diferentes sistemas ambientales por medio de bosques urbanos, resaltar hitos y nodos urbanos y combatir las inundaciones en ciertos sectores.

JARDINES FILTRANTES

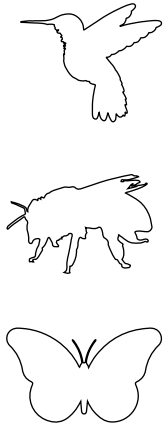
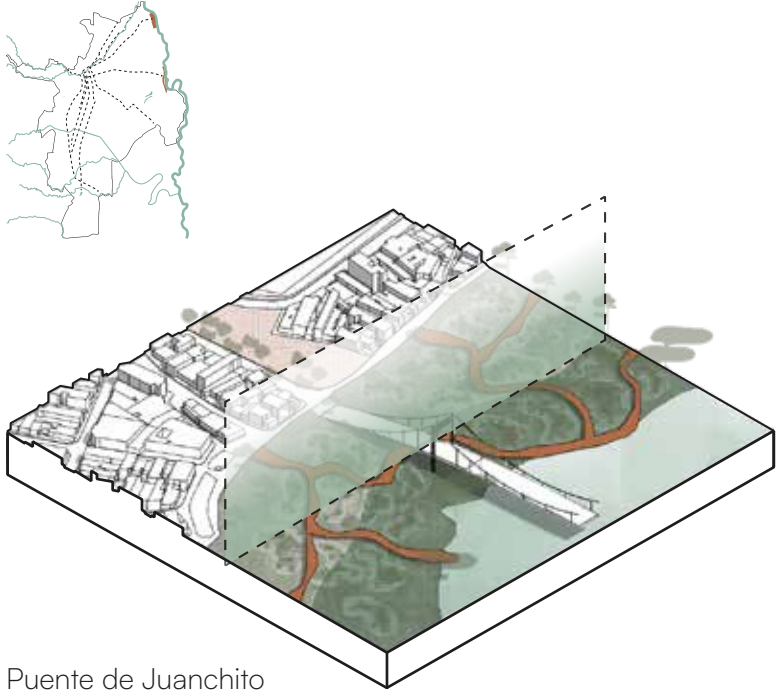
Parques esponja

Los parques esponja están destinados a las zonas colindantes con vías como la Carrera 1 y la Carrera 8, áreas que actualmente cuentan con asentamientos informales cerca del Río Cauca. Se propone reubicar a las poblaciones que habitan estas zonas de riesgo y transformar el Jarillón del Río Cauca en un gran parque lineal. Este parque permitirá la captación del suelo y el regreso del agua hacia el río. De esta manera, no sólo se mejora la gestión del agua durante los desbordamientos, redirigiéndola nuevamente al río, sino que también se crea una barrera natural que protege a las comunidades aledañas frente a posibles inundaciones.

Filtrar el agua a los cauces

Manejar el desborde del río

Captar agua para prevenir inundaciones



-Especies arbustivas tolerantes a la humedad, que logren contener y redirigir las aguas antes del río, para prevenir desbordes fluviales

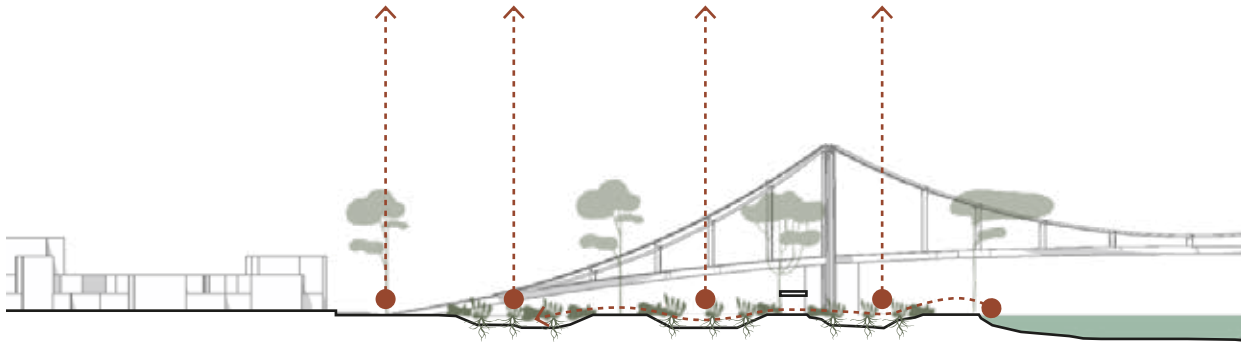


Gráfico 117. Desarrollo subunidad de paisaje “parques esponja”.
Elaboración propia

Jardines de lluvia

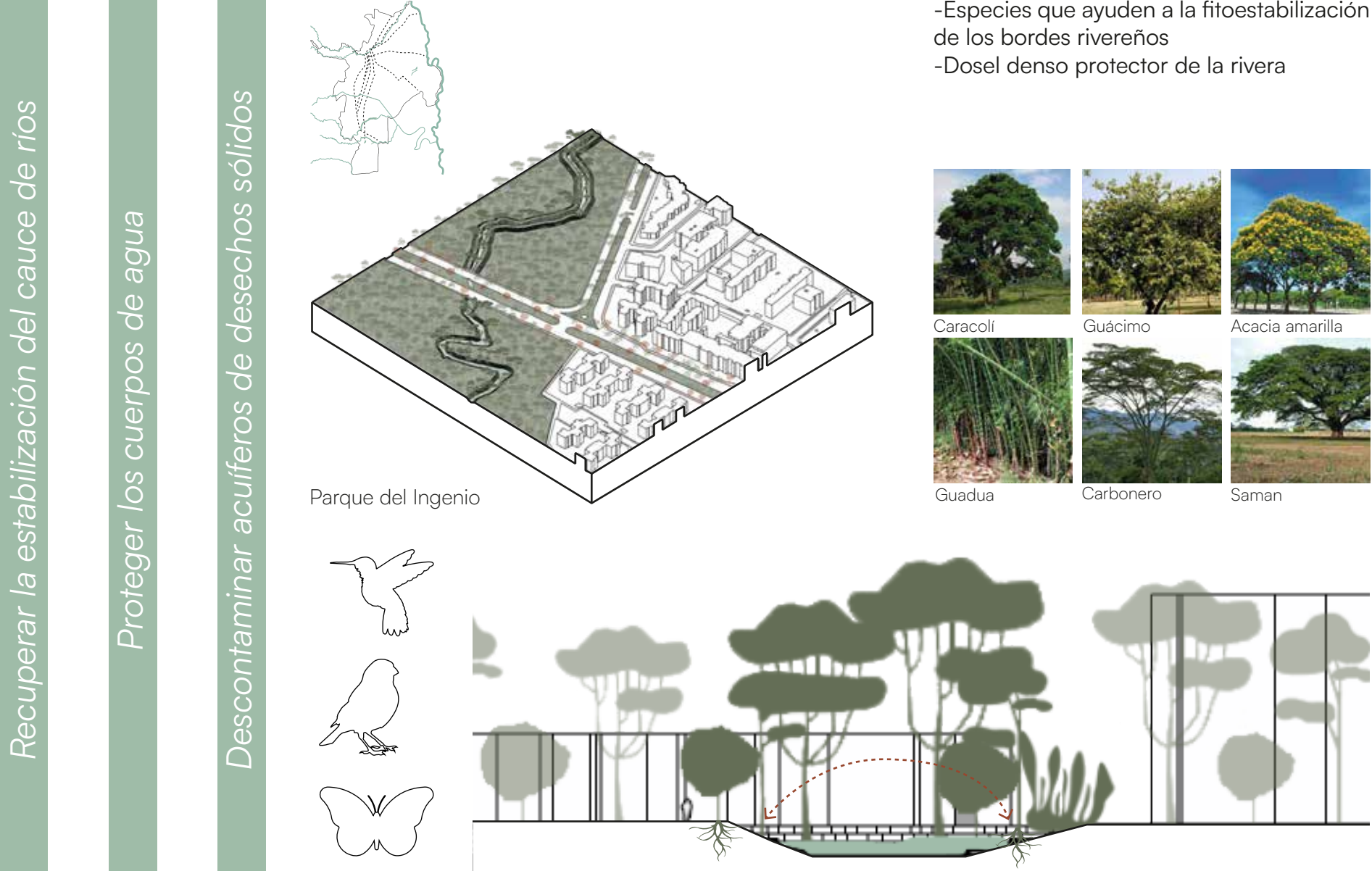


Estos jardines de lluvia tienen como objetivo principal mitigar inundaciones en zonas donde el sistema de drenaje es insuficiente. Esto se logra al redirigir el agua de lluvia hacia el suelo, permitiendo su filtración y reduciendo así la carga sobre los drenajes pluviales, por medio de jardines permeables.

Gráfico 118. Desarrollo subunidad de paisaje “jardines de lluvia”.
Elaboración propia

BOSQUE DE ACUÍFEROS

Paisaje de contención



Este bosque de acuíferos tiene como objetivo recuperar, proteger y descontaminar los diferentes cuerpos de agua a través de la fitoremediación. Para ello, se integran los llamados paisajes de contención, cuyo propósito es fortalecer el cauce de los ríos y generar bosques riparios consolidados, a lo largo de las distintas vialidades donde se encuentran estos cuerpos de agua.

Gráfico 119. Desarrollo subunidad de paisaje “paisajes de contención”.
Elaboración propia

Paisaje de remediación

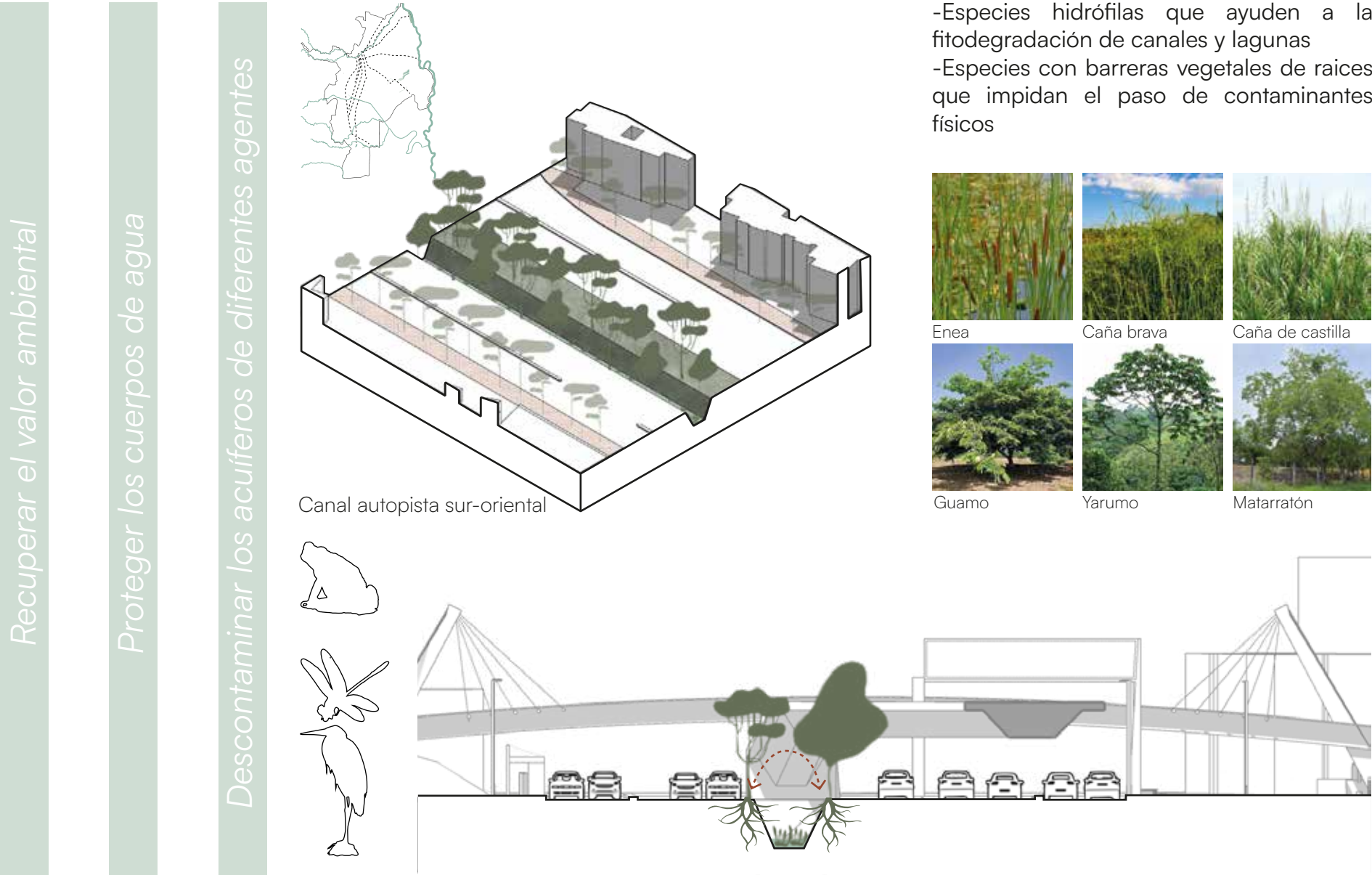
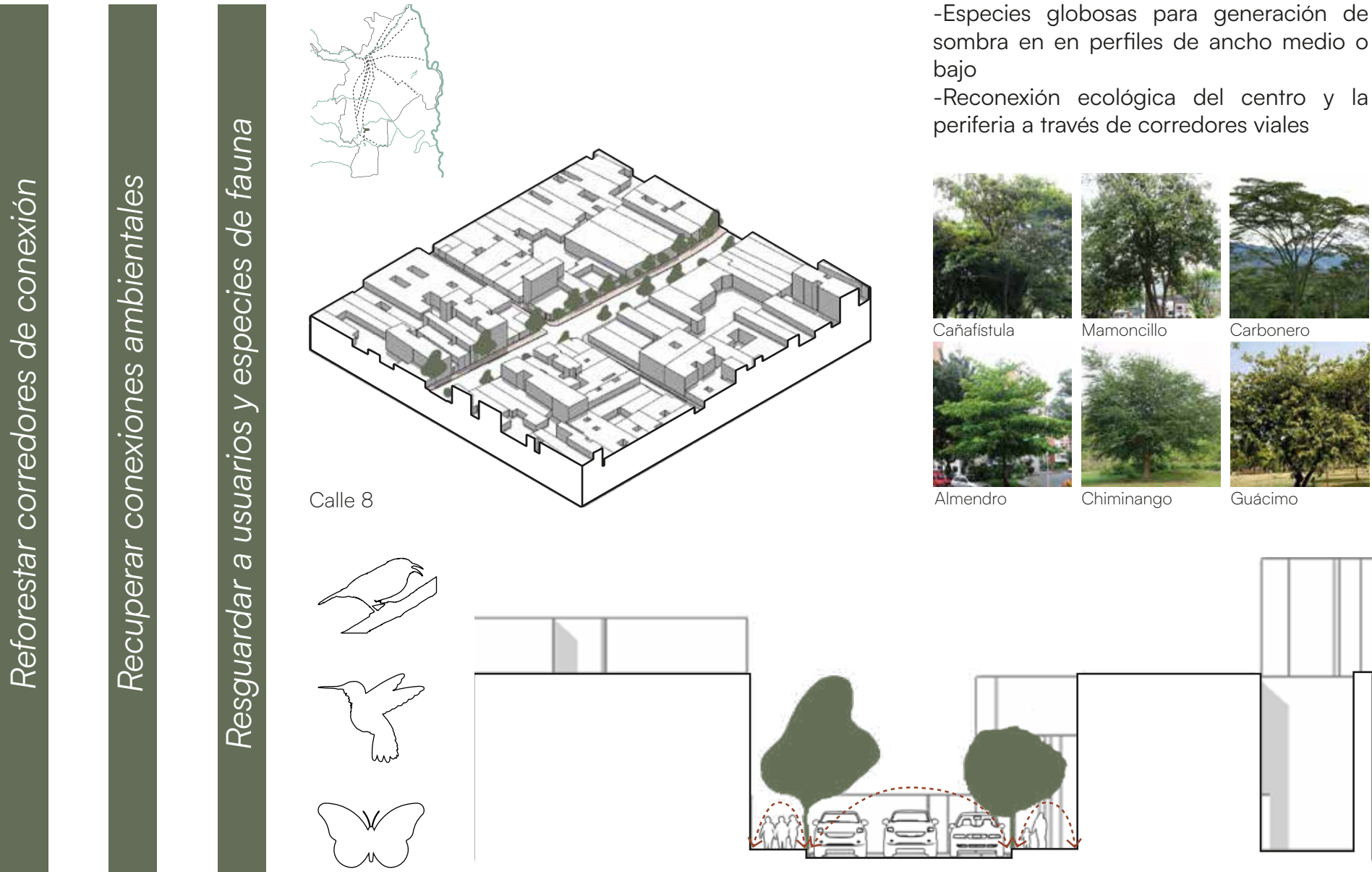


Gráfico 120. Desarrollo subunidad de paisaje “paisajes de remediación”.
Elaboración propia

Los paisajes de remediación, cuya finalidad es transformar los canales de aguas lluvias en espacios más permeables y naturales y descontaminar ciertos cuerpos de agua. Se propone dejar atrás la imagen de canales de concreto, proponiendo en su lugar entornos más verdes, con capacidad de absorción, buscando actuar como sistemas de contención que ayuden a manejar las aguas lluvias. Se prioriza el uso de vegetación con raíces que filtren y bloqueen el paso de contaminantes sólidos. Este enfoque se basa en estrategias como la fitoestabilización y la fitodegradación, que promueve el uso de plantas para limpiar, estabilizar o degradar contaminantes en los cuerpos de agua.

BOSQUE NACIENTE

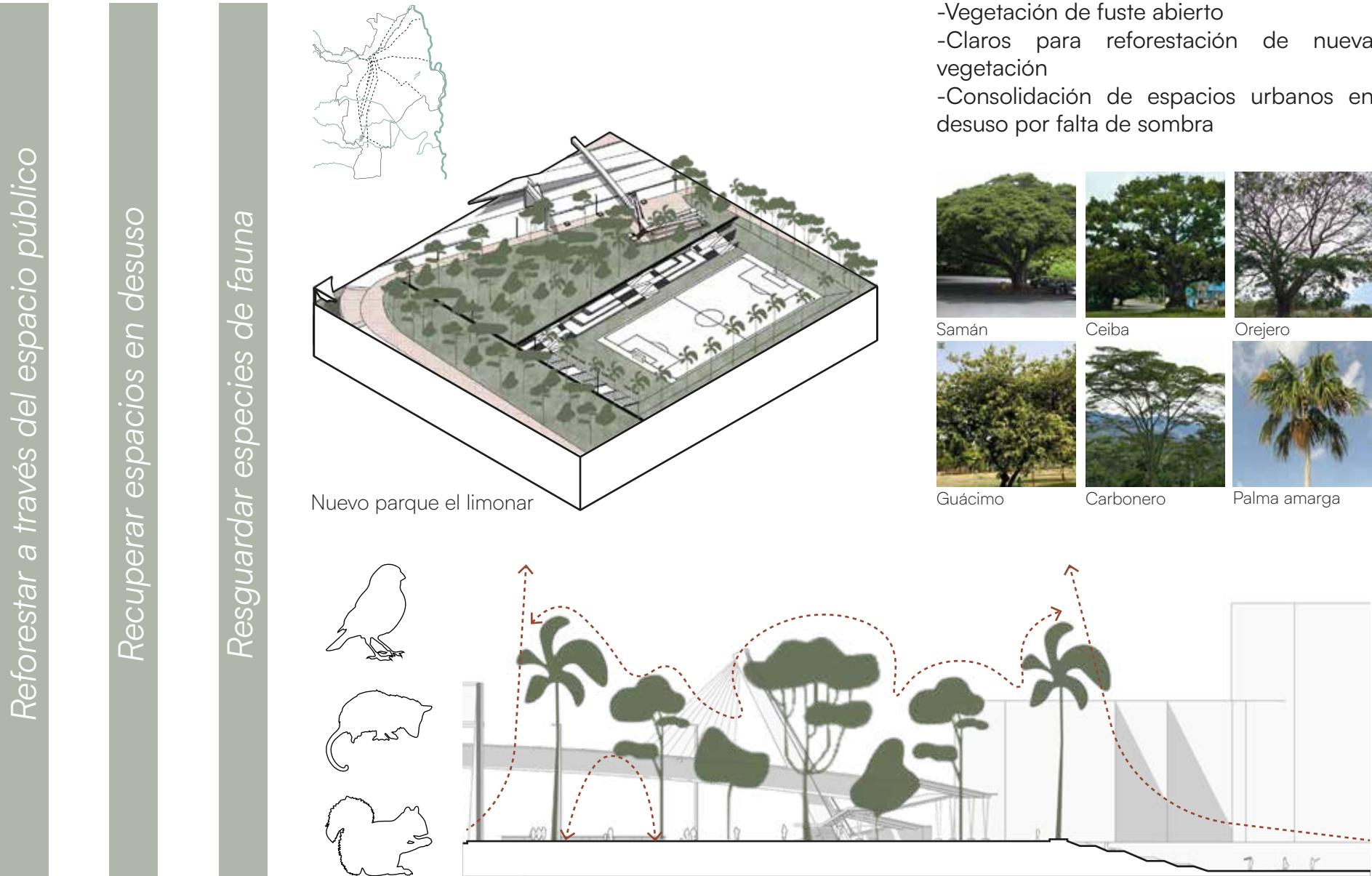
Corredores nacies



La estrategia de corredores nacies está enfocada principalmente en las vialidades donde actualmente no hay presencia de vegetación. Su objetivo es reforestar estos espacios para conectar las intervenciones ya realizadas en el centro con los corredores ecológicos consolidados en otras zonas de la ciudad, creando así una red de corredores ambientales articulados por toda la ciudad.

Gráfico 121. Desarrollo subunidad de paisaje “corredores nacies”.
Elaboración propia

Parques nacientes

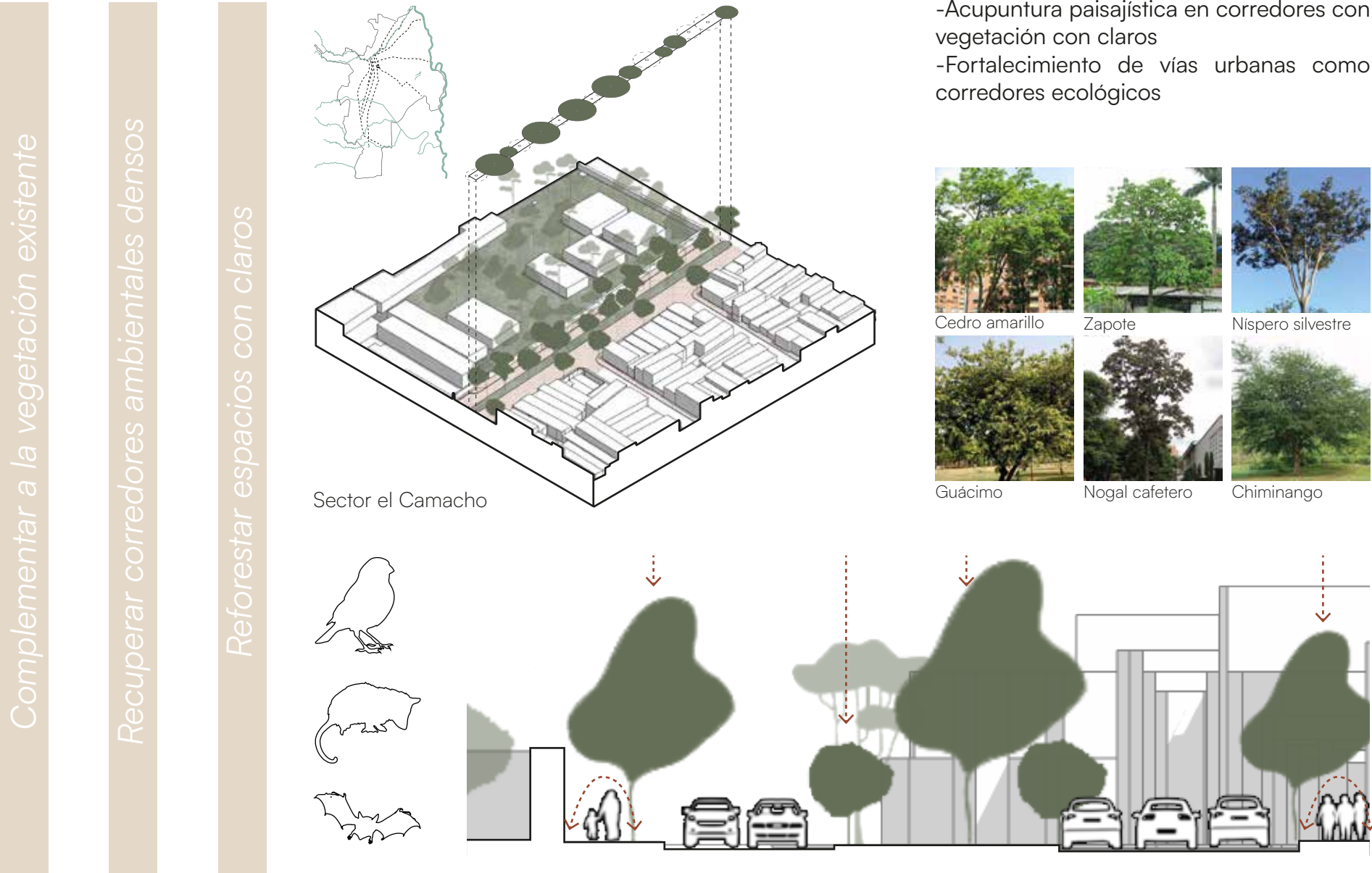


Los parques nacientes tienen como objetivo dotar a los nuevos espacios públicos propuestos, de un manejo paisajístico adecuado, incorporando en ellos nueva vegetación que vaya acorde con las actividades que se desarrollarán en ellos, tales como deporte, recreación y otras formas de esparcimiento y expresión lúdica. Se busca así crear entornos funcionales, atractivos y sostenibles en distintas zonas de la ciudad.

Gráfico 122. Desarrollo subunidad de paisaje “parques nacientes”.
Elaboración propia

BOSQUE DE ACUPUNTURA

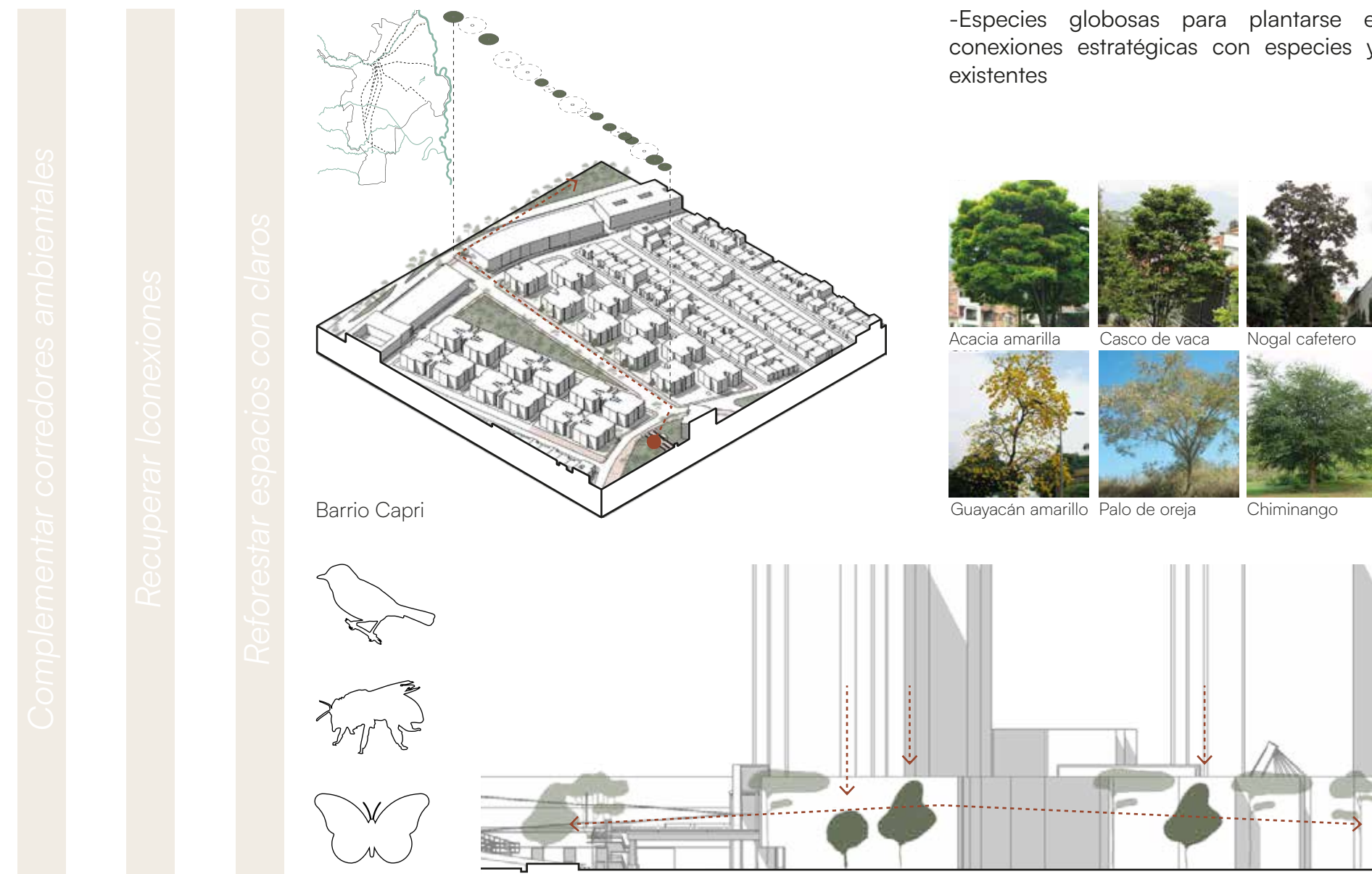
Corredores de acupuntura



La propuesta va enfocada en intervenir en corredores donde se identificaron espacios con claros o vacíos de vegetación. A través de la acupuntura paisajística, se busca consolidar estos espacios creando corredores densamente arborizados que funcionen como corredores ambientales. Estas conexiones tienen como propósito, vincular distintas zonas verdes desde parques, corredores existentes u otras áreas naturales mediante la estrategia de vegetación puntual.

Gráfico 123. Desarrollo subunidad de paisaje “corredores de acupuntura”.
Elaboración propia

Conexiones de acupuntura

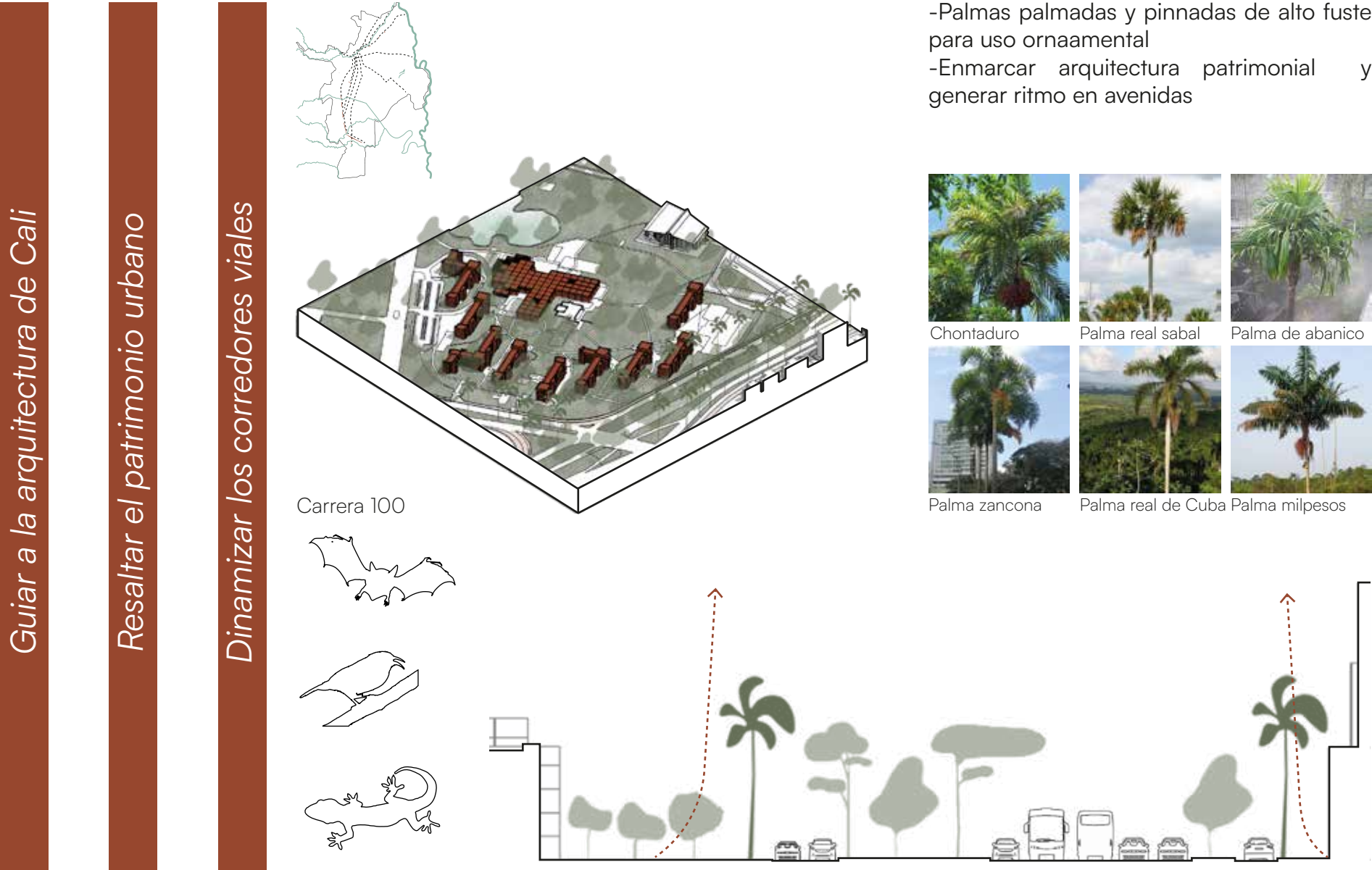


Las conexiones de acupuntura buscan enlazar ciertas zonas verdes o corredores ecológicos mediante la implementación de vegetación en puntos estratégicos. En esencia, la acupuntura urbana consiste en introducir vegetación puntual en lugares clave para consolidar corredores ecológicos densamente arborizados, anexando ciertos parques a la red de paisaje propuesta.

Gráfico 124. Desarrollo subunidad de paisaje “conexiones de acupuntura”.
Elaboración propia

PASAJES DE GUÍA

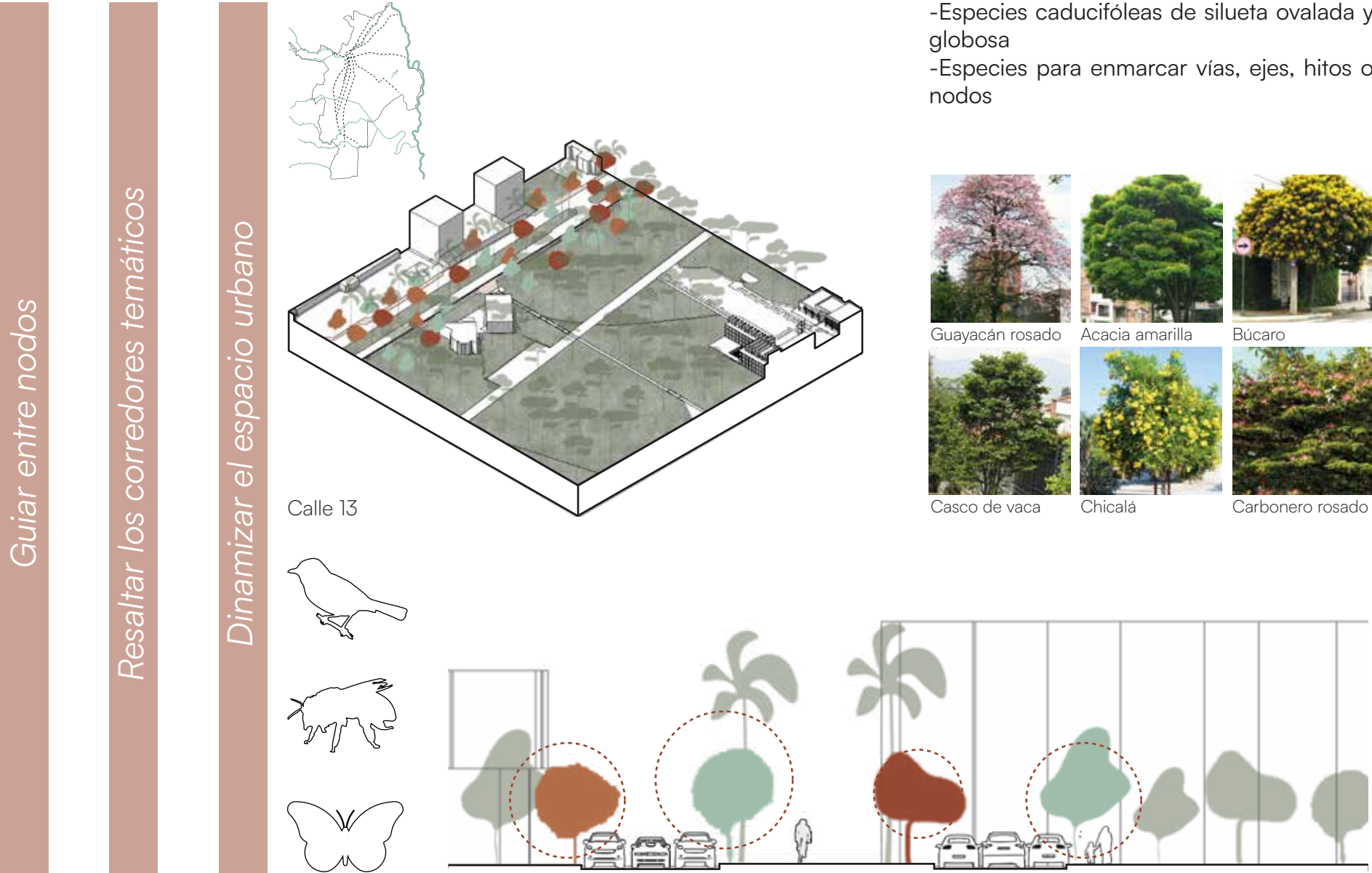
Pasajes de palmeras



Para esta unidad, se propone un paisaje conformado por palmeras, cuya intención principal es destacar ciertos nodos o ejes característicos, mediante el uso de esta vegetación, que remarquen y caractericen, acompañando la arquitectura de la ciudad. Esta composición aportará al contexto logrando distintas conexiones en general de las distintas unidades de paisaje, generando todo un sistema de unidades consolidado y constituido.

Gráfico 125. Desarrollo subunidad de paisaje “pasajes de palmeras”.
Elaboración propia

Pasajes de color



Los paisajes de color, permiten reforzar y distinguir visualmente dichos ejes temáticos o característicos de la ciudad a través de una vegetación distintiva, de tipo floral; enmarcando vías, ejes, y distintos nodos, que llama la atención y demarca un hecho en el lugar. Esta composición logra complementarse con la estrategia anterior y a su vez, con el resto de las unidades.

Gráfico 126. Desarrollo subunidad de paisaje “pasajes de color”.
Elaboración propia

PARQUES PEDAGÓGICOS

Parques productivos



Estos parques pedagógicos están destinados principalmente a espacios públicos como parques de gran impacto social y con una comunidad constante. La idea es fortalecer la vegetación existente en algunos casos, expandir la estrategia de enseñanza y pedagogía de la agricultura urbana en sectores con alta densidad poblacional. Esto busca generar espacios que fomenten la integración y cohesión de las comunidades, colaboración y participación de la comunidad.

Gráfico 127. Desarrollo subunidad de paisaje “parques productivos”.
Elaboración propia

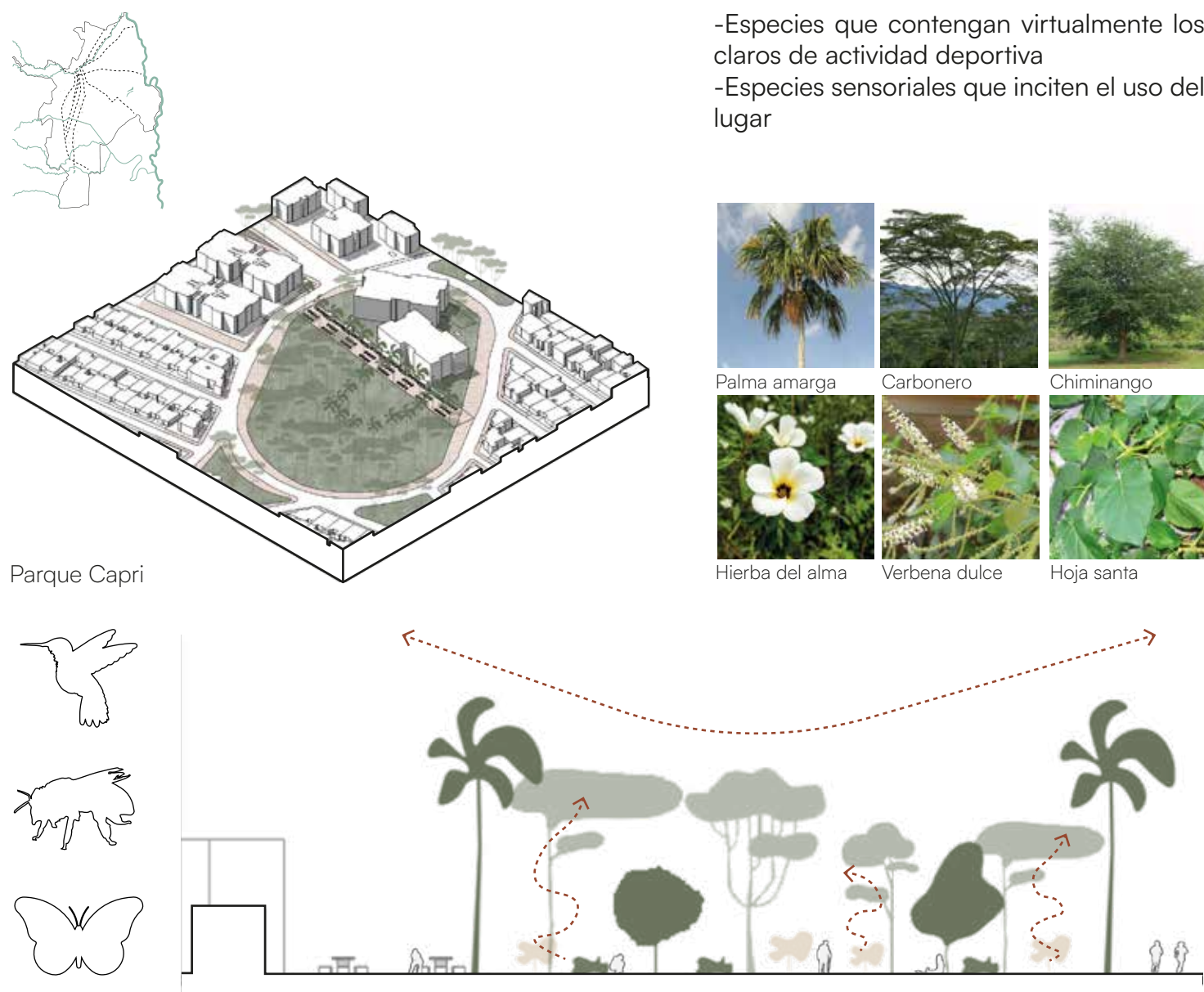
Parques de actividad

Los parques de actividad buscan mejorar las condiciones ambientales y perceptuales de los parques existentes mediante la incorporación de vegetación, incluso complementar la flora que ya se encuentra en el lugar. Se busca incorporar especies odoríficas que logren contener posibles olores que puedan comprometer el uso del espacio y que se acoplen a la fauna existente.

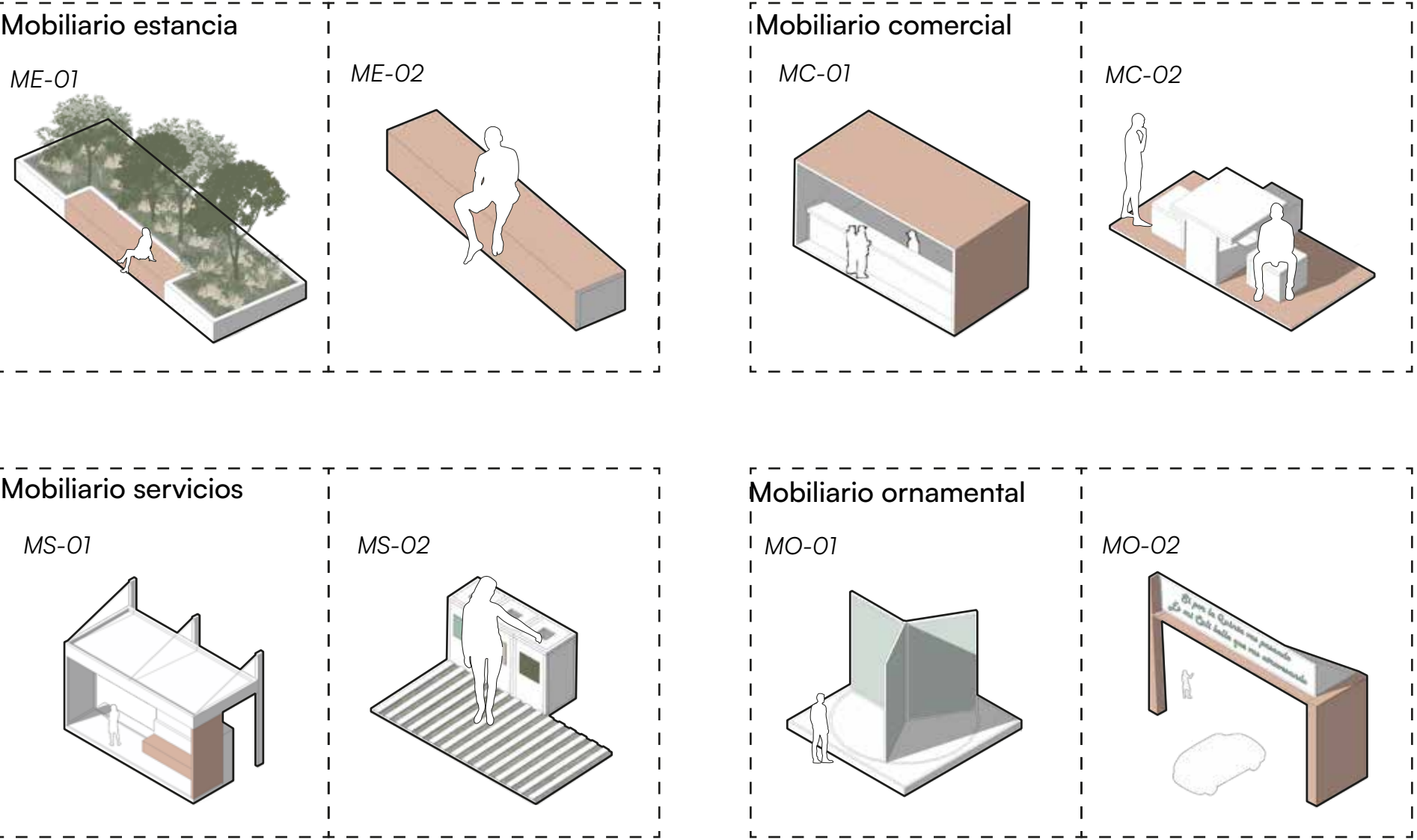
Producir sensaciones agradables en parques

Enseñar en el espacio público diversas actividades

Activar los espacios públicos existentes



MOBILIARIO



Para el mobiliario, se busca crear diferentes estancias, así como espacios comerciales y puntos de exhibición que estén en armonía con la propuesta general del centro, sus diferentes espacios, y diversas actividades, buscando también, la expansión de las dinámicas ya propuestas de este a través de la ciudad.

CATALOGO COMPONENTES DE ESPACIO PUBLICO CIUDAD

Gráfico 129. Catálogo de mobiliario centro.
Elaboración propia

VISIÓN DE LA CIUDAD

Después de haber realizado las intervenciones a diferentes escalas y en distintos ámbitos, el proyecto logra solucionar problemáticas que impiden la integración integral del centro con las dinámicas de la ciudad, se concibe una ciudad más amable para el usuario, el caleño de a pie, y de esta manera reconectar esta pieza tan importante a nivel urbano, a la ciudad, siendo una excusa para lograr una unificación en el espacio público de Cali y que la ciudad adquiriera una identidad, fortaleciendo lazos comunales y una reconexión del origen con la periferia, incluyendo de manera física y social, a los ciudadanos.

Se concibe una ciudad amable, inclusiva, verde, que resalta sus valores históricos, ambientales, culturales y comerciales y que refuercen el civismo que caracterizó al caleño, formando una mejor ciudad, para así tener, un centro para todos.



290 Centro para todos

Fotografía propia, Calle 6, 2024



CT17

CONCLUSIÓN FINAL

Revitalización de espacio público y vialidades en el centro de Cali

CONCLUSIONES

Esta intervención paisajística y urbanística del centro de Cali representa una oportunidad clave para transformar el corazón de la ciudad, y también su relación con el entorno urbano, priorizando la integración funcional y simbólica del centro con los demás sectores de la ciudad, fomentando una ciudad más unificada, accesible y recreativa, a través de la recuperación del espacio público, la valorización del patrimonio, la mejora de la movilidad y la incorporación de elementos paisajísticos sostenibles. Conectar el centro de Cali con el resto de la ciudad no es sólo un acto de diseño urbano, sino una apuesta por reconstruir vínculos ciudadanos, promover la inclusión y fortalecer la identidad colectiva.

Este tipo de proyectos, si se desarrollan con sensibilidad territorial y participación comunitaria, pueden convertirse en motores de transformación urbana profunda y sostenida.

C18

TABLAS Y BIBLIOGRAFÍA

Revitalización de espacio público y vialidades en el centro de Cali

LISTA DE MAPAS

Mapa 1: Localización. / Fuente Elaboración propia.....12

Mapa 2: Conexiones viales y naturales en el Valle y Cali. Elaboración propia....13

Mapa 3. Inicios de Cali siglo XIV./ Fuente: An approach o territorial

Mapa 4. Centralidades planteadas POT 2000 (Plan de Ordenamiento Territorial) / Fuente. POT 2000.....23

Mapa 5. Plan Integral de Movilidad Urbana PIMU de Cali / Fuente. Rodriguez-Barco. David y Lopez. Yined y Castillo Cicedo, Erick y Cruz, Gissel y Mendez, Melissa, (2017). Ciclo inclusión en Santiago de Cali, Guía para impulsar el uso de la bicicleta.....25

Mapa 6. Plano del Tranvía Vapor Cali 1910-1926. Elaboración propia. Datos Citce.....29

Mapa 7. Planta Remodelación de la Av. Sexta./ Fuente. archdaily.co...54

Mapa 8. Planta publica Rehabilitación urbana de la plaza Marechal Deodoro./ Fuente. archdaily.co.....58

Mapa 9. Conexiones viales. Elaboración propia.....69

Mapa 10. Conexiones socioculturales. /Fuente. Elaboración propia....69

Mapa 11. Conexiones económicas. /Fuente. Elaboración propia.....70

Mapa 12. Conexiones ambientales. /Fuente. Elaboración propia.....70

Mapa 13. Centralidades e hitos urbanos. /Fuente. Elaboración propia.....71

Mapa 14. Patrimonio del centro de Cali. Información recreada a partir de Plan de Ordenamiento Territorial del 2014. /Fuente. Elaboración propia.....86

Mapa 15. Bordes y vías que dirijen al centro. / Fuente Elaboración propia.....92

Mapa 16. Plan parcial El Hoyo-El Piloto./Fuente. Alianza para la Renovación Urbana de Cali.....102

Mapa 17. Comuna 3 y UPU 6. /Fuente. Elaboración propia.....106

Mapa 18. Estratificación por barrio./ Fuente. Recreado de Cali en cifras 2023. Elaboración propia.....107

Mapa 19. Consumo de estupefacientes en el centro. Elaboración propia.....109

Mapa 20. Indigencia en el centro./Fuente. Elaboración propia.....110

Mapa 21. Prostitución en el centro./ Fuente. Elaboración propia.....111

Mapa 22. Homicidios en la comuna 3./Fuente. Datos del Observatorio de Seguridad. Elaboración propia.....112

Mapa 23. Robos en la comuna 3. Datos del Observatorio de Seguridad. /Fuente. Elaboración propia.....112

Mapa 24. Habitantes estimados Paraiso Central. Datos de paraisocentralcali.com. /Fuente. Elaboración propia.....114

Mapa 25. Habitantes estimados Ágora y Amara. Datos de proyectos Ágora y Amara. / Fuente. Elaboración propia.....114

Mapa 26. Habitantes estimados Fiorente. Datos de proyecto Fiorente./ Fuente. Elaboración propia.....114

Mapa 27. Actividades económicas. Datos de la Cámara de Comercio./Fuente. Elaboración propia.....115

Mapa 28. Lugares de venta informal Datos de la Alcaldía de Cali, 2019./ Fuente. Elaboración propia.....117

Mapa 29. Flujo de vededores informales Datos del Centro de Inteligencia Económica y Competitividad. / Fuente. Elaboración propia.....117

Mapa 30. Distribución de vendedores informales. Recreado del Centro de Inteligencia Económica y Competitividad. / Fuente. Elaboración propia.....118

Mapa 31. Pérdida del Bosque Seco Tropical. Datos del Ministerio de Ambiente. / Fuente. Elaboración propia.....137

Mapa 32. Densidad Arbórea de Cali. Recreación del Geovisor IDESC. / Fuente. Elaboración propia.....138

Mapa 33. Localización de vegetación. Recreación del Geovisor IDESC./ Fuente. Elaboración propia.....139

Mapa 34. Islas de calor. Datos de estudios de la Universidad del Valle. / Fuente. Elaboración propia.....140

Mapa 35. Esquema 1 estrategias generales de conexión./ Fuente. Elaboración propia.....155

Mapa 36. Esquema 2 estrategias generales de conexión./ Fuente. Elaboración propia.....155

Mapa 37. Esquema 3 estrategias generales de conexión./ Fuente. Elaboración propia.....156

Mapa 38. Esquema 4 estrategias generales de conexión./ Fuente. Elaboración propia.....156

Mapa 39. Niveles de intervención./ Fuente Elaboración propia.....157

Mapa 40. Troncal actual y propuesta del sistema MIO./ Fuente. Elaboración propia.....158

Mapa 41. Definición de lotes y normativa./ Fuente. Elaboración propia.....165

Mapa 42. Análisis y propuesta red de equipamientos./ Fuente. Elaboración propia.....166

Mapa 43. Propuesta de ruta de intermanzanas e integración de hitos culturales. / Fuente. Elaboración propia.....168

Mapa 44. Analisis y propuesta de elementos comerciales./ Fuente. Elaboración propia.....170

Mapa 45. Propuesta de intervención de parques./ Fuente. Elaboración propia.....172

Mapa 46. Análisis y propuesta de integración de edificios patrimoniales./ Fuente. Elaboración propia.....174

Mapa 47. Esquema para organización de actores comerciales./ Fuente. Elaboración propia.....176

Mapa 48. Corredores comerciales./ Fuente. Elaboración propia.....178

Mapa 49. Esquema 1 estrategias de diseño. / Fuente. Elaboración propia.....179

Mapa 50. Esquema 2 estrategias de diseño. / Fuente. Elaboración propia.....179

Mapa 51. Esquema 3 estrategias de diseño./ Fuente. Elaboración propia.....180

Mapa 52. Esquema 4 estrategias de diseño. /Fuente. Elaboración propia.....180

Mapa 53. Planta general proyecto escala lugar-contexto, / Fuente. Elaboración propia.....185

Mapa 54. Esquema 1 estrategias generales de integración urbana./ Fuente. Elaboración propia.....233

Mapa 55. Esquema 2 estrategias generales de integración urbana./ Fuente. Elaboración propia.....233

Mapa 56. Esquema 3 estrategias generales de integración urbana./ Fuente. Elaboración propia.....234

Mapa 57. Esquema 4 estrategias generales de integración urbana./ Fuente. Elaboración propia.....234

Mapa 58. Planta sector el limonar escala 1:5000./ Fuente. Elaboración propia.....248

Mapa 59. Análisis y problemáticas paisajísticas del centro./ Fuente. Elaboración propia.....254

Mapa 60. Propuesta y estrategias de paisaje./ Fuente Elaboración propia.....255

Mapa 61. Esquema 3 estrategias generales de conexión./ Fuente Elaboración propia.....273

Mapa 62. Esquema 3 estrategias generales de conexión./Fuente Elaboración propia.....274

Mapa 63. Planta ciudad/ Fuente. Elaboración propia.....289

LISTA DE GRÁFICOS

Grafico 1: Linea de Tiempo./ Fuente: Elaboración propia.....14

Grafico 2. Árbol de Problemas. / Fuente: Elaboración propia.....28

Grafico 3. Árbol de Objetivos./ Fuente. Elaboración propia.....40

Grafico 4. Vista aérea Central St. Giles./ Fuente. archdaily.co.....44

Gráfico 5. Esquema patio público Central St. Giles./ Fuente. archdaily.co.....45

Gráfico 6. Esquemas de actividades Central St. Giles./Fuente. Elaboración propia.....46

Gráfico 7. Esquemas Remodelación de la Av. Sexta. Fuente. archdaily.co.....56

Gráfico 8. Collage centralidad Versalles-Chipichape. /Fuente. Elaboración propia.....72

Gráfico 9. Collage centralidad parque de la caña. /Fuente. Elaboración propia.....73

Gráfico 10. Collage centralidad Alameda-Santa Librada. /Fuente. Elaboración propia.....74

Gráfico 11. Collage centralidad San Fernando-Unidad Deportiva. / Fuente. Elaboración propia.....75

Gráfico 12. Collage centralidad oriente. / Fuente. Elaboración propia.....76

Gráfico 13. Collage centralidad universidades. /Fuente. Elaboración propia.....77

Gráfico 14. Collage conclusiones análisis urbano. Fuente. Elaboración propia...79

Gráfico 15. Evolución morfológica de la Plaza de Cayzedo. Información recreada a partir de página web Huellas y voces. / Fuente. Elaboración propia.....83

Gráfico 16. Patrimonio Plaza de Cayzedo./ Fuente. Elaboración propia.....84

Gráfico 17. Parqueaderos en el centro de Cali./ Fuente. Elaboración propia.....87

Gráfico 18. Manzanas con “muelas” en el centro de Cali./ Fuente. Elaboración propia.....88

Gráfico 19. Perfil antiguo estándar del centro histórico./ Fuente. Elaboración propia.....89

Gráfico 20. Perfil actual del centro./ Fuente. Elaboración propia.....89

Gráfico 21 . Perfil calle 14. /Fuente. Elaboración propia.....90

Gráfico 22. Calle 13./ Fuente. Elaboración propia.....90

Gráfico 23. Perfil antiguo estándar del centro histórico. /Fuente. Elaboración propia.....91

Gráfico 24. Perfil calle 8. / Fuente. Elaboración propia.....91

Gráfico 25. Bulevar del Río./ Fuente. Elaboración propia.....94

Gráfico 26. Calle 5./ Fuente. Elaboración propia.....95

Gráfico 27. Carrera 10./ Fuente. Elaboración propia.....97

Gráfico 28. Calle 15./ Fuente. Elaboración propia.....98

Gráfico 29. Diagrama evaluación de vías del centro/ Fuente. Elaboración propia.....99

Gráfico 30. Collage conclusión del análisis físico./ Fuente. Elaboración propia.....103, 104

Gráfico 31. Crecimiento poblacional comuna 3. Datos Cali en Cifras 2023. / Fuente. Elaboración propia.....108

Gráfico 32. Espacios culturales centro histórico./ Fuente. Elaboración propia....121

Gráfico 33. Espacios culturales barrio Obrero./ Fuente. Elaboración propia.....122

Gráfico 34. Collage cultura e historia del centro./Fuente. Elaboración propia.....123, 124

Gráfico 35. Collage conclusión de análisis social./ Fuente. Elaboración propia.....125, 126

Gráfico 36. Percepción del centro de comercio. /Fuente. Elaboración propia.....129

Gráfico 37. Percepción del centro histórico. /Fuente. Elaboración propia.....130

Gráfico 38. Percepción del centro intermedio./Fuente. Elaboración propia...131

Gráfico 39. Sistemas ambientales./ Fuente. Elaboración propia.....132

Gráfico 40. Sección topografía Cali./ Fuente. Elaboración propia.....133

Gráfico 41. Visuales del centro./ Fuente. Elaboración propia.....135

Gráfico 28. Calle 15./ Fuente. Elaboración propia.....98

Gráfico 29. Diagrama evaluación de vías del centro/ Fuente. Elaboración propia.....99

Gráfico 30. Collage conclusión del análisis físico./ Fuente. Elaboración propia.....103, 104

Gráfico 31. Crecimiento poblacional comuna 3. Datos Cali en Cifras 2023. / Fuente. Elaboración propia.....108

Gráfico 32. Espacios culturales centro histórico./ Fuente. Elaboración propia.....121

Gráfico 33. Espacios culturales barrio Obrero./ Fuente. Elaboración propia.....122

Gráfico 34. Collage cultura e historia del centro./Fuente. Elaboración propia.....123, 124

Gráfico 35. Collage conclusión de análisis social./ Fuente. Elaboración propia.....125, 126

Gráfico 36. Percepción del centro de comercio. /Fuente. Elaboración propia.....129

Gráfico 37. Percepción del centro histórico. /Fuente. Elaboración propia.....130

Gráfico 38. Percepción del centro intermedio./Fuente. Elaboración propia.....131

Gráfico 39. Sistemas ambientales./ Fuente. Elaboración propia.....132

Gráfico 40. Sección topografía Cali./ Fuente. Elaboración propia.....133

Gráfico 41. Visuales del centro./ Fuente. Elaboración propia.....135

Gráfico 42. Esquema análisis Río Cali./ Fuente. Elaboración propia.....136

Gráfico 43. Fauna del río Cali./ Fuente. laboración propia.....141

Gráfico 44. Clasificación de especies arbóreas./Fuente. Elaboración propia.....143, 144

Gráfico 45. Collage conclusión de análisis ambiental./ Fuente. Elaboración propia.....145, 146

Gráfico 46. Lineamientos generales./ Fuente. Elaboración propia.....150

Gráfico 47. Estrategias generales./ Fuente. Elaboración propia.....150

Gráfico 48. Intervenciones generales./ Fuente. Elaboración propia.....150

Gráfico 49. Collage imaginario del proyecto y matriz de acción de estrategias./ Fuente. Elaboración propia.....151, 152

Gráfico 50. Diagnóstico vías intervención total./ Fuente. Elaboración propia....159

Gráfico 51. Propuesta vías intervención total./Fuente. Elaboración propia.....159

Gráfico 52. Diagnóstico vías para peatonalización./ Fuente. Elaboración propia.....160

Gráfico 53. Propuesta vías peatonalización./ Fuente. Elaboración propia.....160

Gráfico 54. Diagnóstico vías para calle compartida. / Fuente. Elaboración propia.....161

Gráfico 55. Propuesta calles compartidas./ Fuente. Elaboración propia.....161

Gráfico 56. Diagnóstico vías ampliación de andenes./ Fuente. Elaboración propia.....162

Gráfico 57. Propuesta ampliación de andenes./ Fuente. Elaboración propia.....162

Gráfico 58. Propuesta de modelos de ocupación y construcción./ Fuente. Elaboración propia.....165

Gráfico 59. Propuesta volumétrica de equipamientos. / Fuente. Elaboración propia.....166

Gráfico 60. Propuesta de modelos de ocupación intermanzanas./ Fuente. Elaboración propia.....168

Gráfico 61. Cronograma anual centro./ Fuente. Elaboración propia.....168

Gráfico 62. Propuestas de espacios públicos de rumba. / Fuente. Elaboración propia.....170

Gráfico 63. Propuestas nuevos usos pasajes comerciales./ Fuente. Elaboración propia.....170

Gráfico 64. Esquemas de propuestas de uso y estética de parques./ Fuente. Elaboración propia.....172

Gráfico 65. Propuestas de intervención de edificios patrimoniales./ Fuente. Elaboración propia.....174

Gráfico 66. Esquemas de usos comerciales./ Fuente. Elaboración propia.....176

Gráfico 67. Cronograma para usos del centro. / Fuente. Elaboración propia.....177

Gráfico 68. Esquemas de uso comercial en el espacio público./ Fuente. Elaboración propia.....178

Gráfico 69. Axonometría tramo “Memorias petrmoniales”./ Fuente. Elaboración propia.....189

Gráfico 70. Corte sector La Merced escala 1:500./ Fuente. Elaboración propia.....190

Gráfico 71. Axonometría tramo “Parques culturales”. / Fuente. Elaboración propia.....193

Gráfico 72. Corte Plaza de Cayzedo escala 1:500./ Fuente. Elaboración propia.....194

Gráfico 73. Axonometría tramo “Paseo San Nicolás”./ Fuente. Elaboración propia.....197

Gráfico 74. Corte Parque de San Nicolás escala 1:500./ Fuente. Elaboración propia.....198

Gráfico 75. Axonometría tramo “Bulevar del comercio”./ Fuente Elaboración propia.....203

Gráfico 76. Corte calle 13 escala 1:500./ Fuente. Elaboración propia.....204

Gráfico 77. Axonometría tramo “Plazoleta de la rumba”./ Fuente. Elaboración propia.....207



Gráfico 78. Corte plazoleta de la rumba + Manzana T escala 1:500./ Fuente. Elaboración propia.....208

Gráfico 79. Axonometría tramo “Pasos de la salsa”./ Fuente. Elaboración propia.....213

Gráfico 80. Corte Parque Obrero escala 1:500./Fuente. Elaboración propia....214

Gráfico 81. Axonometría tramo “Alameda de las flores”. /Fuente. Elaboración propia.....217

Gráfico 82. Corte estación central del MIO escala 1:500./ Fuente. Elaboración propia.....218

Gráfico 83. Axonometría tramo “Caminos de Santa Rosa”./ Fuente. Elaboración propia.....221

Gráfico 84. Corte Parque de Santa Rosa escala 1:500. Elaboración propia.....222

Gráfico 85. Axonometría tramo “Senderos a San Antonio”./ Fuente. Elaboración propia.....225

Gráfico 86. Corte Parque de San Antonio escala 1:500./ Fuente. Elaboración propia.....226

Gráfico 87. Axonometría y corte perfil 1./ Fuente Elaboración propia.....237

Gráfico 88. Axonometría y corte perfil 1B./ Fuente Elaboración propia.....237

Gráfico 89. Axonometría y corte perfil 2./ Fuente. Elaboración propia.....238

Gráfico 90. Axonometría y corte perfil 2B./ Fuente. Elaboración propia.....238

Gráfico 91. Axonometría y corte perfil 3./ Fuente Elaboración propia.....239

Gráfico 92. Axonometría y corte perfil 4./ Fuente. Elaboración propia.....240

Gráfico 93. Axonometría y corte perfil 5./ Fuente. Elaboración propia.....241

Gráfico 94. Axonometría y corte perfil con ríos y canales./ Fuente Elaboración propia.....242

Gráfico 95. Axonometría modelo de propuesta perfiles de ancho mayor./ Fuente. Elaboración propia.....243

Gráfico 96. Axonometría modelo de propuesta perfiles de ancho medio./ Fuente. Elaboración propia.....244

Gráfico 97. Axonometría modelo de propuesta perfiles de ancho menor./ Fuente. Elaboración propia.....245

Gráfico 98. Axonometría modelo de propuesta perfiles con proyectos propuestos o contruídos./ Fuente. Elaboración propia.....246

Gráfico 99. Axonometría ejemplo de propuesta sector el limonar./ Fuente. Elaboración propia.....247

Gráfico 100. Desarrollo subunidad de paisaje “jardines de captación”./ Fuente. Elaboración propia.....257

Gráfico 101. Desarrollo subunidad de paisaje “jardines de filtración”./ Fuente. Elaboración propia.....258

Gráfico 102. Desarrollo subunidad de paisaje “parques florales”./Fuente Elaboración propia.....259

Gráfico 103. Desarrollo subunidad de paisaje “parques productivos”./Fuente. Elaboración propia.....260

Gráfico 104. Desarrollo subunidad de paisaje “paseo de guía”./ Fuente. Elaboración propia.....261

Gráfico 105. Desarrollo subunidad de paisaje “paseo patrimonial”./Fuente. Elaboración propia.....262

Gráfico 106. Desarrollo subunidad de paisaje “patios ornamentales”./ Fuente. Elaboración propia.....263

Gráfico 107. Desarrollo subunidad de paisaje “centros de manzana productivos”./ Fuente. Elaboración propia.....264

Gráfico 108. Desarrollo subunidad de paisaje “pasajes de sombra”./ Fuente. Elaboración propia.....265

Gráfico 109. Desarrollo subunidad de paisaje “bulevares de sombra”./ Fuente. Elaboración propia.....266

Gráfico 110. Desarrollo subunidad de paisaje “conexiones estrechas”./ Fuente. Elaboración propia.....267

Gráfico 111. Desarrollo subunidad de paisaje “conexiones amplias”./Fuente Elaboración propia.....268

Gráfico 112. Catálogo de mobiliario centro./ Fuente. Elaboración propia.....269

Gráfico 113. Muestra distribución del mobiliario Plaza de Cayzedo./ Fuente Elaboración propia.....271

Gráfico 114. Muestra distribución del mobiliario barrio Obrero./Fuente Elaboración propia.....271

Gráfico 115. Muestra distribución del mobiliario la Ermita./ Fuente Elaboración propia.....271

Gráfico 116. Desarrollo subunidad de paisaje “conexiones estrechas”./ Fuente Elaboración propia.....272

Gráfico 117. Desarrollo subunidad de paisaje “parques esponja”./ Fuente. Elaboración propia.....275

Gráfico 118. Desarrollo subunidad de paisaje “jardines de lluvia”./ Fuente Elaboración propia.....276

Gráfico 119. Desarrollo subunidad de paisaje “paisajes de contención”./ Fuente Elaboración propia.....277

Gráfico 120. Desarrollo subunidad de paisaje “paisajes de remediación”./ Fuente. Elaboración propia.....278

Gráfico 121. Desarrollo subunidad de paisaje “corredores nacientes”./Fuente. Elaboración propia.....279

Gráfico 122. Desarrollo subunidad de paisaje “parques nacientes”./ Fuente. Elaboración propia.....280

Gráfico 123. Desarrollo subunidad de paisaje “corredores de acupuntura”./ Fuente. Elaboración Propia.....281

Gráfico 124. Desarrollo subunidad de paisaje “conexiones de acupuntura”./Fuente. Elaboración propia.....282

Gráfico 125. Desarrollo subunidad de paisaje “pasajes de palmeras”./ Fuente. Elaboración propia.....283

Gráfico 126. Desarrollo subunidad de paisaje “pasajes de color”./ Fuente. Elaboración propia.....284

Gráfico 127. Desarrollo subunidad de paisaje “parques productivos”./Fuente. Elaboración propia.....285

Gráfico 128. Desarrollo subunidad de paisaje “parques de actividad”./Fuente. Elaboración propia.....286

Gráfico 129. Catálogo de mobiliario centro./ Fuente. Elaboración propia.....287

LISTA DE FIGURAS

Figura 1. Tranvía a vapor, Cali, Carrera 9/ Fuente: oigamireveacali.com.....16

Figura 2. Estadio Pascual Guerrero 1938 /Fuente: Christian Hurtado Ospina.....17

Figura 3. Estadio Pascual Guerrero 1950 /Fuente. www.valleonline.org.....17

Figura 4. Cali 1960/ Fuente. Mosquera Julián.....19

Figura 5. IVI Juegos Panamericanos en Cali / Fuente. Gómez, G. (1971) Santiago de Cali. Biblioteca Departamental Jorge Garcés Borrero.....20

Figura 6. Calle 15 en el centro de la ciudad de Cali, 1944 Fuente. Diario Occidental.....22

Figura 7. Centro de Cali 2008 /Fuente. C. Arango.....24

Figura 8. Bus Cali 1986/ Fuente. Archivo del patrimonio fotográfico y filmico del Valle del Cauca (1986, 1990).....31

Figura 9. Centro de Cali. /Fuente Elaboración propia.....35

Figura 10. Centro de Cali /Fuente. Elaboración propia.....36

Figura 11. Centro de Cali./Fuente. Elaboración propia.....37

Figura 12. Imagen patio Central St. Giles./ Fuente. archdaily.co.....45

Figura 13. Render Remodelación de la Av. Sexta. / Fuente. archdaily.co.....55

Figura 14. Imagenes Rehabilitación urbana de la plaza Marechal Deodoro /Fuente. archdaily.co.....59

Figura 15. Avenida Colombia antes de su hundimiento./ Fuente. <http://fortoxsecurity.blogspot.com>.....93

Figura 16. Paseo Jovita al Río./ Fuente. <https://www.archdaily.co>.....96

Figura 17. Ciudad Paraíso./ Fuente. <https://www.cali.gov.co>.....100

Figura 18. Plan parcial El Hoyo-El Piloto./ Fuente. Alianza para la Renovación Urbana de Cali.....101

Figura 19, Ilustración Bulevar del Río/ Fuente. Elaboración propia.....154

Figura 20. Fotografía aérea barrio La Merced. / Fuente. Fuente. <https://en.colombiatours.travel>.....181

Figura 21. Fotomontaje Sector La Merced. / Fuente. Elaboración propia.....182

Figura 22. Ilustración Plaza de San Francisco. / Fuente. Elaboración propia.....184

Figura 23. Ilustración barrio La Merced./ Fuente. Elaboración propia.....188

Figura 24. Fotografía barrio La Merced, 2025. / Fuente. Elaboración propia.....191

Figura 25. Fotomontaje Barrio La Merced, 2025. / Fuente. Elaboración propia.....192

Figura 26. Fotografía Plaza de Cayzedo, 2025. /Fuente. Elaboración propia...195

Figura 27. Fotomontaje Plaza de Cayzedo, 2025. /Fuente. Elaboración propia.....196

Figura 28. Fotografía Parque de San Nicolás, 2025. / Fuente. Elaboración propia.....199

Figura 29. Fotomontaje Parque San Nicolás. / Fuente. Elaboración propia.....200

Figura 30. Fotografía calle 13, 2025. / Fuente. Elaboración propia.....205

Figura 30. Fotomontaje calle 13. / Fuente. Elaboración propia.....206

Figura 31. Fotografía túnel mundialista, 2025. /Fuente. Elaboración propia....209

Figura 32. Fotomontaje plazoleta de la rumba. /Fuente. Elaboración propia....210

Figura 33. Fotografía Parque Obrero, 2025. / Fuente Elaboración propia.....215

Figura 34. Fotomontaje Parque Obrero. / Fuente. Elaboración propia.....216

Figura 30. Fotografía sector Ciudad Paraíso, 2025. / Fuente. Elaboración propia.....219

Figura 31. Fotografía túnel mundialista, 2025. /Fuente. Elaboración propia....209

Figura 32. Fotomontaje plazoleta de la rumba. /Fuente. Elaboración propia....210

Figura 33. Fotografía Parque Obrero, 2025. / Fuente Google Maps.....215

Figura 34. Fotomontaje Parque Obrero. / Fuente. Elaboración propia.....216

Figura 30. Fotografía sector Ciudad Paraíso, 2025. / Fuente. Elaboración propia.....219

Figura 31. Fotomontaje sector Ciudad Paraíso. / Fuente. Elaboración propia..220

Figura 32. Fotografía Parque de Santa Rosa, 2025. / Fuente. Elaboración propia.....223

Figura 33. Fotomontaje Parque de Santa Rosa. / Fuente. Elaboración propia.....224

Figura 34. Fotografía Parque de San Antonio, 2025. / Fuente Elaboración propia.....227

Figura 35. Fotomontaje Parque de San Antonio./ Fuente. Elaboración propia.....228

Figura 36. Fotografía barrio San Antonio, 2025. / Fuente. Elaboración propia.....229

Figura 37. Fotomontaje barrio San Antonio. /Fuente. Elaboración propia.....230

Figura 38. Render 1 estrategia ciudad./Fuente. Elaboración propia.....249

Figura 39. Render 2 estrategia ciudad./Fuente. Elaboración propia.....250

Figura 40. Fotografía aérea Parque de Santa Rosa./ Fuente. <https://www.youtube.com/watch?v=sLN1GYNi6Q>.....251

Figura 41. Fotomontaje aéreo Parque de Santa Rosa./ Fuente. Elaboración propia.....252



BIBLIOGRAFÍA

Academia.edu. (s.f.). Transporte público en Cali: aspectos generales de su configuración en el siglo XX. Obtenido de https://www.academia.edu/114119502/Transporte_p%C3%BAblico_en_Cali_aspectos_generales_de_su_configuraci%C3%B3n_en_el_siglo_XX

Adolfo Mayor, C. (s.f.). NARCOTRÁFICO Y TRANSFORMACIÓN URBANA: LA INFLUENCIA DEL CARTEL DE CALI EN LA SUCURSAL DEL CIELO. Obtenido de https://sociedadyeconomia.univalle.edu.co/index.php/sociedad_y_economia/article/download/4168/6375/12035

Alcaldía De Santiago de Cali. (12 de Septiembre de 2017). Conozca las 19 Obras del Progreso que transformarán movilidad en calidad de vida. Obtenido de <https://www.cali.gov.co/movilidad/publicaciones/134450/conozca-las-19-obras-del-progreso-que-transformaran-movilidad-en-calidad-de-vida/>

Alcaldía de Santiago de Cali. (s.f.). Nuestra historia: Santiago de Cali tiene 487 años soñados, vividos y disfrutados. Obtenido de https://www.cali.gov.co/gobierno/publicaciones/1335/nuestra_historia_santiago_de_cali_tiene_477_aos/

Alcaldía De Santiago de Cali. (s.f.). Plan Integral de Movilidad Urbana - PIMU 2030. Obtenido de <https://www.cali.gov.co/movilidad/publicaciones/178872/plan-integral-de-movilidadurbana---pimu-2030/>

Arboleda, G. (s.f.). Historia de Cali Tomo I. Universidad del Valle. <https://doi.org/0.25100/peu.235>

ARTEAGA, G., ESCOBAR, D., & GALINDO, J. (09 de 07 de 2020). Transformaciones urbanas. Crecimiento poblacional y migración en Cali (Colombia), Vol. 41 (25) 2020 • Art. 17. Obtenido de Revista Espacios, : <https://www.revistaespacios.com/a20v41n25/a20v41n25p17.pdf>

Beltrán, D., Montoya, L., Núñez, J., Latorre, D., & Lópe, N. (21 de Junio de 2021). NARCOTRÁFICO Y TRANSFORMACIÓN URBANA: LA INFLUENCIA DEL CARTEL DE CALI EN LA SUCURSAL DEL CIELO. Obtenido de Laboratorio Ednográfico Icesi: <https://labetnograficoicesi.wixsite.com/icesi/post/narcotr%C3%A1fico-y-transformaci%C3%B3n-urbana-la-influencia-del-cartel-de-cali-en-la-sucursal-del-cielo>

Castells, M. (1996). *The Rise of the Network Society*. Blackwell. <https://doi.org/10.1002/9781444319514>

Castells, M. (s.f.). Known for his work on *The Network Society*

Constitución Política de Colombia [Const]. (2002, 18 de Septiembre). LEY 614 DE 2000, comités de integración territorial para la adopción de los planes de ordenamiento territorial. Obtenido de <https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=4154#614>

EMS Arquitectura + Pantoja Arquitectos . (s.f.). Remodelacion de la avenida sexta. Obtenido de https://www.archdaily.cl/cl/897310/ems-arquitectura-plus-pantoja-arquitectos-disenaran-remodelacion-de-la-avenida-sexta-de-cali-colombia?ad_source=search&ad_medium=projects_tab 78

Escobar Guevara, J. (s.f.). Historia de Cali. Obtenido de encolombia: <https://encolombia.com/educacion-cultura/historia-colombia/historia-de-cali/>

Estadio Olímpico Pascual Guerrero [En Wikipedia]. (5 de Septiembre de 2024). Obtenido de Wikipedia: https://es.wikipedia.org/wiki/Estadio_Ol%C3%ADmpico_Pascual_Guerrero

Fainstein, S. (s.f.). Her concept of "the just city".

Fainstein, S. S. (2010). Her concept of "the just city". Cornell University Press. <https://doi.org/10.7591/9780801462189>

Garvin, A. (1996). The American City: What Works, What Doesn't. McGraw-Hill.

Garvin, A. (s.f.). His book The American City.

Garzón Montenegro, J. B. (2012). Historia de Cali siglo XX Tomo I. En J. B. Garzón Montenegro, Historia de Cali siglo XX Tomo I (pág. 268). Santiago de Cali: Imprenta Departamental del Valle del Cauca.



Giradet, H. (1999). *Creating Sustainable Cities*. Green Books.

Giradet, H. (s.f.). In *Creating Sustainable Cities*.

Gomez. (1986). 50 años de Cali, celebrado en el estadio Pascual Guerrero. *Santiago de Cali: Biblioteca Departamental Jorge Garcés Borrero*.
<https://doi.org/http://hdl.handle.net/123456789/62580>

Jacobs, J. (1961). In *The Death and Life of Great American Cities*,. Random House.
J-acobs, J. (s.f.). In *The Death and Life of Great American Cities*,.

Lefebvre, H. (1968). *Le Droit à la Ville [The Right to the City]*Título: *Le Droit à la Ville [The Right to the City]*. Anthropos.

Lefebvre, H. (s.f.). *the right to the city*.
Oigamireveacali. (s.f.). *El tranvía de Santiago de Cali*. Obtenido de
O i g a m i r e v e a c a l i :
<https://oigamireveacali.com/historia/el-tranvia-de-santiago-de-cali/>

Ordoñez, E. (s.f.). *Estadio Pascual Guerrero*. Obtenido de Micaliesasi:
<https://micaliesasi.blogspot.com/2012/02/estadio-pascual-guerrero.html>

Otero, A. M. (18 de Septiembre de 2022). Lo que revelan las cifras sobre la crisis de movilidad de Cali. Obtenido de El País:
<https://www.elpais.com.co/contenido-premium/lo-que-revelan-las-cifras-sobre-la-crisis-de-movilidad-de-cali.html>

Priest, Renzo Piano + Flecher. (s.f.). *Corte Central St. Giles*. Obtenido de
<https://www.archdaily.co/co/893960/corte-central-st-giles-renzo-piano-plus-fletcher-priest-architects>

Rangel Alarcon, S. (s.f.). *Los Panamericanos de Cali 1971: la prueba ferviente de que Colombia no pierde plata organizando estos Juegos*. Obtenido de Infobae:
<https://www.infobae.com/colombia/2024/01/07/los-panamericanos-de-cali-1971>

la prueba ferviente de que colombia no pierde plata organizando estos juegos s/ Redacción de El País. (12 de Septiembre de 2021). *¿Cómo llegó el Valle a ser un líder de la economía colombiana? Las claves de una larga historia*. Obtenido de El País:
<https://www.elpais.com.co/economia/como-llego-el-valle-a-ser-un-lider-de-la-colombiana-las-claves-de-una-larga-historia.html> Redalyc. (s.f.). *Revista*. Obtenido de -Redalyc:
<https://www.redalyc.org/journal/5745/574562190008/html/79>

SciELO. (s.f.). *Transporte público en Cali: aspectos generales de su configuración en el siglo XX*. Obtenido de
http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S201103242017000100041

Secretaria Distrital de Planeación. (218). *ABC del POT*. Obtenido de <https://www.cali.gov.co/planeacion/publicaciones/145446/abc-del-pot/>

Sotero, A. (s.f.). Rehabilitación urbana de la plaza Marechal Deodoro. Obtenido de https://www.archdaily.mx/mx/968655/rehabilitacion-urbana-de-la-plaza-marechal-deodoro-sotero-arquitectos?ad_source=search&ad_medium=projects_tab

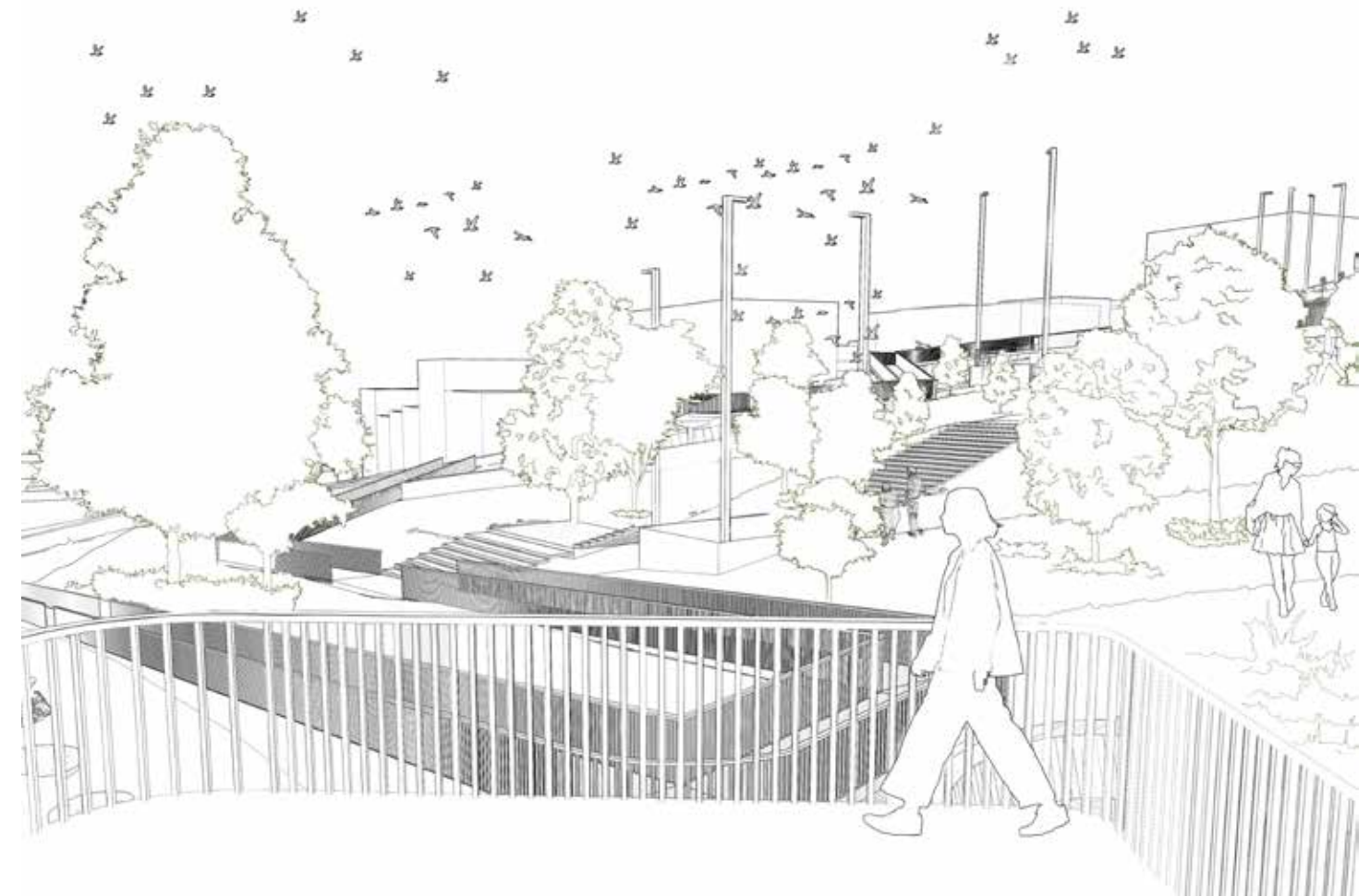
Vinasco Martínez, D. (2017). Transporte público en Cali: Aspectos generales de su configuración en el siglo XX. Revista CS, 21(21), 41-67. <https://doi.org/10.18046/recs.i21.2295>

Virilio, P. (1977). Speed and Politics: An Essay on Dromology. New York: Semiotext(e).

Virilio, P. (s.f.). dromology.

Icesi. (n.d.). Transporte público en Cali: aspectos generales de su configuración en el siglo XX

[link\]. Retrieved from https://www.icesi.edu.co/revistas/index.php/revista_cs/article/view/2295

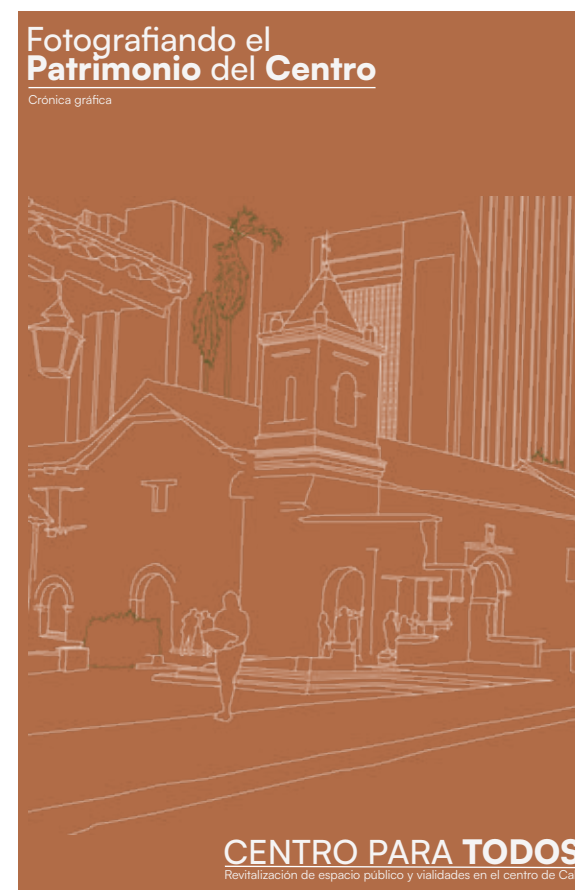


C19

ANEXOS.

Revitalización de espacio público y vialidades en el centro de Cali

Debido al alcance del proyecto, se producen 3 anexos que profundizan más a detalle la herramienta con el uso y relación del espacio público y el patrimonio, brindando una guía para la organización de los vendedores ambulantes en las vías y la restauración y embellecimiento del patrimonio. Igualmente, se recopilan las imágenes a manera de crónica gráfica, de los diferentes recorridos y edificios patrimoniales que se lograron abarcar a lo largo del proyecto



Anexo 1. Fotografiando el patrimonio del centro.



Anexo 2. Fichas de uso del espacio público.



Anexo 3. Fichas de mejoramiento patrimonial.

