

Compiladoras: Ángela María Franco Calderón - Marcela Esther Falla Gutiérrez



Taller Interinstitucional de Proyecto Urbano

Otras alternativas para Cali a la Autopista Bicentenario

Programas de Arquitectura
Universidad del Valle / Universidad de San Buenaventura Cali



Universidad
del Valle



UNIVERSIDAD DE
SAN BUENAVENTURA
CALI

TALLER INTERINSTITUCIONAL DE PROYECTO URBANO

El Taller Interinstitucional de Proyecto Urbano es un espacio de reflexión académica y crítica que busca contribuir con ideas concretas sobre los procesos de renovación y revitalización urbana en la ciudad de Cali, en áreas que cuentan con un gran potencial de desarrollo, generando nuevas alternativas de intervención que aporten ideas novedosas con una visión de futuro enmarcada en un modelo de ciudad más sostenible y equitativo en el largo plazo.

Este taller en particular le apuesta a una idea de formación integral e interinstitucional donde dos universidades se unen para el logro conjunto de los objetivos y propósitos planteados, con el ánimo de ampliar la discusión sobre la problemática urbana de Cali generando propuestas que se puedan compartir y enriquecer desde diferentes perspectivas y visiones innovadoras para la construcción colectiva de ciudad, fortaleciéndose así la reflexión sobre la importancia de la escala urbana en la construcción del territorio.

Dentro de este marco de ideas, la reflexión académica en proyecto urbano busca enfrentar dos enfoques conceptuales sobre la movilidad, a partir de la propuesta de intervención más conveniente para el corredor que ocupa la vía del ferrocarril y el par vial de las calles 25 y 26 en la ciudad de Cali. Cada uno de los enfoques le apuesta a un modelo de ocupación del espacio urbano diferente, que conlleva a su vez, opuestos modelos de desarrollo territorial: uno, el de la autopista, de alta velocidad para el vehículo particular, la ciudad expandida y el espacio privado; y otro, el planteado por el taller interinstitucional, el de la ciudad amable, compacta, el transporte colectivo y el espacio público.

Este ejercicio se da en un momento crucial para la ciudad de Cali, dado que en 12 años de vigencia de su actual Plan de Ordenamiento Territorial –POT–, se evalúan sin mucho éxito sus logros, ya que sus grandes apuestas no se han desarrollado: no se ocupó el área de expansión, no se recuperó el centro, no se logró desarrollar el modelo de centralidades, entre otros. Las posturas ambiguas terminan llevando a actuaciones dispersas que no logran transformar positivamente la ciudad; sin embargo, el Sistema Integral de Transporte Masivo –SITM– MIO trajo consigo la mirada sobre los corredores de transporte como oportunidades, no solo para ordenar el transporte colectivo sino también para reorientar el modelo de ocupación, buscando optimizar al máximo la ciudad construida.

En este contexto, el taller interinstitucional ofrece un desarrollo amplio y diverso de lo que podría ser el principal corredor de transporte para Cali y su entorno inmediato, pues cuenta con la mayor amplitud espacial, la mayor influencia metropolitana y el mayor número de oportunidades asociadas a la intervención, tal como se podrá evidenciar en los resultados expuestos en esta publicación.

Taller Interinstitucional de Proyecto Urbano

Otras alternativas para Cali a la Autopista Bicentenario



Taller Interinstitucional de Proyecto Urbano

Otras alternativas para Cali
a la Autopista Bicentenario

Programas de Arquitectura
Universidad del Valle / Universidad de San Buenaventura Cali

Taller Interinstitucional de Proyecto Urbano: otras alternativas para Cali a la Autopista Bicentenario

Taller Interinstitucional de Proyecto Urbano: otras alternativas para Cali a la Autopista Bicentenario / Compiladoras: Ángela María Franco Calderón; Marcela Esther Falla Gutiérrez...[et al] -- Cali : Editorial Bonaventuriana, 2012

98 p.; fotografías

ISBN: 978-958-8785-06-6

Programas de Arquitectura Universidad del Valle, Universidad de San Buenaventura Cali, 2010

1. Urbanismo 2. Renovación urbana 3. Desarrollo urbano - Cali (Colombia) 4. Paisajismo
5. Proyectos urbanos 6. Zonas verdes 7. Metro de Cali - Proyecto 8. Movilidad.

711.4 (D 23)

F825

 Editorial Bonaventuriana, 2012
Universidad de San Buenaventura

Taller Interinstitucional de Proyecto Urbano
Otras alternativas para Cali a la Autopista Bicentenario.

© Compiladoras: Ángela María Franco Calderón
Marcela Esther Falla Gutiérrez

@ Universidad del Valle, 2012

@ Editorial Bonaventuriana, 2012

Universidad de San Buenaventura

Coordinación Editorial de Cali

Calle 117 No. 11 A 62. PBX: 57 (1) 520 02 99 - 57 (2) 318 22 00 – 488 22 22

e-mail: editorial.bonaventuriana@usbrecgen.edu.co

<http://www.editorialbonaventuriana.edu.co>

Colombia, Sur América

El autor es responsable del contenido de la presente obra

Prohibida la reproducción total o parcial de este libro por cualquier medio,
sin permiso escrito de la Editorial Bonaventuriana.

© Derechos reservados de la Universidad de San Buenaventura.

ISBN: 978-958-8785-06-6

Tiraje: 300 ejemplares.

Depósito legal: se da cumplimiento a lo estipulado en la Ley 44 de 1993,
decreto 460 de 1995 y decreto 358 de 2000.

Impreso en Colombia - Printed in Colombia.

2012

UNIVERSIDAD DE SAN BUENAVENTURA CALI

Rector: Fray Álvaro Cepeda van Houten OFM

Secretario: Fray Juan de la Cruz Castellanos Alarcón OFM

Decano Facultad de Arquitectura, Arte y Diseño: Juan Marco Duque Recio

Docentes del Taller de Proyectos VII: Marcela Esther Falla Gutiérrez,

Esperanza Cruz Martínez, Yolanda Oviedo Rojas.

UNIVERSIDAD DEL VALLE

Rector: Iván Enrique Ramos Calderón

Decano de la Facultad de Artes Integradas: Hernán Toro Patiño

Docentes del Taller Vertical de Proyecto Urbano semestres VI, VII y VIII:

Ángela María Franco Calderón, Jorge Alberto Dávila Gómez,

Carlos Andrés García Benitez.

Edición y diagramación: Ángela María Jiménez Avilés

Portada: Grupo Despertar Identidad, Univalle

Fotos: Departamento de Audiovisuales de la Universidad de San Buenaventura Cali, Marcela Esther Falla Gutiérrez, Juan David Ramírez y estudiantes del taller vertical de Univalle.

Agradecimientos

Este libro es el resultado de un esfuerzo compartido realizado por la Universidad del Valle y la Universidad de San Buenaventura Cali a lo largo de la formulación del taller de proyecto urbano en sus programas de arquitectura, del seguimiento del mismo y la elaboración de propuestas, así como tras su finalización, de los aspectos relacionados con la difusión de sus resultados.

Por esta razón deseamos expresar nuestro agradecimiento a todos los estudiantes vinculados al taller interinstitucional por su dedicación y compromiso durante el mismo, por su posterior colaboración en el mejoramiento de la información durante el proceso de edición de este libro y por su disposición de mostrar los resultados en escenarios académicos y profesionales.

A la unidad de Audiovisuales de la Universidad de San Buenaventura Cali; a Juan David Ramírez y a los estudiantes del taller vertical de la Universidad del Valle que suministraron el material fotográfico que ilustra este compendio de proyectos.

A la arquitecta Ángela María Jiménez, que ha acompañado el proceso de publicación de los resultados desde el momento de su concepción hasta el final.

A los arquitectos-urbanistas César Augusto Londoño Gómez y Carolina Vanderhuck Arias por su colaboración y aportes realizados en el proceso de revisión del contenido de la publicación.

Así mismo, a la Facultad de Arquitectura, Arte y Diseño y a la Editorial Buenaventuriana de la Universidad de San Buenaventura Cali por apoyar nuestra iniciativa y hacer posible la divulgación de los resultados del taller.

Finalmente, a la actual administración de Santiago de Cali, y en especial a Metrocali, por haber escuchado las propuestas académicas sobre este importante corredor urbano que se alinean con los propósitos del Plan de Desarrollo (2012-2015), y que esperamos tengan impactos positivos en las decisiones de ciudad.

Tabla de contenido

I. EXPERIENCIA INTERINSTITUCIONAL

Introducción	11
Contexto del taller	13
Metodología	13

II. ÁREA DE INTERVENCIÓN

Situación actual del área de intervención	16
---	----

III. PROYECTOS UNIVERSIDAD DEL VALLE

GRUPO 1. COSTURA CIUDADANA

ESTACIÓN PARQUE DEL AMOR	25
Juan David Martínez - Liseth Figueroa	

RECICLAJE TERMINAL DE TRANSPORTE	26
Alexander Jaramillo - Bryan Jiménez	

RECICLAJE ANTIGUAS BODEGAS DEL FERROCARRIL	27
Jorge Gallo - Victoria Montoya	

PLAZA DE COMERCIO SANTA ELENA	28
Sebastián Gaviria - Germán Montenegro	

MUSEO INTERACTIVO	29
Darling Muñoz - Kevin Perdomo	

GRUPO 2. CORREDOR VIVE VITAL

RENOVACIÓN SECTOR DEL TERMINAL	33
Jacobo Quintana - Andrés Montenegro	

RECICLAJE LICORERA	34
David Zutta - Carlos Arcila	

REHABILITACIÓN GALERÍA SANTA ELENA	35
Álvaro Medina - Luis Javier Triviño	

CENTRO DEPORTIVO MARIANO RAMOS	36
Bryan Carmona	

PARQUE DEL BICENTENARIO	37
David Rodríguez - Carlos Díaz	

GRUPO 3. DESPERTAR IDENTIDAD

PARQUE DE LA CONCIENCIA AMBIENTAL	41
Fiorella Gómez Silva - Yenier Soto	

ECOGALERÍA	42
Juan David Ramírez - Juan Manuel Bernal	

ESCUELA DEL DEPORTE	43
Miguel Alberto Vanegas - Martha Lucía Parra	

EDUCASON	44
Johana Mesa - Andrés Mera	

ESTACIÓN INTERMODAL	45
Andrés Navarro - Germán Tovar	

GRUPO 4. QUIROPRAXIA URBANA

ECO-CIUDADELA EDUCATIVA	49
Carolina Velasco - Camilo Gutiérrez	

REHABILITACIÓN GALERÍA SANTA ELENA	50
Carolina Paz - Oscar Serna	

PARQUE CULTURAL E INDUSTRIAL	51
Olga Quijano - Jesús Ospina	

SUPERCALI	52
William Ordóñez - Jairo Andrés Terán	

CENTRO DE SERVICIOS CULTURALES	53
Diana Lucía Nieto - Lina Marcela Virgen	

IV. PROYECTOS UNIVERSIDAD DE SAN BUENAVENTURA CALI

GRUPOS 1 Y 2: EJE DE INTEGRACIÓN URBANA - CALI VERDE.....58

GRUPO 1. EJE DE INTEGRACIÓN URBANA59

CORREDOR PEATONAL SANTA ELENA.....60
Sandra Idrobo - María Fernanda Arbeláez

ESTACIÓN CENTRAL DE OCCIDENTE61
Luisa Calle - David Díaz

GRUPO 2. CALI VERDE62

CENTRO CULTURAL, RECREATIVO Y AMBIENTAL MARIANO RAMOS64
Santiago Ayerbe Otoy - Catalina Morillo Noguera

CENTRO INTEGRAL DE NEGOCIOS, CULTURA Y DESARROLLO65
Andrés Felipe Roldán - Erick Felipe Castro

GRUPOS 3 Y 4. BOULEVARD METROPOLITANO - TU METRO66

GRUPO 3. BOULEVARD METROPOLITANO67

PARQUE DEL AGUA68
Laydy Vanessa Rendón - Lorena Inés Gutiérrez

GRAN PARQUE DEL COMERCIO Y LA CULTURA.....69
Laura Sabogal - Jairo Moncada

GRUPO 4. TU METRO70

LAS PALMAS CENTRO EMPRESARIAL METROPOLITANO.....72
Andrea Cárdenas - Bryan Zúñiga

CENTRO URBANO Y DE ESPACIO PÚBLICO GALERÍA SANTA ELENA.....73
Andrea Londoño - Melissa Aponte

GRUPOS 5, 6 Y 7: CORREDOR AMBIENTAL METROPOLITANO, EJE AMBIENTAL DE CONEXIÓN INTERREGIONAL, TREN LIGERO Y AMBIENTAL DEL PACÍFICO74

GRUPO 5. CORREDOR AMBIENTAL METROPOLITANO - CAM -75

PLAZA SANTA ELENA.....76
María Elisa Quinayás - Daniela Zamora

TERMINAL TREN LIGERO MIO SUR77
Esteban Castaño Gómez - Daniel Delgado Obando

GRUPO 6. EJE AMBIENTAL DE CONEXIÓN INTERREGIONAL78

RENOVACIÓN CENTRAL DE ABASTOS79
Leonardo Salcedo - Yamid García

REVITALIZACIÓN URBANA DE ZONA INDUSTRIAL80
Vanessa Garcés - Jhon Edinson Tapasco

GRUPO 7. TREN LIGERO Y AMBIENTAL DEL PACÍFICO81

ZONA INDUSTRIAL MULTICENTRO LAS PALMAS82
Jhon Edinson Quiroz - Gustavo Escobar Martínez

GALERÍA SANTA ELENA.....83
Andrés Useche - Oscar Gómez

GRUPOS 8 Y 9: AV. R.I.O., CORREDOR VERDE LINEAL84

GRUPO 8. AV. R.I.O.85

PARQUE DEPORTE URBANO86
Harold Velasco

REGIONAL INTEGRADORA DE OCCIDENTE87
Isabella Bernal - Ricardo E. Pedraza

CENTRO METROPOLITANO DE ARTE Y CULTURA CALI PACÍFICO88
María Victoria Villegas

GRUPO 9. CORREDOR VERDE LINEAL89

PLAZA DE MERCADO VERDE.....90
Lina Marcela Flórez V. - Christian Andrés Solarte

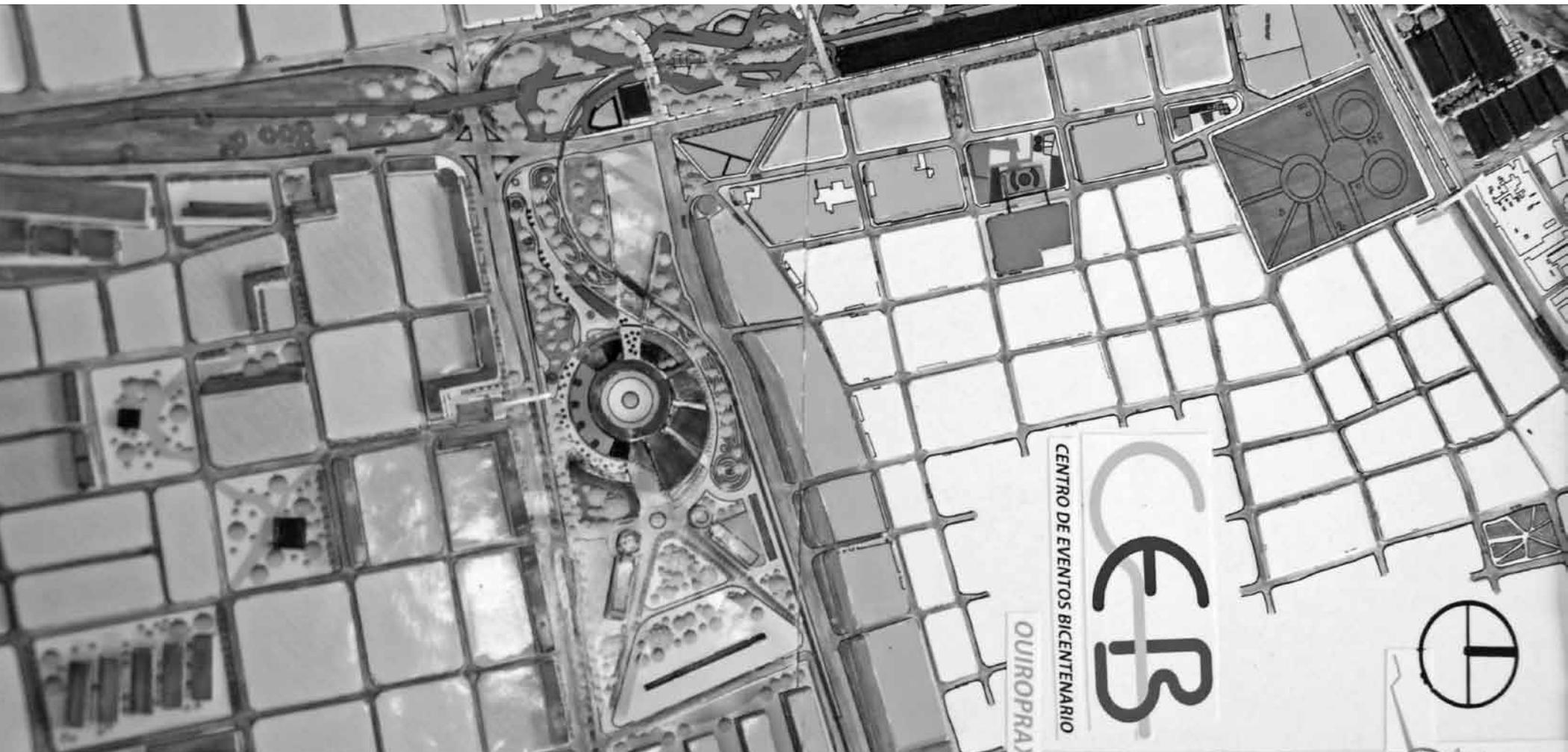
TERMINAL SUR VERDE91
Ana Lucía Escobar - Vanessa Franco Rengifo

Bibliografía del curso93

V. ANEXOS

Perfiles de los docentes96

Momentos del taller98



Maqueta de proyecto estratégico "Centro de Eventos Bicentenario" - Grupo Quiropraxia Urbana.

I. EXPERIENCIA

INTERINSTITUCIONAL

Introducción

La movilidad es hoy uno de los temas de mayor relevancia en la agenda política de los gobiernos en las principales ciudades del país. Su discusión teórica y práctica está directamente asociada a un modelo de ocupación territorial particular, a una forma de entender las intervenciones en el espacio urbano y a la respuesta efectiva que se dé a las apuestas urbanas que marcan el mundo contemporáneo, tales como la sostenibilidad, la competitividad, la productividad, la equidad y la convivencia. En una ciudad como Cali, para el complemento de estas temáticas, es fundamental atender de forma prioritaria el fenómeno de metropolización, el cual impacta de manera radical las decisiones que se tomen en materia de movilidad intra e interurbana.

Dentro de este marco de ideas, la reflexión académica del Taller Interinstitucional en Proyecto Urbano busca enfrentar dos enfoques conceptuales sobre la movilidad, a partir de la propuesta de intervención más conveniente para el corredor que ocupa la vía del ferrocarril y el par vial de las calles 25 y 26 en la ciudad. Cada uno de los enfoques le apuesta a un modelo de ocupación del espacio urbano diferente, que conlleva a su vez, opuestos modelos de desarrollo territorial: uno, el planteado por la alcaldía 2008-2011, el de la autopista de alta velocidad para el vehículo particular, la ciudad expandida y el espacio privado, y otro, el planteado por el taller, el de la ciudad amable, compacta, el transporte colectivo y el espacio público.

En la propuesta del taller, la intervención de un eje considerado “la columna vertebral de la ciudad” que se recorre de norte a sur, hace que tanto el par vial como la red férrea sean infraestructuras de carácter metropolitano que

ofrecen la oportunidad de unir eficientemente las poblaciones con las que Cali está conurbada, Yumbo al norte y Jamundí al sur. Esta escala exige una valoración de la demanda de movilidad que supera los límites urbanos de Cali e igualmente una proyección de largo plazo que amortigüe la inversión y contribuya a una movilidad sostenible y equitativa para el conjunto de la población, en la medida que esta sea beneficiaria del proyecto.

Los enfoques

La planeación de la ciudad de Cali ha contemplado a lo largo de su historia reciente, la utilización del corredor como un eje estructurante para la movilidad y su potencial articulación con los modos de transporte intermunicipal –por ejemplo, el tren de cercanías– atendiendo en algunos casos las demandas colectivas, y en otros, las demandas particulares. Uno de los proyectos más estudiados fue la propuesta del “tren ligero” a finales de la década de los noventa y, recientemente, la propuesta que hace la administración municipal de Cali, en el periodo 2008-2011, cuando inicia la gestión del proyecto “Autopista Bicentenario”, bajo un concepto de movilidad de alta velocidad para los vehículos particulares que puedan pagar un peaje por su utilización.

Este enfoque de “autopista de peaje para el transporte particular eficiente” es una muy buena opción de movilidad de alta velocidad para un porcentaje muy reducido de la población de la ciudad que cuenta con vehículo particular; igualmente el servicio de la vía está asegurado mientras no se aumenten los viajes y se sature su capacidad. Una intervención de esta naturaleza busca resolver netamente la funcionalidad mas no el espacio urbano como

conjunto de oportunidad para transformar su calidad y la oferta de servicios a Cali y su entorno metropolitano. El volumen de tráfico y la velocidad de una vía de esta jerarquía y de esta naturaleza harían una clara fractura en la ciudad sin consideración alguna de sus bordes, generando aún más segregación y aislamiento del que hay actualmente entre la ciudad del oriente y la ciudad del occidente. El modelo de ocupación se acentúa hacia la expansión, particularmente de suelo urbano y suburbano de estratos altos y medio-altos.

El segundo enfoque plantea una alternativa al modelo de “autopista de peaje”, aprovechando la oportunidad que brinda un espacio estructurante y sobre todo “existente” en la ciudad, para cualificarla y dar cumplimiento a los objetivos de la contemporaneidad. La apuesta por la utilización de este espacio como corredor de transporte colectivo, público y verde –por el uso de energías renovables y alternativas– hace posible estructurar un macroproyecto urbano y metropolitano de movilidad complementaria al Sistema Integrado de Transporte Masivo (MIO) creando así un verdadero sistema articulado y multimodal, complementado con ciclovías y circuitos peatonales longitudinales y transversales que integren los dos bordes del corredor a través de un gran espacio público de calidad ambiental y paisajística para la ciudad.

La propuesta de un espacio urbano estructurante y de alta calidad ambiental se convierte a su vez en una oportunidad de concebir un proyecto urbano integral de transformación y aprovechamiento de sus bordes urbanos, con tratamientos de renovación y revitalización urbana, que desencadene una dinámica inmobiliaria de diferentes usos de alta rentabilidad, que facilite la consecución de recursos a través de instrumentos de gestión del suelo eficaces, y a su vez posibilite la dotación de equipamientos colectivos de diferente ámbito que cubran demandas actuales insatisfechas, la conservación y el reciclaje de instalaciones patrimoniales y la creación de espacios públicos vitales de articulación transversal. Con un conjunto de actuaciones integrales y coordinadas alrededor de un objetivo estratégico como puede ser la conectividad, se privilegia el modelo de ciudad compacta y se aprovecha la capacidad instalada de la ciudad evitando una expansión innecesaria y un alto impacto sobre los recursos naturales que aún le quedan a este territorio.

Sobre este último enfoque se centra el Taller Interinstitucional de la Universidad de San Buenaventura Cali y de la Universidad del Valle, cuyos estudiantes, guiados por los docentes del Taller de Proyecto Urbano, proponen una diversidad de alternativas para intervenir este espacio de la ciudad, que sin duda es una gran oportunidad para que Cali inicie un replanteamiento de la forma como hasta ahora ha gestionado su desarrollo urbano y su modelo de ocupación.

ÁNGELA MARÍA FRANCO CALDERÓN
Directora Taller de Proyecto Urbano
Universidad del Valle

MARCELA FALLA GUTIÉRREZ
Directora Taller de Proyecto Urbano
Universidad de San Buenaventura Cali

Contexto del taller

Las recientes decisiones sobre grandes proyectos de infraestructura urbana que pueden no ser los apropiados para Cali, como la denominada “Autopista Bicentenario” han despertado en la academia una preocupación creciente que radica en que, en el largo plazo, no se han medido los efectos de estas obras en la calidad del espacio urbano y del espacio social.

En este contexto, el Taller de Proyecto Urbano de la Universidad del Valle (taller vertical que vincula estudiantes de sexto, séptimo y octavo semestre del pregrado de Arquitectura), ha hecho una alianza con el Taller de Proyecto Urbano de la Universidad de San Buenaventura Cali (conformado por estudiantes de séptimo semestre del pregrado de Arquitectura) para hacer propuestas alternativas a la autopista, con el fin de generar una reflexión técnica y conceptual sobre cuál debería ser el papel del corredor urbano férreo y par vial de las calles 25 y 26 en el desarrollo de Cali y qué alternativas y proyectos serían los indicados para la consolidación de un proyecto que genere espacios urbanos de calidad, cohesión social, sostenibilidad, renovación y productividad.

Cabe anotar que los resultados que se presentan a continuación corresponden a ideas generadas directamente por los estudiantes, con la tutoría de los profesores. Como se verá más adelante en la metodología, el punto de partida de todos los proyectos es una idea de ciudad, un concepto de proyecto y un desarrollo general de sistemas adecuados de movilidad como eje estructurante de las propuestas.

Esperamos de esta forma contribuir en el debate sobre los proyectos de la administración municipal, con propuestas creativas, uso del conocimiento como herramienta para la discusión y compromiso como académicos y ciudadanos en participar en proyectos que promuevan el buen desarrollo de Cali y la región vallecaucana.

Metodología

Como método para ampliar los escenarios de reflexión académica sobre el tema se realizaron estrategias conjuntas que consistieron en:

- a. Coordinación y elaboración conjunta de los programas de curso.
- b. Inicio a cada uno de los talleres con participación de los docentes de las dos universidades.
- c. Conferencias compartidas donde docentes de las dos universidades participaron en apoyo a todos los grupos.

Estas conferencias fueron:

- i. “Contexto urbano regional del proyecto a desarrollar” (Arq. Urb. Marcela Falla G).
 - ii. “Análisis urbano a partir de los elementos planteados por Aldo Rossi” (Arq. Carlos Andrés García).
 - iii. “La movilidad y la calidad del espacio público” (Arq. Urb. Yolanda Oviedo).
 - iv. “Revitalización urbana. El caso de Bilbao en España” (Arq. Urb. Ángela María Franco).
- d. Se adelantó una dinámica de integración conjunta entre los grupos de las dos universidades para la presentación de los avances y resultados del diagnóstico urbanístico y las propuesta de escala urbana general del corredor durante el día sábado 9 de octubre de 2010.
 - e. Los docentes de ambas universidades participaron en el corte evaluativo final de cada una de las universidades e igualmente de la asesoría y del proceso evaluativo.
 - f. A lo largo del semestre académico las coordinadoras de cada uno de los talleres mantuvieron permanente comunicación para la actualización y ajuste de procesos y etapas del taller.

ÁNGELA MARÍA FRANCO CALDERÓN
Directora Taller de Proyecto Urbano
Universidad del Valle

MARCELA FALLA GUTIÉRREZ
Directora Taller de Proyecto Urbano
Universidad de San Buenaventura Cali



Bodegas del ferrocarril.



Antigua Licorera del Valle (Fuente Plan Especial de Proyección de Cali).



Terminal de Transportes.

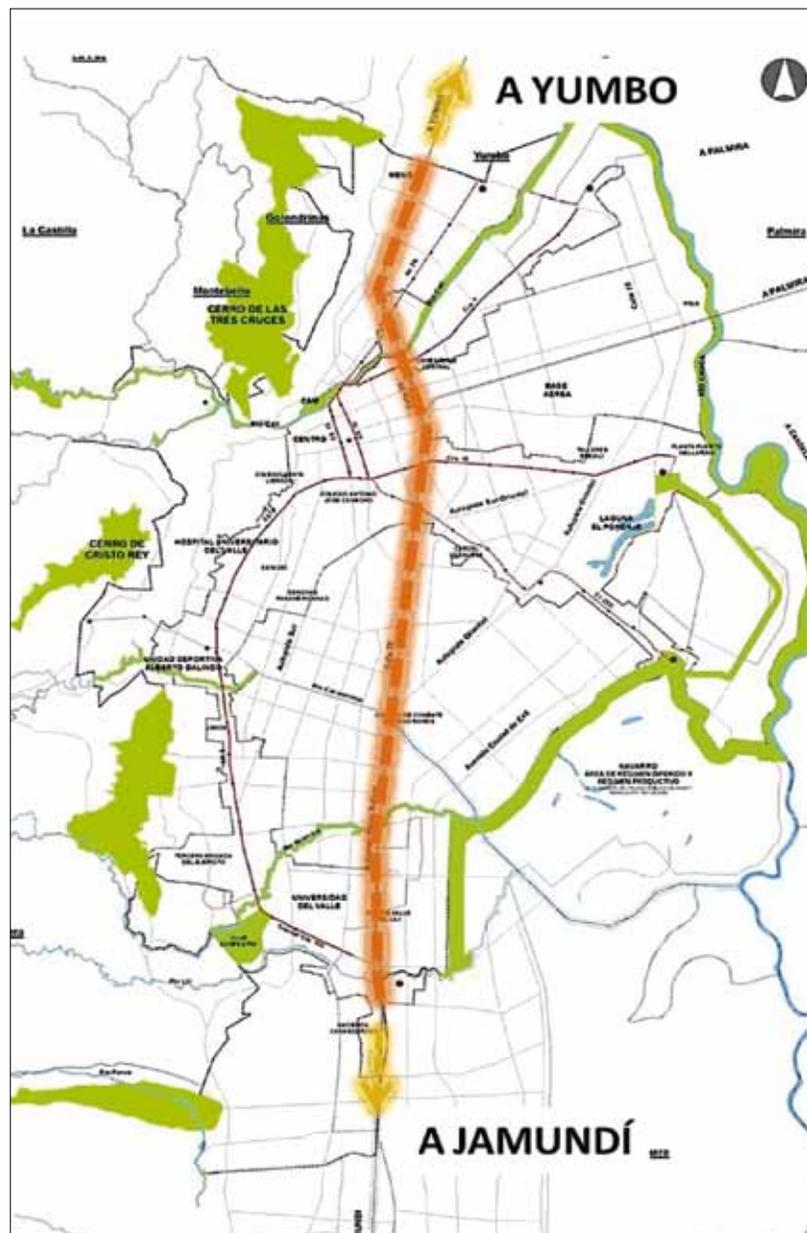


Galería Santa Elena.

II. ÁREA DE INTERVENCIÓN

ÁREA DE INTERVENCIÓN

Situación actual área de intervención



Localización de la propuesta de la Autopista Bicentenario en Cali.

El par vial de las calles 25 y 26 recorre la ciudad de sur a norte en un trayecto paralelo a una vía férrea que funciona en la actualidad sólo de manera parcial. Esta condición ha generado que las franjas a lado y lado de la línea del ferrocarril, a cargo del Instituto Nacional de Concesiones se hayan conservado, desligadas de otros procesos urbanos vinculados con la movilidad. Así mismo, aunque podría pensarse que este par vial es un recorrido lineal y directo hacia los linderos de la ciudad, el diseño de intersecciones y flujos vehiculares no lo hacen un corredor eficiente, siendo muy baja su utilización en algunos sectores.

Este eje se caracteriza por un recorrido heterogéneo en términos de paisaje, usos del suelo, estado de las construcciones y nivel de consolidación, siendo los extremos sur y norte los que presentan mayor uso residencial y mejores condiciones habitacionales y ambientales, y los sectores centrales los más problemáticos con poblaciones vulnerables, altos índices de pobreza, desempleo e inseguridad.

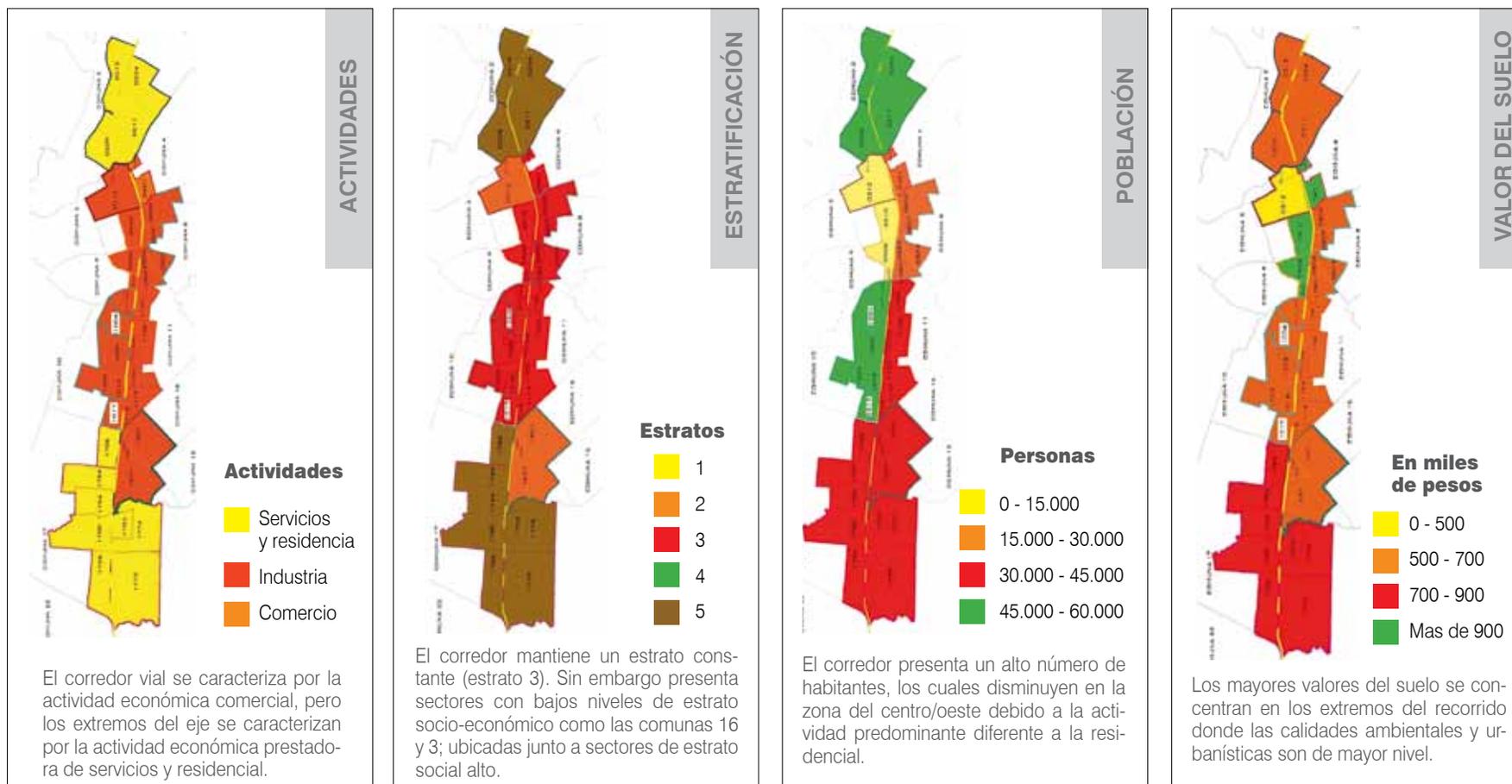
Por otro lado, como además de la escala urbana, el taller aborda la escala intermedia y el proyecto arquitectónico, a partir del diagnóstico los grupos de trabajo han detectado unas áreas estratégicas de intervención:

- De sur a norte, en primer lugar se encuentra el amplio corredor verde que es el inicio de la vía férrea en la ciudad, bordeado por conjuntos residenciales en altura e interceptado por los ríos Lili y Meléndez, con gran potencial para la consolidación de parques lineales perpendiculares al par vial.
- En segundo término, el polígono donde se encuentran la Unidad Deportiva Mariano Ramos y el canal interceptor de la CVC, a la altura de la Carrera 50, sector caracterizado por una alta contaminación debido a la presencia de escombreras en los bordes del canal.
- Más adelante se encuentra la Galería Santa Elena, un gran centro de abastos en un edificio de carácter patrimonial a partir del cual se han desbordado las ventas hacia el espacio público. La invasión de la franja de la vía férrea hace que este sea el lugar más angosto del recorrido.
- A la altura de la Carrera Séptima se encuentra otro punto interesante para la intervención, como es el predio que hasta hace poco ocupaba la cervecería Bavaria. Este predio de gran extensión es un punto clave para impulsar procesos de renovación en el área. Cerca se encuentran edificaciones de carácter patrimonial, sin uso actualmente, que pueden impulsar también la transformación positiva de la zona, como son el antiguo Molino Roncallo y las bodegas del ferrocarril.
- En el cruce con la Carrera Primera, donde se encuentra el río Cali, se localizan las antiguas bodegas de la Industria de Licores del Valle que pueden ser recicladas para generar una transformación de la zona y una continuidad del eje ambiental del río que a partir de la Calle 26 pierde jerarquía y visibilidad.

- Más adelante, edificaciones como la Terminal de Transporte y la antigua Estación del Ferrocarril vuelven a tomar protagonismo por su localización e importancia y en el recorrido del par vial hacia el norte se encuentran nuevamente sectores residenciales pero con tipologías de vivienda unifamiliar. Esto hace que el eje en este sector tenga poco flujo vehicular y que su carácter sea de vía secundaria.
- Finalmente, en el cruce de la vía férrea con la Calle 70, se encuentra el Parque del Amor, una gran zona verde de la ciudad que podría tener más protagonismo si se aprovecha de una mejor manera, convirtiéndose en un espacio consolidado y con servicios conexos que atraigan un mayor número de visitantes.

Por su condición de eje de movilidad urbana, el par vial tiene un gran potencial para proyectos que incluyan factores físico-espaciales, ambientales y sociales de una manera articulada, sin privilegiar el uso del vehículo particular como se pretende con la propuesta de la "Autopista Bicentenario". En este sentido, el desarrollo de este sector puede ser una gran oportunidad para transformar estructuralmente la ciudad si se entiende como un espacio lineal con diferentes características que deben ser aprovechadas para la gente. Este es el punto de partida y el reto a enfrentar a través del Taller de Proyecto Urbano del pregrado de Arquitectura de las universidades del Valle y de San Buenaventura Cali.

Características del corredor



Imágenes extraídas del "Análisis socioeconómico del corredor vial" realizado por los estudiantes Esteban Castaño, Daniel Delgado, María Elisa Quinayás, Daniella Zamora. Universidad de San Buenaventura Cali.

Área de intervención



Parque del Amor.



Parque del Amor.



Parque del Amor.



Antigua Licorera del Valle.



Antiguas bodegas del Ferrocarril.



Borde centro industrial.



Antiguas bodegas del Ferrocarril.



Antiguas bodegas del Ferrocarril.



Galería Santa Elena.



Borde centro industrial.



Antiguo Molino Roncallo.



Galería Santa Elena.



Zona terminal sur.



Zona terminal sur.



Maqueta de proyecto estratégico "Estación Parque del Amor" - Grupo Costura Ciudadana.

III. PROYECTOS

UNIVERSIDAD DEL VALLE

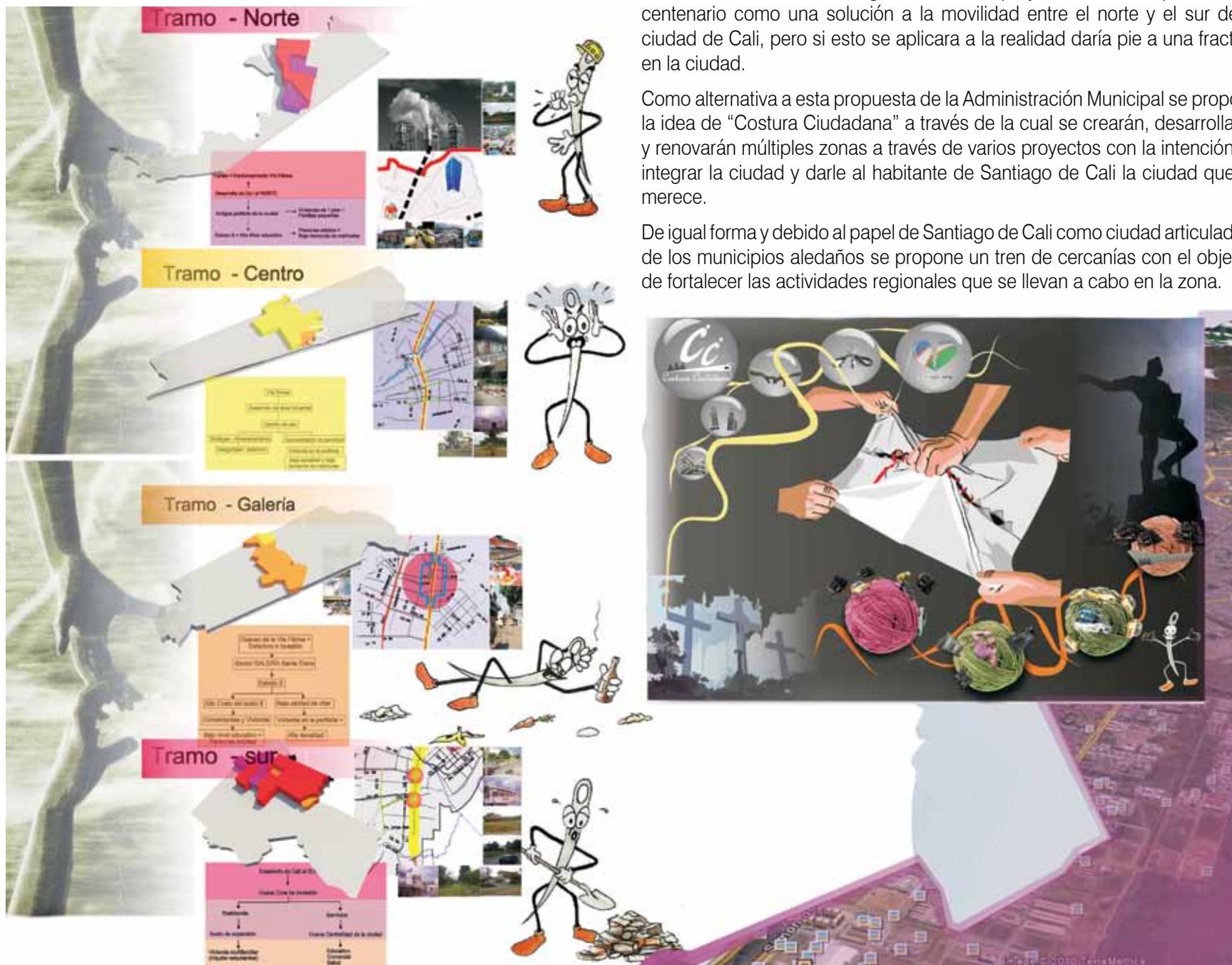


1

“Costura Ciudadana”

1. Victoria Montoya
2. Germán Montenegro
3. Bryan Jiménez
4. Kevin Perdomo
5. Alexander Jaramillo
6. Esneider Muñoz
7. Juan David Martínez
8. Liseth Figueroa
9. Sebastián Gaviria
10. Jorge Gallo





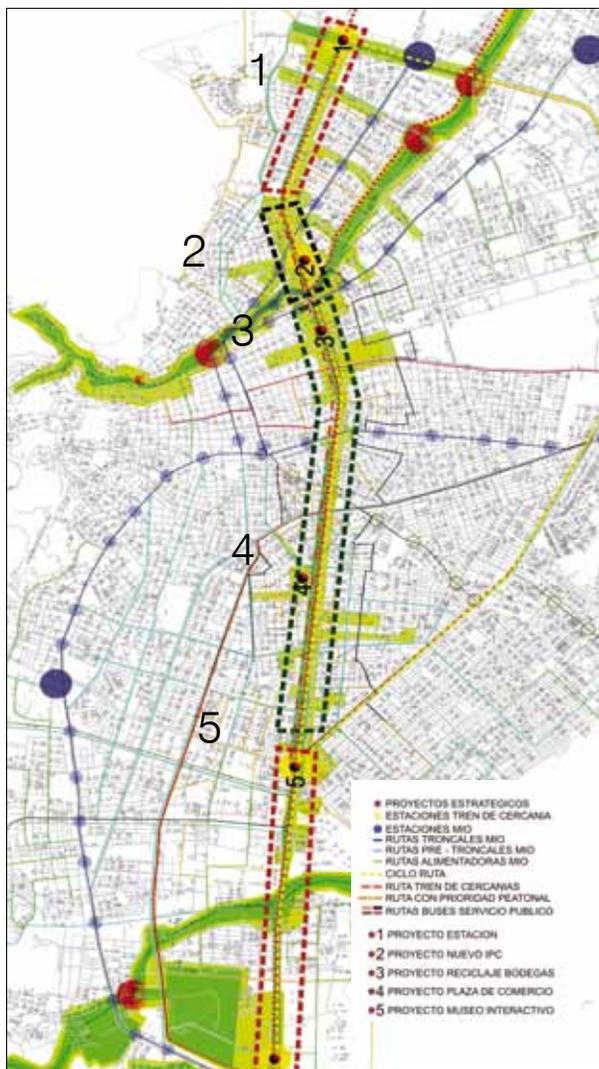
Actualmente se realiza una gran difusión al proyecto de la Autopista del Bicentenario como una solución a la movilidad entre el norte y el sur de la ciudad de Cali, pero si esto se aplicara a la realidad daría pie a una fractura en la ciudad.

Como alternativa a esta propuesta de la Administración Municipal se propone la idea de “Costura Ciudadana” a través de la cual se crearán, desarrollarán y renovarán múltiples zonas a través de varios proyectos con la intención de integrar la ciudad y darle al habitante de Santiago de Cali la ciudad que se merece.

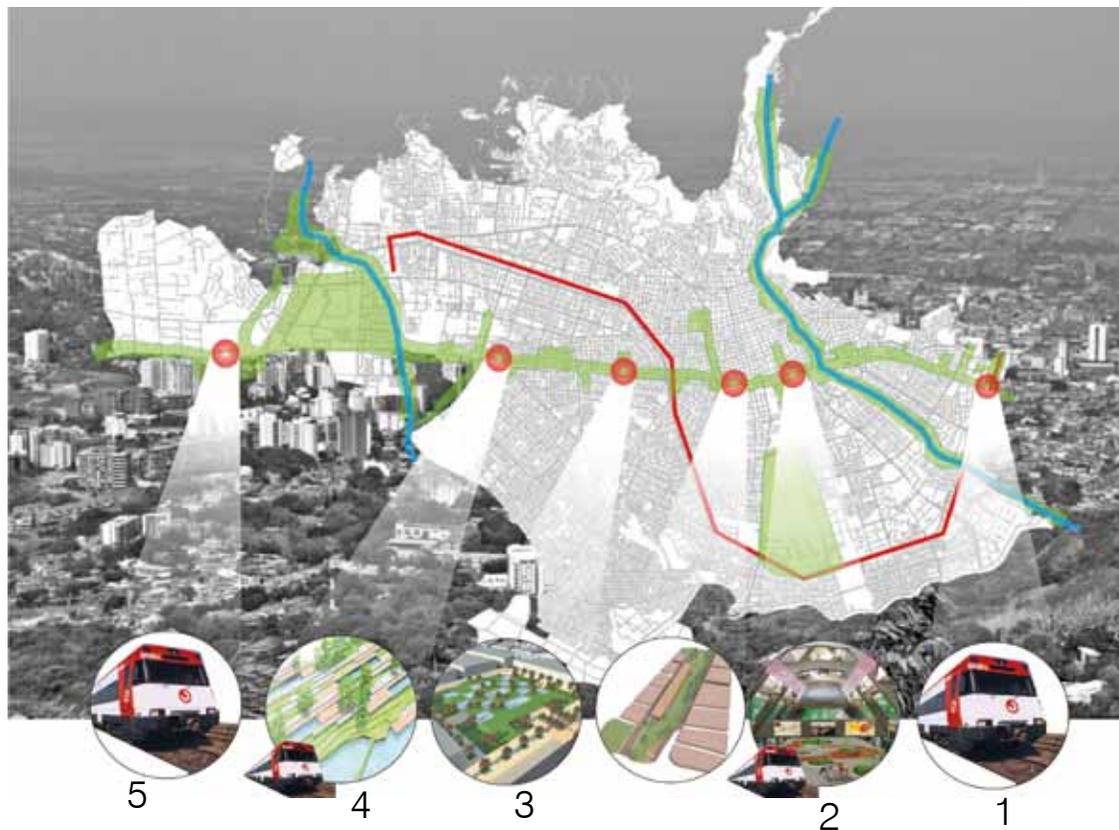
De igual forma y debido al papel de Santiago de Cali como ciudad articuladora de los municipios aledaños se propone un tren de cercanías con el objetivo de fortalecer las actividades regionales que se llevan a cabo en la zona.

Proyectos estratégicos

Dentro del contexto anterior el proyecto “Costura Ciudadana” desarrolla cinco proyectos estratégicos al interior de la ciudad, caracterizados por abordar problemáticas particulares (historia, cultura, comercio, recuperación ambiental), que se articulan con el proyecto regional.



Sectorización del corredor y localización de proyectos estratégicos.



1 ESTACIÓN PARQUE DEL AMOR
 Centro empresarial, librería, biblioteca, jardín botánico, hotel, zona outlet (industrial), zona descarga, Mío Cable.

2 RECICLAJE TERMINAL DE TRANSPORTE
 Nuevo IPC, centro infantil interactivo, restauración vial, renovación por redesarrollo en altura.

3 RECICLAJE ANTIGUAS BODEGAS DEL FERROCARRIL

3 Rehabilitación zonas verdes, recuperación espacio público, revitalización comercio, vinculación de vecinos con el proyecto, vinculación con proyectos vecinos, jerarquización de edificios.

4 PLAZA DE COMERCIO-SANTA ELENA
 Viviendas en altura, alamedas, paseos comerciales.

5 MUSEO INTERACTIVO
 Creación y habilitación de espacio público, fortalecimiento de los espacios recreativos, relocalización y consolidación de vivienda, museo interactivo.

PROYECTO 1. ESTACIÓN PARQUE DEL AMOR

JUAN DAVID MARTÍNEZ - LISETH FIGUEROA

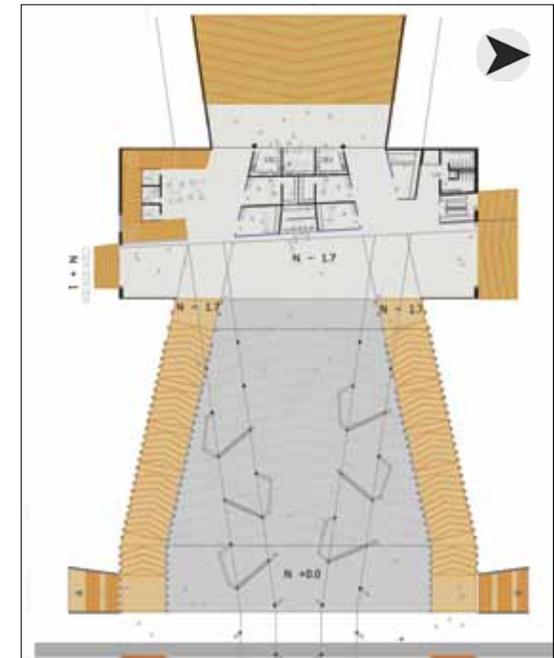


Planta y corte general.



Concepto.

Esta estación ha sido concebida como un gran pórtico que recibe muchas circulaciones de las diferentes actividades al parecer incompatibles del tren y barriales, que tejen las relaciones entre el par vial, equipamientos propuestos y grandes flujos peatonales propiciados por la ciclo-ruta, el espacio público, el SITM y la vivienda. Un pórtico muy permeable, contenedor de las calles que se extienden del exterior a la circulación del edificio por medio de rampas, exposiciones y lugares de estar.



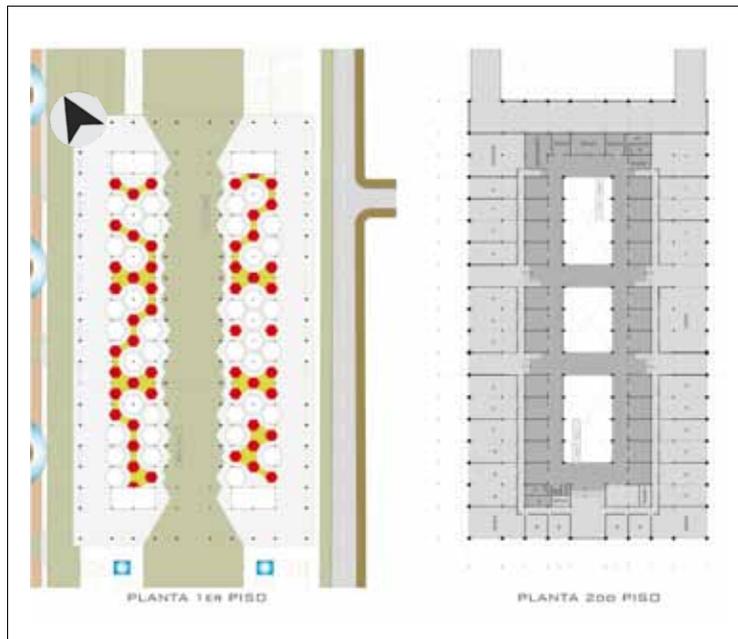
Planta piso 1.

PROYECTO 2. RECICLAJE TERMINAL DE TRANSPORTE

ALEXANDER JARAMILLO - BRYAN JIMÉNEZ



Planta urbana.



Esquema de relaciones peatonales.

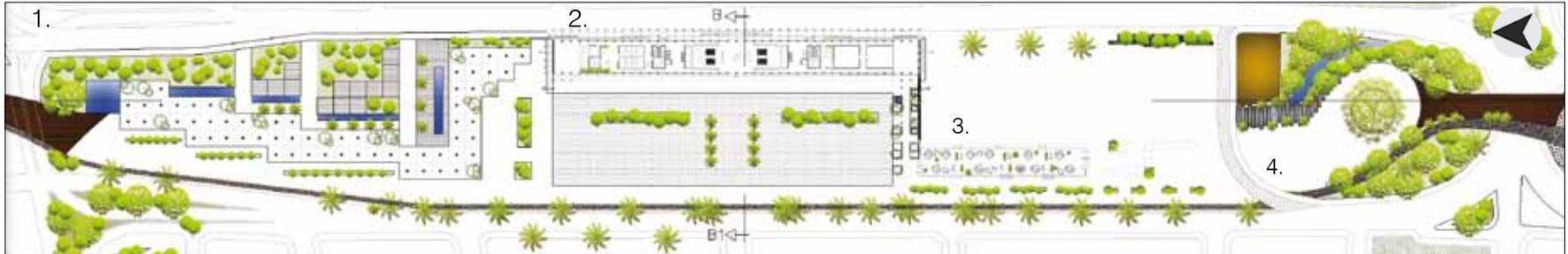
La generación de nuevos terminales al norte y al sur de la ciudad crea la oportunidad para la intervención del actual terminal y de su entorno mediante procesos de renovación-rehabilitación respetando el carácter patrimonial del edificio. Este es reciclado para reubicar el IPC (Instituto Popular de Cultura), institución educativa municipal, que en la actualidad no posee las instalaciones físicas aptas para su funcionamiento. El proyecto urbano hace igualmente énfasis en recuperar la conexión entre los dos costados del terminal.



Corte transversal.

PROYECTO 3. RECICLAJE ANTIGUAS BODEGAS DEL FERROCARRIL

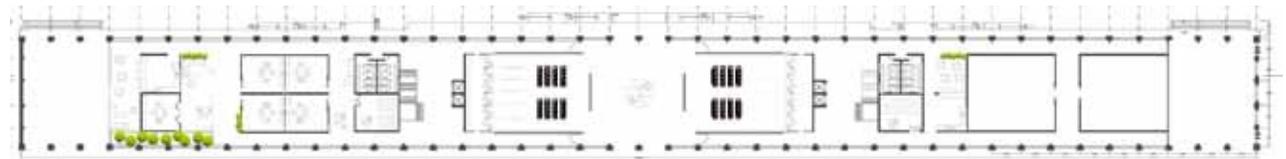
JORGE GALLO - VICTORIA MONTOYA



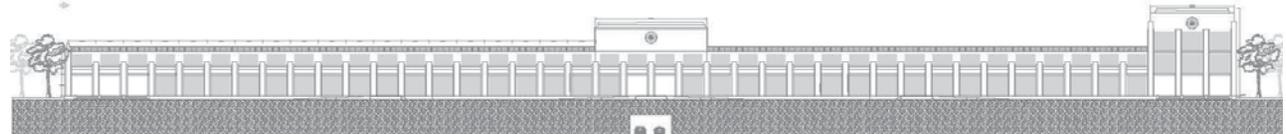
1. Plaza del Comercio Libre. 2. Registraduría - Antiguas bodegas del ferrocarril. 3. Plaza de Eventos El Molino. 4. Pabellón de comercio El Molino.
Planta general.



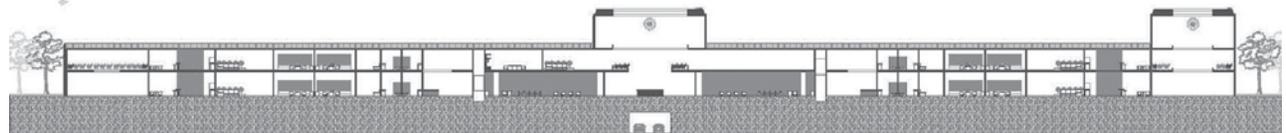
Análisis urbano.



Planta Registraduría, piso 1.



Fachada Calle 25.



Corte longitudinal.

El proyecto de las antiguas bodegas del ferrocarril plantea la recuperación del espacio público y la rehabilitación del comercio existente mediante la implementación de equipamientos que permitan la congregación de personas y cambie su carácter transitorio actual por uno de permanencia y active la dinámica del lugar en conjunto con un comercio más cultural, dinámico, recreativo y de interacción entre las personas y el espacio.

El proyecto recicla el edificio de las antiguas bodegas del ferrocarril utilizando su estructura y resaltando su valor patrimonial, al tiempo que se le asigna un uso público, el de la Registraduría.

PROYECTO 4. PLAZA DE COMERCIO SANTA ELENA

SEBASTIÁN GAVIRIA - GERMÁN MONTENEGRO



Planta primer piso.

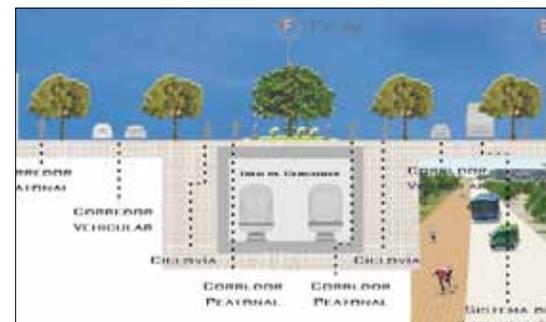
Planta segundo piso.



Vista general proyecto.

El sector de Santa Elena es el sector central del par vial y uno de los más conflictivos de la ciudad por su actividad comercial que se esparció por todo el barrio. La propuesta para este sector es la creación de una plaza comercial donde se encuentran localizados locales comerciales con espacios públicos que se vinculan con el barrio.

Se propone un plan parcial de renovación con usos mixtos, planteando viviendas multifamiliares en altura y comercio en los primeros pisos en las manzanas aledañas a la plaza de mercado.



Solución del tren de cercanías.



Sección transversal.



Esquema de intervención urbana.



Corte longitudinal galería y vivienda en altura al fondo.

PROYECTO 5. MUSEO INTERACTIVO

DARLING MUÑOZ - KEVIN PERDOMO



Implantación urbana.



Planta arquitectónica.

El proyecto plantea la construcción de un museo interactivo en el cual se vinculen conocimiento y diversión, además de diferentes tipos de interacción urbana. Se propone la consolidación de un espacio público interactivo y ambiental a través del parque lineal y corredor verde. La biblioteca interactiva impulsa a aprender interactuando con la ciudad integrando conocimiento y diversión. Se realiza una conexión local y urbana con el planteamiento de un edificio complementario al deporte donde se fortalece la recreación y los espacios recreativos. Finalmente se consolida una zona de vivienda aledaña relocalizando las invasiones existentes.

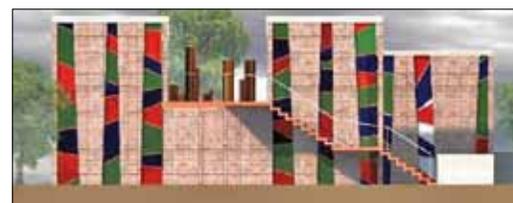
En su diseño arquitectónico el museo está compuesto por cuatro ejes temáticos denominados: La Balsa del Tiempo, La Tierra, La Sociedad y El Universo. Cada eje temático poseerá un ala de la construcción que irá descendiendo hasta coincidir en el nivel cero con espacios comunes para todo el edificio.



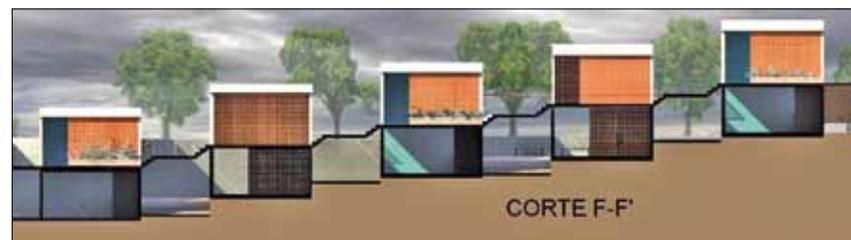
Zonificación del edificio.



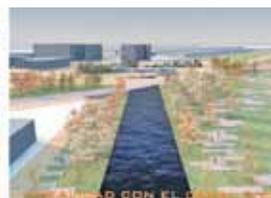
Estrategia urbana.



Fachada lateral y sección - Balsa del Tiempo.



Corte longitudinal - La tierra.





2

“Corredor Vive Vital”

1. David Zutta
2. Carlos Arcila
3. Álvaro Medina
4. Brian Carmona
5. Luis Javier Triviño
6. Jacobo Quintana
7. Andrés Montenegro
8. David Rodríguez (Ausente)
9. Carlos Díaz (Ausente)



CORREDOR VITAL



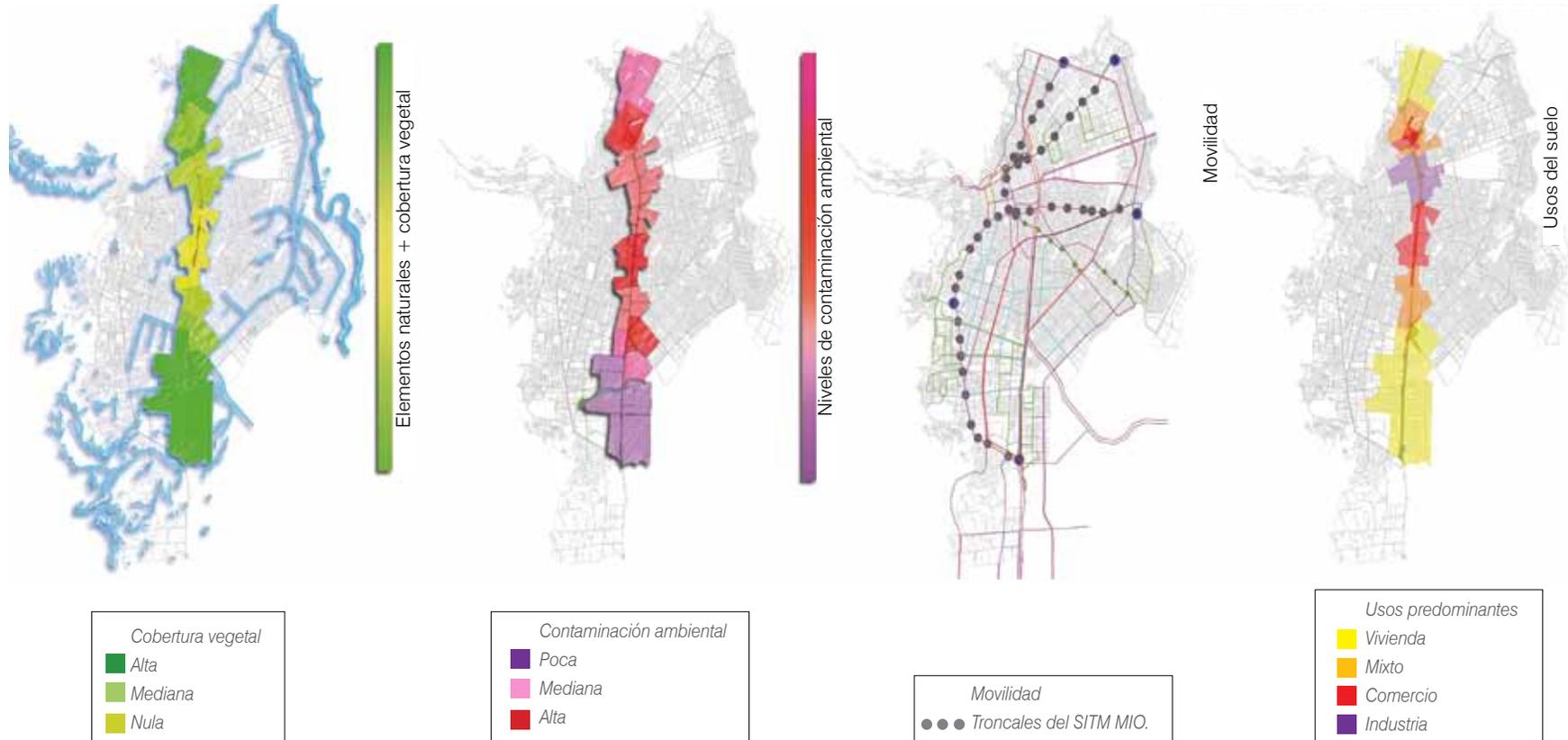
Nuestro proyecto busca formas de habitabilidad saludables y no dañinas, que fomenten la colectividad y el deporte, las vivencias y la vida sana, la armonía con el entorno, el respeto por el lugar en el que vivimos y la implementación del tranvía como un medio de movilidad poco contaminante; buscamos que la ciudad vuelva a tener civismo y se preocupe por sí misma, en lugar de mantenerse primordialmente al servicio de la economía

y el capital. Esperamos que nuestra ciudad se alimente de entornos amigables con el medio ambiente, y que por medio de su recuperación, logremos eliminar gran parte de nuestras enfermedades sociales y mentales, y convertir esa ciudad gris en una ciudad más verde y saludable, empezando por la creación de un corredor ambiental temático que promueva todo lo anterior, en la que es quizá la vía principal de la ciudad de Cali.



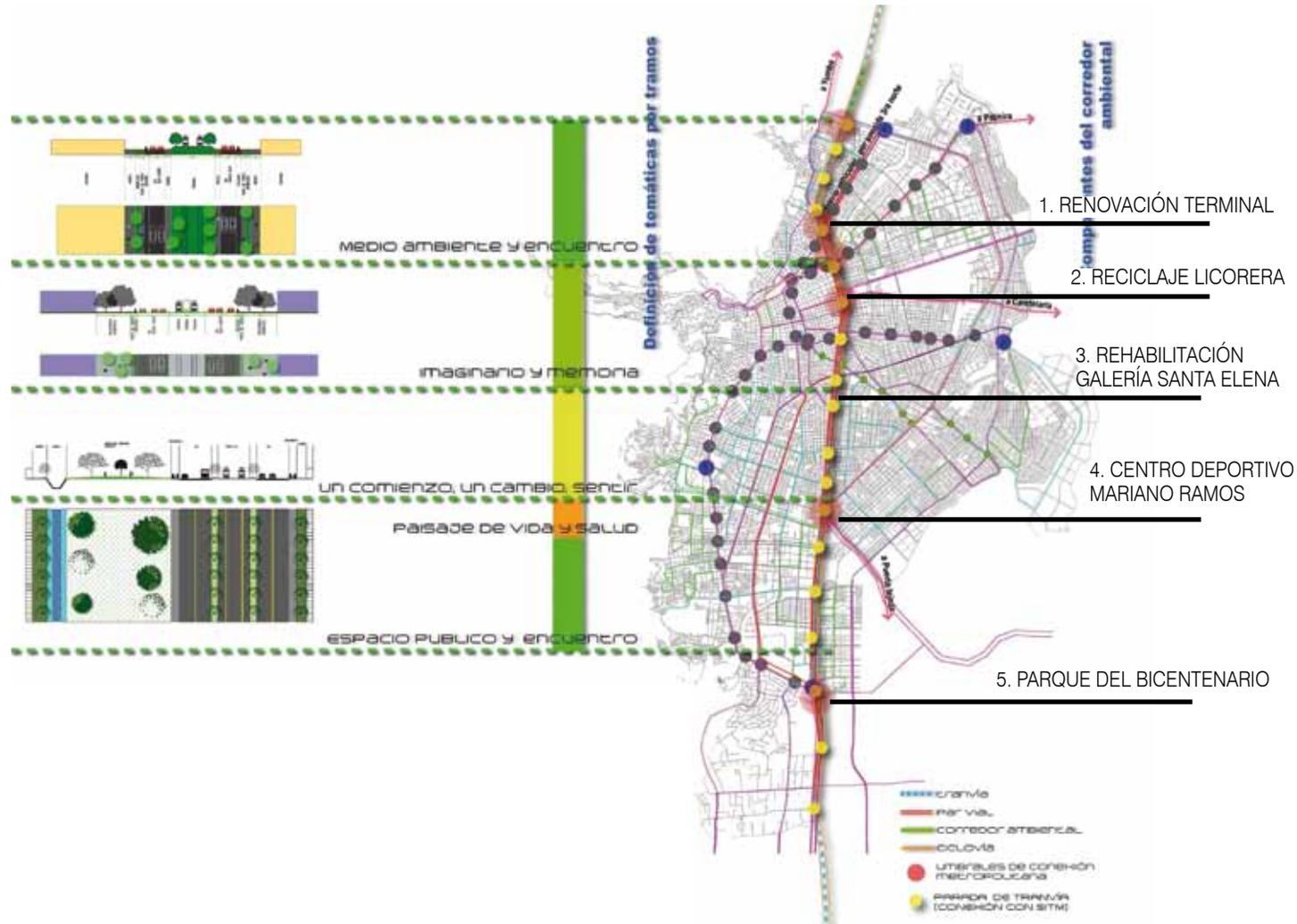
Fuente: OSSO Cali, 1997.
Modelo de elevación digital.

CALI + REGIÓN + CRECIMIENTO URBANO





Proyectos estratégicos



Nuestras calles son líneas de vida

PROYECTO 1. RENOVACIÓN SECTOR DEL TERMINAL

JACOBO QUINTANA - ANDRÉS MONTENEGRO



Localización.



Plantas primer y segundo piso "Centro de Convenciones y Eventos Ribera del río Cali".



Renovación de terminal y cruces viales – equipamiento de encuentro y deporte urbano en reciclaje de licorera y reciclaje de las bodegas del tren en museo de historia y memoria caleña

El proyecto se divide en tres zonas:

Zona 1 - Sendero río Cali

Se le hará un tratamiento al río Cali generando un sendero ecológico recreativo y de permanencia, creando conciencia sobre el cuidado, aumentando el sentido de apropiación del río.

Zona 2 - Equipamiento cultural y comercial

Reubicación y rehabilitación de la zona creando un vínculo con la calle donde desviaremos el flujo vehicular lo que hace que este proyecto sea muy determinante.

Zona 3 - Edificio de vivienda y comercio

Se rehabilitará la zona reubicando y readecuando la zona, creando espacios públicos para el mejoramiento del sector creando conciencia para que la comunidad adquiera cierta cultura de apropiación y cuidado del medio donde viven.



Comunicaciones peatonales.

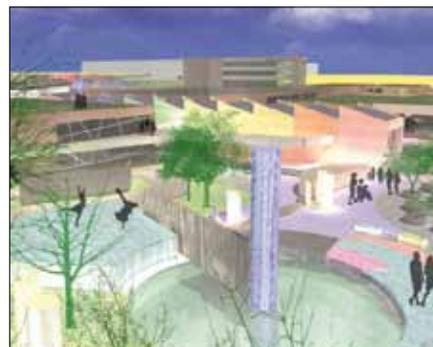
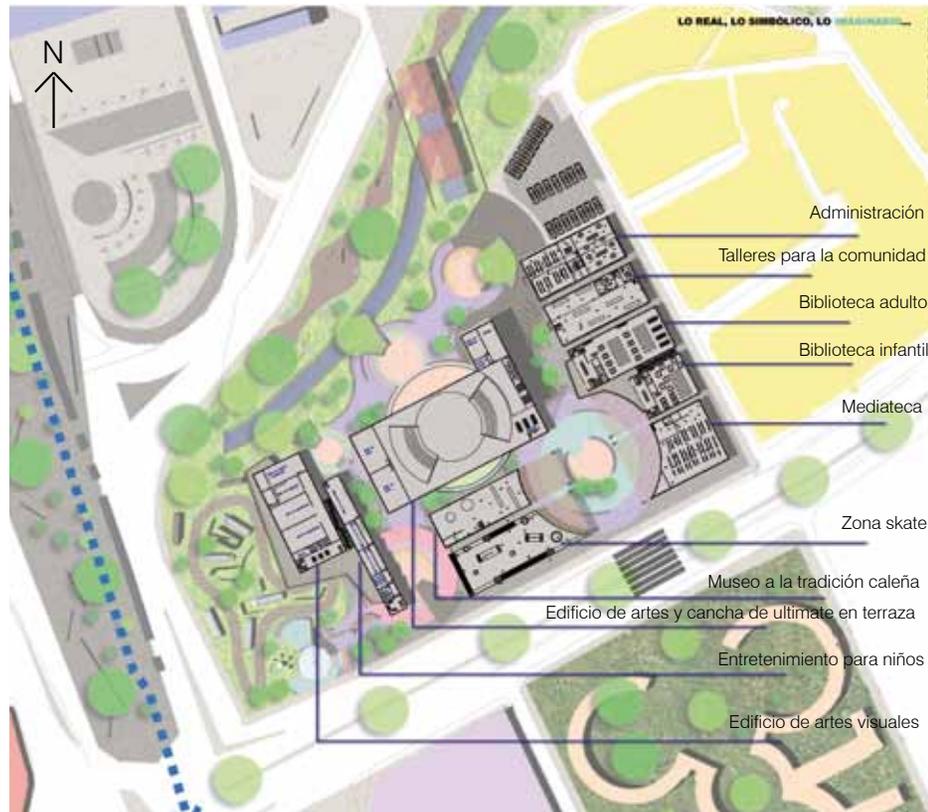
PROYECTO 2. RECICLAJE LICORERA

DAVID ZUTTA - CARLOS ARCILA



Para llevar a cabo el objetivo principal de la ciudad saludable, reflejado como imaginario se propone como idea esencial el reciclaje del edificio de la antigua licorera. Ver el reciclaje como herramienta para accionar ese proceso de apropiación, reciclar basura, reciclar materiales, reciclar edificios, "Reciclar Ciudad". De esta forma el contenido del edificio deberá incluir, como espacios de imaginarios todas aquellas zonas de encuentro, de desarrollo de la imaginación y de recuerdo de la memoria de Cali; espacios de arte, de contemplación, de recordar nuestra ciudad.

Dentro y fuera... Aquí y allá...



Plazoleta de los niños.



Plazoleta de skate.

Plazoleta de los niños.

PROYECTO 3. REHABILITACIÓN GALERÍA SANTA ELENA

ÁLVARO MEDINA - LUIS JAVIER TRIVIÑO



Intervención general.

Propuesta urbana

Estabilizar las dinámicas sociales, económicas y ambientales que tiene el sector, integrándolo a la ciudad como un centro de comercio y turismo urbano.

Eje ambiental y parques temáticos

El objetivo del proyecto es dotar de un equipamiento paisajístico y ambiental a nuestra ciudad que le de vida y unidad.

Rehabilitación del comercio y restauración Galería Santa Elena

Establecer como sector comercial y de servicios los predios cercanos a la galería y peatonalizar la vía generando una bahía comercial y recreativa. Restaurar la galería, dotarla y adecuarla para que sea un centro de abastecimiento principal sin que deteriore la zona.

Renovación y densificación

Propuesta que implica la reubicación de las personas desalojándolas del eje ambiental redensificando el costado de la Calle 25 en altura y vinculándolos con los predios preexistentes (vivienda – equipamiento). Las zonas de vivienda están distribuidas en bloques de diferentes alturas para adaptarse al perfil local preexistente. Se generan unas terrazas y espacios comunes enfocados en las visuales y zonas verdes de los volúmenes de diferentes configuraciones que se logran a través de la adición o sustracción de otros volúmenes para alcanzar así una heterogeneidad, que recuerda el diseño de las viviendas existentes.



Planta primer piso proyecto arquitectónico.



Imagen proyecto arquitectónico.



Planta piso 2.



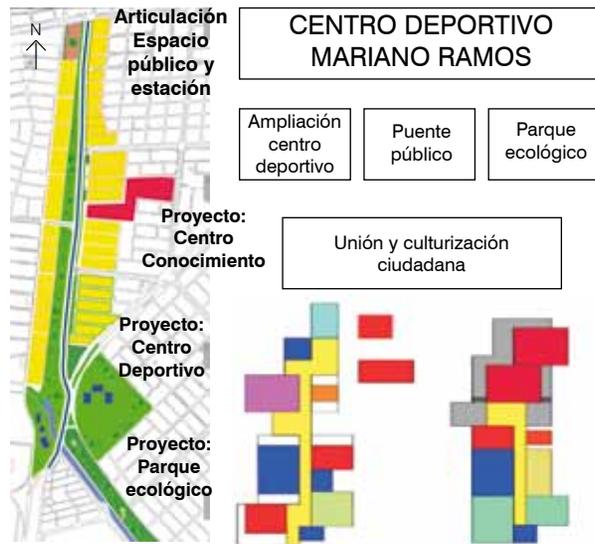
Fachada proyecto arquitectónico.

Corte longitudinal proyecto arquitectónico.

Corte transversal proyecto arquitectónico.

PROYECTO 4. CENTRO DEPORTIVO MARIANO RAMOS

BRYAN GARMONA



Escala intermedia.

Esquemas organizativos edificio.

La idea principal del proyecto es la consolidación del proyecto deportivo predeterminado en el lugar, unificar las zonas por medio de espacios públicos que permitan a la sociedad relacionarse a partir de ellos. Con esta idea se concibe la villa deportiva como elemento complementario de recreación y el parque ecológico como un elemento de preservación ambiental y motivación hacia la culturización ciudadana.

Hipótesis proyectual

Se crean dos ejes que van articulados al lote donde se ubica el centro deportivo "Villa deportiva", así pues la forma longitudinal del edificio está dada para organizar actividades con mucha más eficacia. Otra idea planteada es el edificio como espacio público que se consigue con zonas verdes al interior del edificio.



Planta primer piso.



Perspectiva.



Corte longitudinal A-A'.

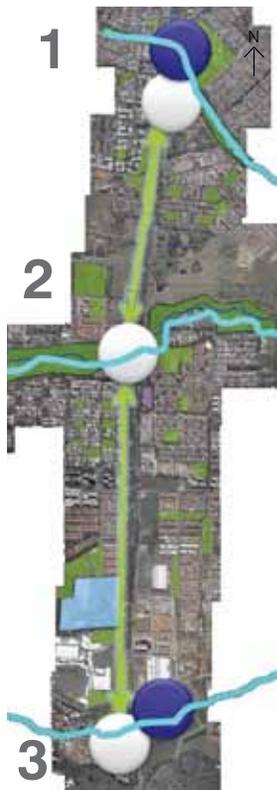
Corte transversal B-B'.



Planta general complejo deportivo.

PROYECTO 5. PARQUE DEL BICENTENARIO

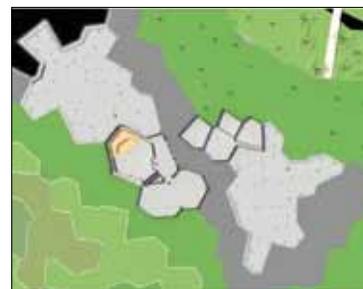
DAVID RODRÍGUEZ - CARLOS DÍAZ



El tramo del par vial comprendido entre el río Cañaveralejo y la cercanías al río Lili, presenta diferentes características, al norte existe un gran potencial de consolidar una nueva zona deportiva para la ciudad, mientras que en el centro y sur del tramo, a pesar de que existe una buena demanda de vivienda en agrupaciones multifamiliares, no cuenta con los equipamientos recreativos ni el espacio público adecuado para el esparcimiento de los vecinos. Así pues, los proyectos estratégicos responden a las necesidades encontradas y se emplazan cerca a los ríos apoyándose en la memoria colectiva del sector. Finalmente se busca recuperar y proponer nuevo espacio público y zonas de ocio y esparcimiento.



Vista del parque y el proyecto arquitectónico.



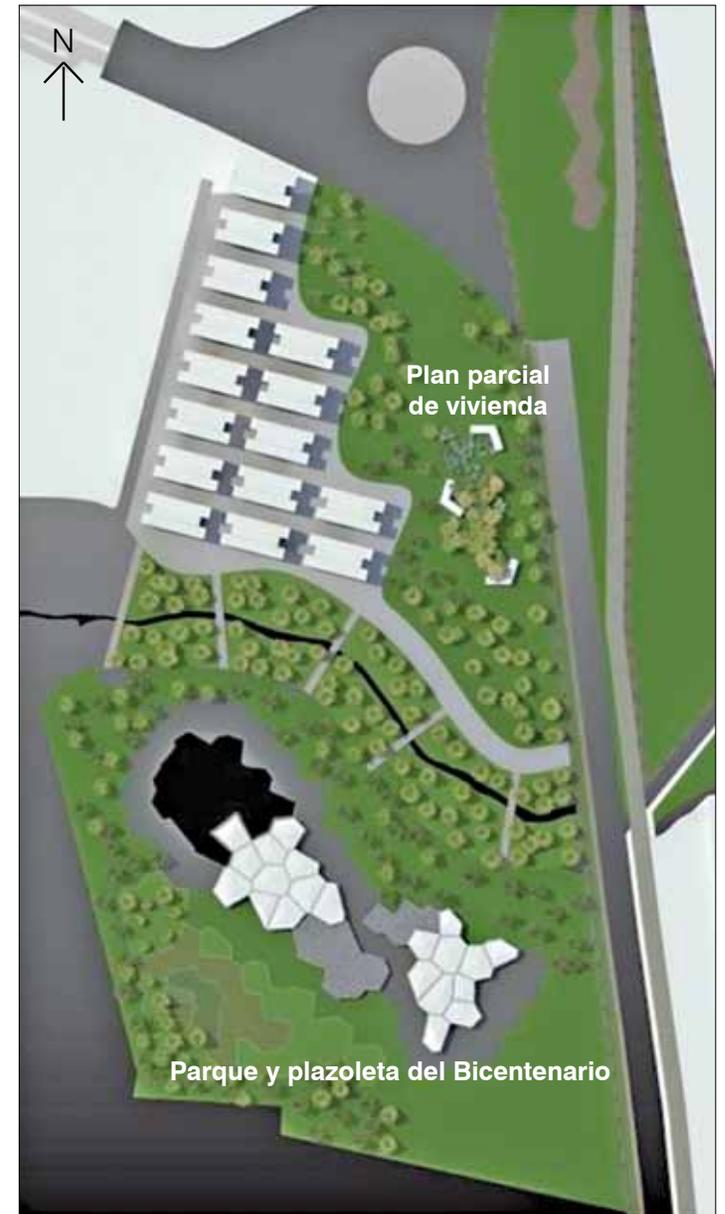
Vista y planta baja del proyecto arquitectónico.

TRAMO CRA. 56 - CLL. 110

1. Proyecto estratégico Complejo Acuático y Deportivo.
2. Proyecto estratégico Parque Recreativo Meléndez.
3. Proyecto Estratégico Parque y Plazoleta del Bicentenario.



Fachada proyecto arquitectónico.



Planta general de la intervención.



3

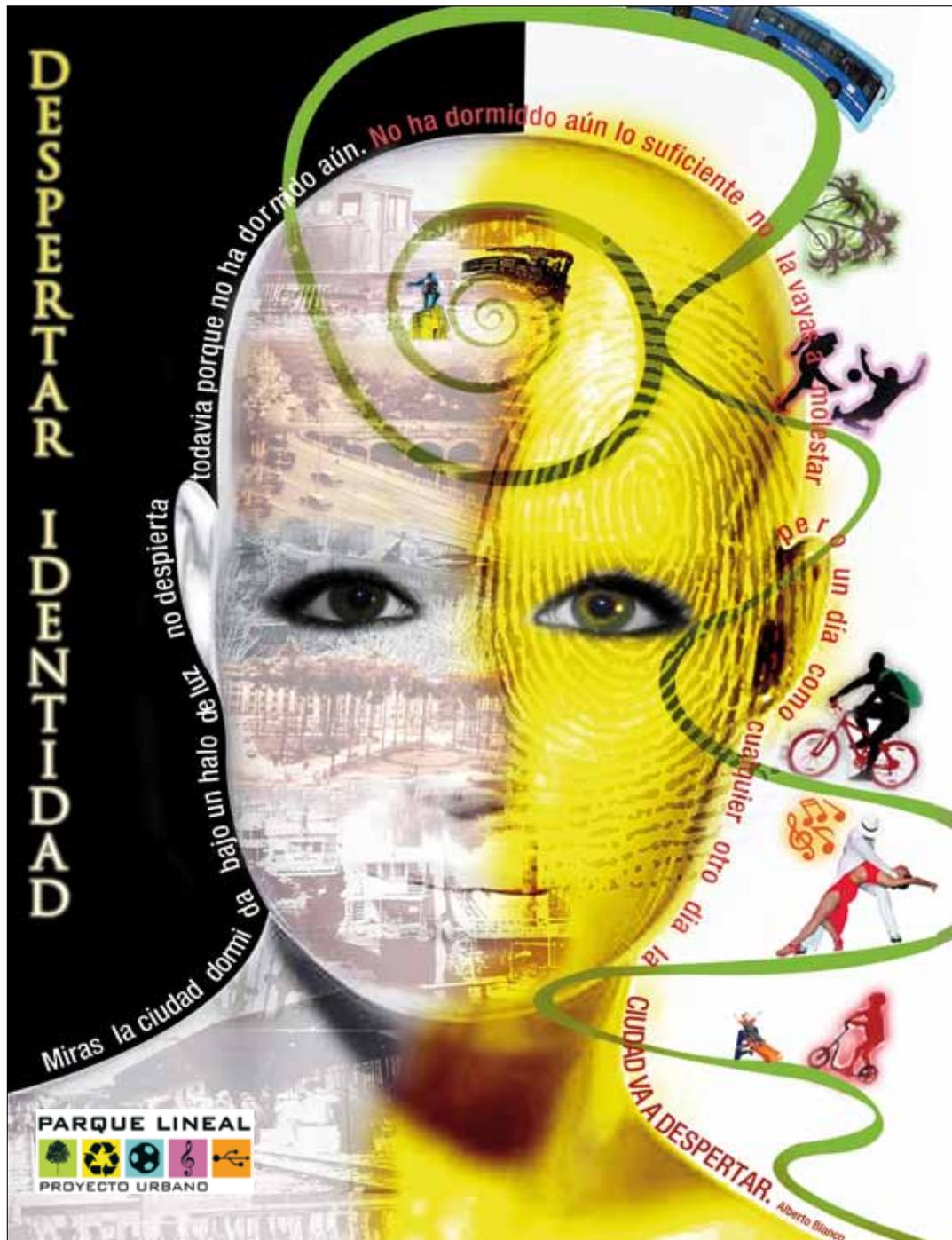
“Despertar Identidad”

1. Juan David Ramírez
2. Juan Manuel Bernal
3. Andrés Mera
4. Andrés Navarro
5. Germán Ramírez
6. Johana Mesa
7. Yeiner Soto
8. Miguel Venegas
9. Martha Parra (Ausente)
10. Fiorella Gómez Silva (Ausente)



PARQUE LINEAL

PROYECTO URBANO

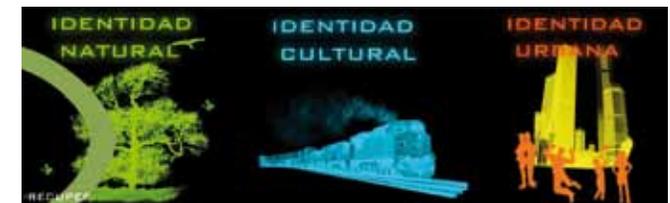


La importancia del pasado de la ciudad de Cali evidencia una serie de hechos que marcaron y definieron sus valores y costumbres: la llegada del ferrocarril, la entrada de la cultura musical de la salsa y el Pacífico, la construcción de lazos con el Pacífico y los Juegos Panamericanos.

Sin embargo, a partir de cierto momento en Cali, como en muchas otras ciudades, se desarrolló un urbanismo que privilegia el desplazamiento en carro y el espacio privado sobre los intereses colectivos: esto se ve reflejado en el par vial de la calle 25 y 26.

Para ello se busca despertar esa identidad perdida a partir del rescate y el fortalecimiento del espacio público como espacio colectivo que guarda las huellas urbanas de los hitos que lo acompañan. Despertar el espacio público con sus hitos urbanos privilegia al peatón despertando su sentido de pertenencia.

¿Qué se necesita para despertar identidad?



Recuperación y revitalización de fuentes hídricas

Recuperación de zonas de alta contaminación

Reconectar la ciudad a partir de un eje ambiental

Incentivar la silvicultura en pro de atraer la fauna local

Descentralización de focos culturales

Recuperación y revalorización del patrimonio

Unión de la ciudad en su centro histórico

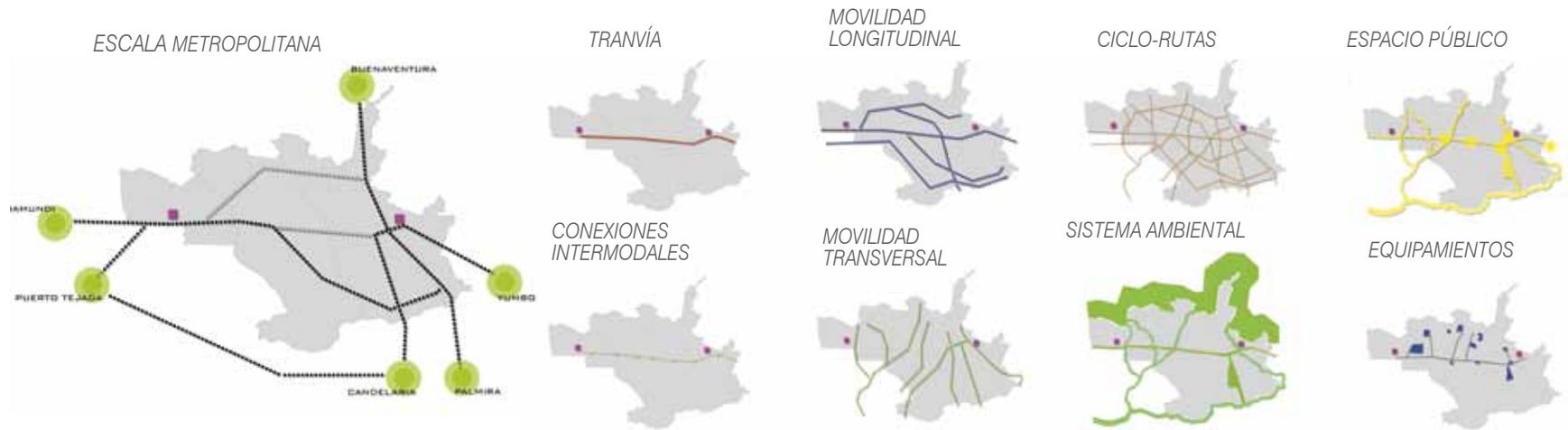
Propiciar la integración multicultural

Distribución equitativa de equipamientos

Elementos que propicien la generación de oportunidades

Propiciar la conexión regional

Favorecer medios de transporte amigables con el ambiente



Proyectos estratégicos



PROYECTO 1. PARQUE DE LA CONCIENCIA AMBIENTAL

IORELLA GÓMEZ-SILVA - YENIER SOTO



Nuestra propuesta es reemplazar el impacto ambiental nocivo del sector con uno amigable con el medio ambiente. El parque de la conciencia se materializa a través de dos núcleos: el mundo vegetal y el reciclaje. El mundo vegetal se concentra en el estudio y difusión de las especies vegetales autóctonas de la región mientras que el reciclaje aborda métodos urbanos como sustento de vida.



Propuesta recuperación río Cañaveralejo, reubicación barrio Brisas del Limonar.



Planta general.



PROYECTO 2. ECOGALERÍA

JUAN DAVID RAMÍREZ - JUAN MANUEL BERNAL



Planta general de la intervención.

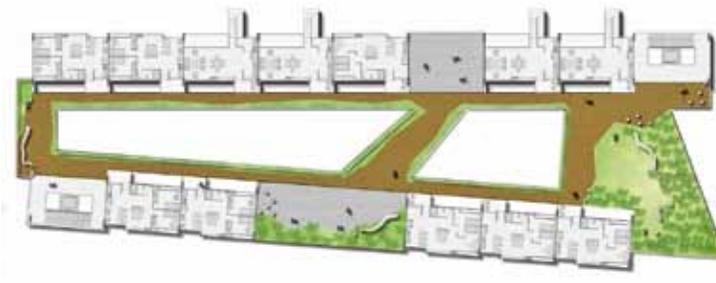
“El proyecto urbano no está en la unidad formal del conjunto, en la pura congestión o respeto al contexto, sino en los elementos y episodios concretos que relacionan a las personas con las cosas...”

(M. de Solà-Morales, 2008)

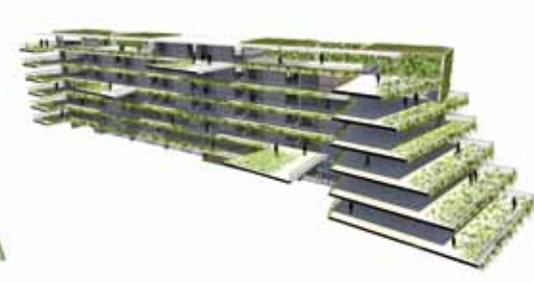
Ecogalería Santa Elena tiene como fin, generar, a partir de la renovación urbana, un proceso de cambio en la dinámica social y económica de la comunidad, llevando una economía informal a una estructura ecológica autosostenible.



Corte fugado propuesta arquitectónica.



Planta propuesta arquitectónica.



Corte longitudinal fugado de propuesta arquitectónica.



Corte general de la intervención.

PROYECTO 3. ESCUELA DEL DEPORTE

MIGUEL ALBERTO VANEGAS - MARTHA LUCÍA PARRA



Escala intermedia.



Planta de cubiertas.



Planta piso 1.

El objetivo principal del proyecto es la creación de una escuela deportiva en el sector de la actual Bavaria, con el fin de formar semilleros y fomentar una cultural integral entre la educación, el deporte y la recreación, transformando la actividad industrial por un uso de carácter propio de la comunidad carente de estos espacios.

Características de las edificaciones

- El equipamiento general presenta una forma ortogonal que logra adaptarse a la sinuosidad de la línea férrea mediante las aberturas de paso y los edificios que rompen con la fuerte ortogonalidad, con un

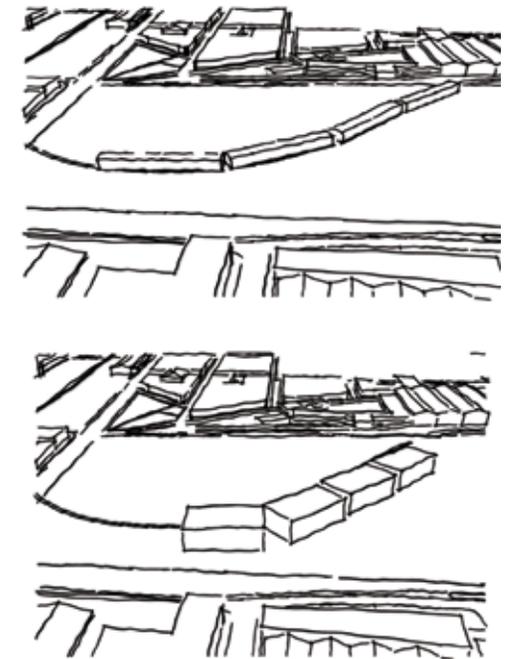
sistema de pérgolas elevadas sobre las cubiertas y amarra a los edificios entre sí.

- Los edificios en su cubierta se componen de losas en forma de herradura, logrando cubrir las gradas internas; el área restante se logra con una cubierta translúcida con paneles de colores, esto ayuda a manejar una diferenciación entre escenarios, esta misma cubierta descuelga para conformar las fachadas de los edificios con sus respectivos colores.
- Así mismo, en los escenarios están dispuestos espacios para locales comerciales ubicados bajo las graderías y entre los corredores internos.

CONCEPTO

LA METÁFORA DEL TREN

EL PROYECTO DEL EDIFICIO ESCUELA DEPORTIVA SE BASA EN CUATRO VOLÚMENES REGULARES, CONECTADOS POR UN CORREDOR QUE SIRVE DE PUENTE ENTRE LOS EVENTOS INTERNOS Y EL ESPACIO PÚBLICO. LA DISPOSICIÓN DE ESTOS EDIFICIOS SE LOGRA MEDIANTE LA ADYACENCIA A LA HUELLA DE LA LÍNEA FÉRREA BUSCANDO NO SOLO UNA IMPLANTACIÓN PROPIA DE ESTE SINO TAMBIÉN ALUDIENDO A LA METÁFORA DE UN TREN QUE ARRASTRA Y GIRA SUS VAGONES



PROYECTO 4. EDUCASON

JOHANA MESA - ANDRÉS MERA

PARQUE LINEAL



El desarrollo de la región vino acompañado de formas musicales, donde cada acontecimiento influyó en la transformación del contexto social de la ciudad, enriqueciendo los lazos sociales dentro de la misma región. Por eso la música es una herramienta para despertar identidad.

Idea conceptual

La propuesta está vinculada al rol social del espacio público como generador de convivencia colectiva con la creación de varios ambientes que evocan la identidad musical.

Estrategia urbana

Vincular el centro con las bodegas del ferrocarril con la intervención urbana de los barrios vecinos, mejoramiento del espacio público y proyectos complementarios.

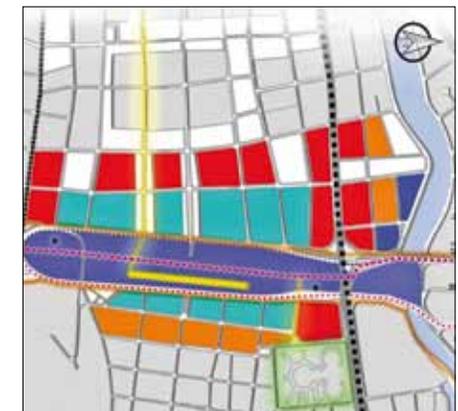


Planta general de la intervención.



Planta primer piso.

Planta segundo piso.



Plan estratégico urbano.



PROYECTO 5. ESTACIÓN INTERMODAL

ANDRÉS NAVARRO - GERMÁN TOVAR



Proyecto general.

Objetivos de la propuesta urbana

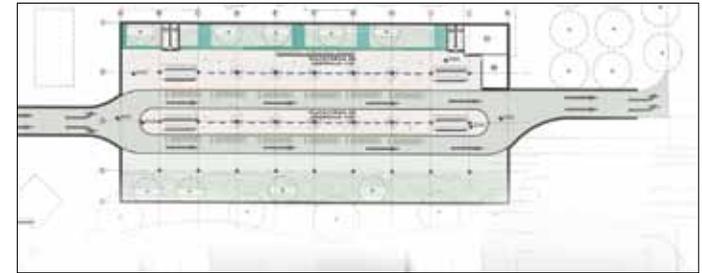
- Generar un remate a la ciudad articulando los usos residenciales con los industriales a través de una franja de transición de usos de servicios, comercio y recreación.
- Revitalizar con el proyecto estratégico la zona del parque del amor afectada por los usos propios de la industria.

Objetivos de la propuesta arquitectónica

- Integrar diferentes transportes buscando una mejor movilidad y calidad de los habitantes del área metropolitana de Cali
- Introducir tanto la idea del parque como el espacio público al interior del proyecto para hacer atractivos y agradables los recorridos peatonales y lograr espacios más confortables.

La idea

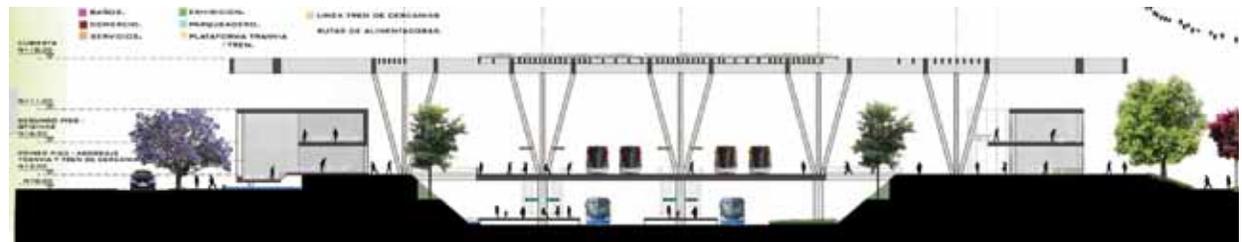
La estación como alusión a la espacialidad del parque donde la luz y la vegetación se combinan para lograr un espacio único que caracterice el sector y despierte el sentido de pertenencia del espacio público.



Planta sótano.



Planta piso 1.



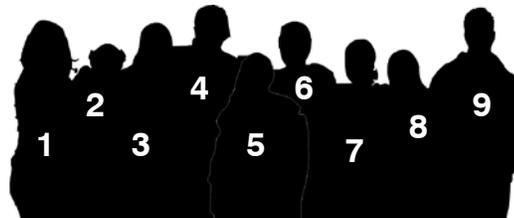
Corte transversal.

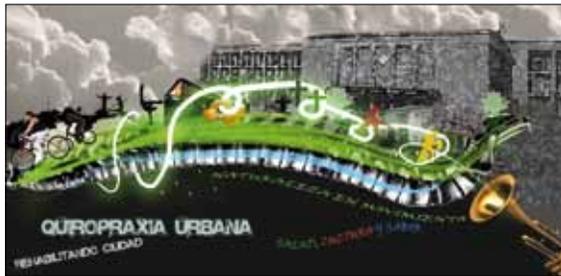


4

“Quiropraxia urbana”

1. Lina María Virgen
2. William Ordóñez Miranda
3. Diana Lucía Nieto
4. Camilo Gutiérrez
5. Olga Lucía Quijano
6. Jesús Ospina
7. Carolina Velasco
8. Carolina Paz
9. Oscar Serna
10. Jairo Andrés Terán (Ausente)





Espacio integrado de la ciudad que permita recorrer la naturaleza en movimiento

Objetivos

- Mejorar condiciones de movilidad promoviendo la multi-modalidad e integración con el SITM por medio del tranvía
- Recuperación de cuencas hidrográficas y ampliación de la red ambiental
- Dotación de equipamientos de escala metropolitana
- Conservar el carácter de paseo en cada uno de los sectores homogéneos

Sistema escogido e implementado como eje estructurador de la movilidad, por ser de menor impacto, amable con la naturaleza y fácil uso reutilizando gran parte del trazado actual del antiguo ferrocarril del Pacífico, acompañada de una ciclo ruta a lo largo del su recorrido.



Convenciones sistema integrado

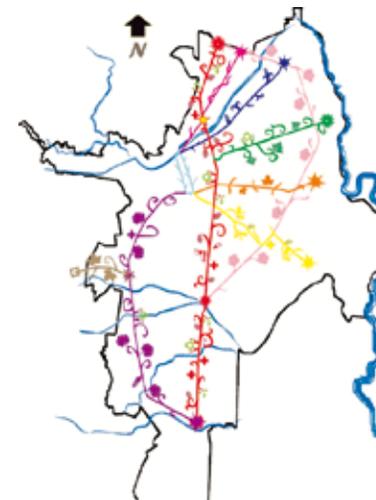
- Tranvía y MIO
- Línea tranvía A
- Línea tranvía B
- Troncales MIO

Eje longitudinal Par vial Calle 25 y 26

- Zonas homogéneas.
- Eje fraccionado.
- Desorden comercial.
- Potencial ambiental.

Eje-columna Quiropraxia

- Tratamiento
- Rehabilitación
- Recuperación de la columna
- Médula
- Naturaleza en movimiento

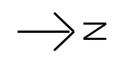
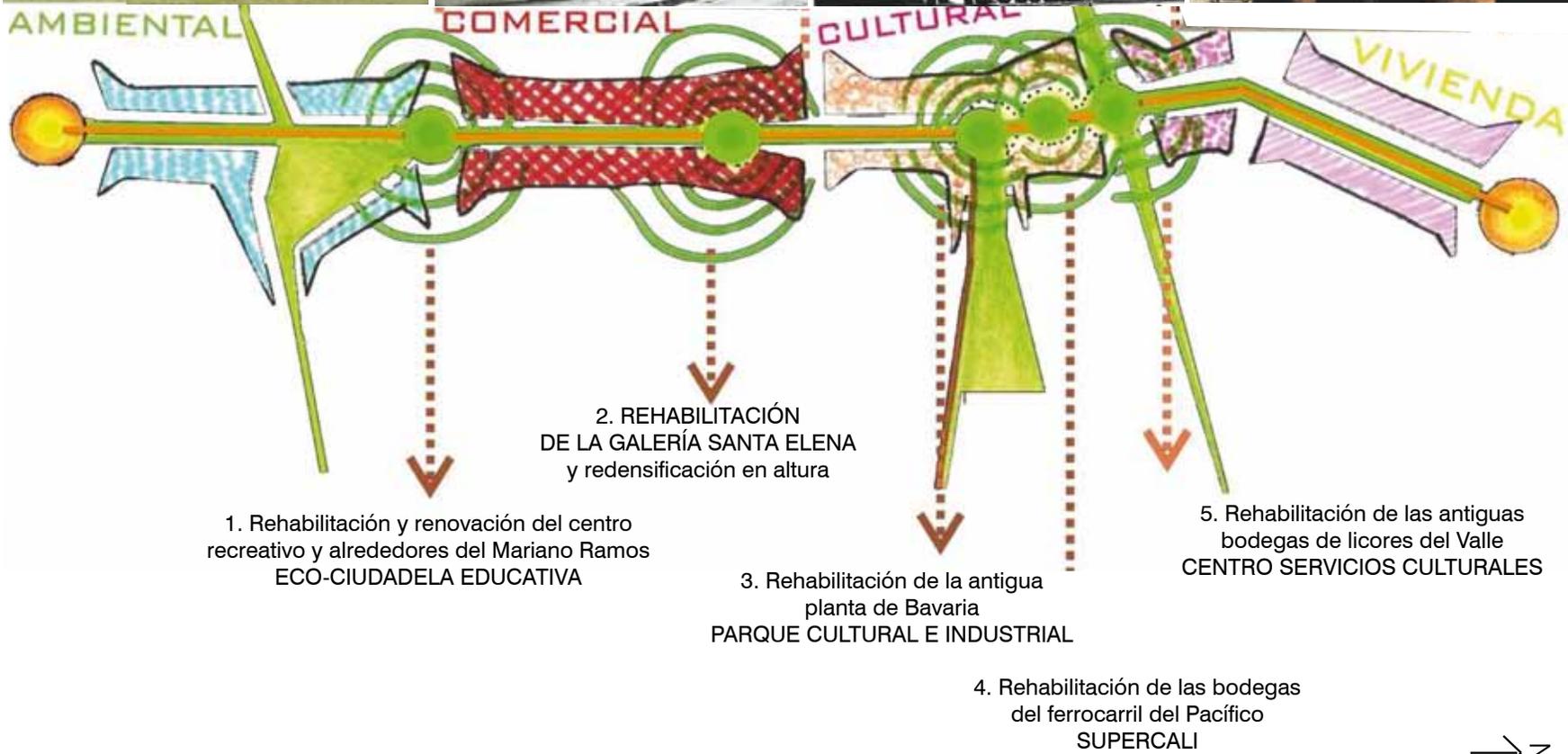


Sistema de tranvía - rutas.



Sistema de tranvía - Estaciones.

Proyectos estratégicos



PROYECTO 1. ECO-CIUDELA EDUCATIVA

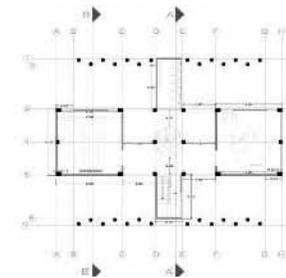
CAROLINA VELASCO - CAMILO GUTIÉRREZ



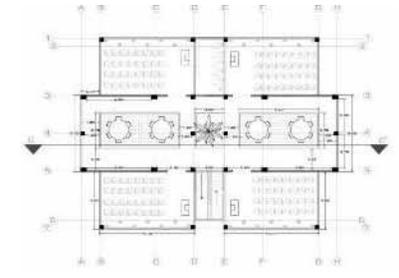
Planta general de la intervención.



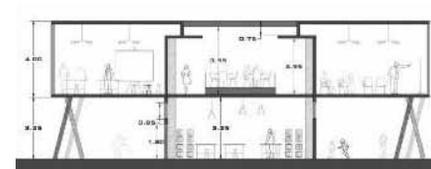
La propuesta de diseño urbano en el sector del Coliseo Mariano Ramos con el límite del río Meléndez consiste en generar un parque lineal que esté ligado a la propuesta de movilidad (tránvia), a la recuperación del canal del río Cañaveralejo y a la intervención del área de renovación con este proyecto estratégico, logrando así una conexión de los sectores de esta parte de la ciudad. El parque lineal está propuesto sobre todo el separador vial de la autopista Simón Bolívar, renovándolo y generando espacio urbano aprovechable.



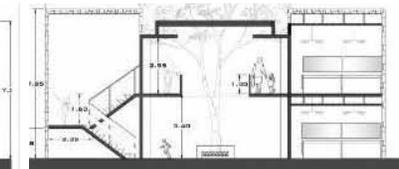
Planta primer piso.



Planta segundo piso.



Corte longitudinal.



Corte transversal.



PROYECTO 2. REHABILITACIÓN GALERÍA SANTA ELENA

CAROLINA PAZ- OSCAR SERNA

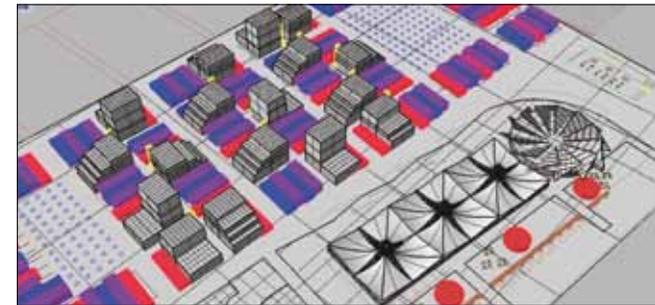


- Parque-canchas múltiples.
- Parqueaderos públicos subterráneos.
- Ruta gastronómica.
- Rehabilitación galería.
- Tranvía.
- Cicloruta.
- Zona comercial.
- Hundimiento par vial.
- Colegio.
- Hotel de paso.
- Plaza.
- Calles peatonales.
- Bodegas-almacenes minoristas.
- Plaza de mercado temporal.
- Nuevas células de vivienda.

Zonificación.



Planta general urbana.



La vivienda y el desarrollo progresivo dentro de lo urbano.



Planta piso 1 - comercio.



Vivienda - apartamentos en dúplex.

Relaciones urbanas

- El proyecto plantea construir la ciudad sobre la ciudad, haciéndola factible, sostenible, en la medida que la renovación urbana pueda generarse. Por esta razón se plantean bloques de vivienda de crecimiento progresivo horizontal y vertical.
- Se plantea la construcción de nuevas calles aprovechando los patios traseros de las viviendas. Estas calles serán de carácter más

urbano, más privado, para el servicio de los residentes. Las calles existentes conservarán un carácter netamente comercial.

- Se decide peatonalizar las calles internas antiguas y nuevas del sector con el fin de reorganizar el comercio y eliminar el conflicto vehículo-peatón.
- Se generan dos plazas de mercado auxiliares, como apoyo a la galería que podrán ser utilizadas por la comunidad durante la semana.



Sección transversal.



Fachada.

PROYECTO 3. PARQUE CULTURAL E INDUSTRIAL

OLGA QUIJANO - JESÚS OSPINA



Cubiertas y planta general de la intervención.



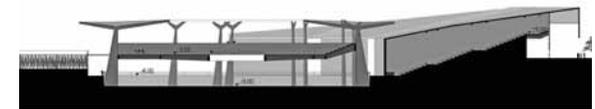
Planta baja.

Planta a nivel.

Proyecto urbano

Se generan cinturones verdes y parques lineales con el fin de distribuir equitativamente el espacio público en el sector. En el parque industrial los lotes baldíos y menos consolidados se convierten en parques que se integran entre sí. Algunas zonas verdes son generadas con el fin de proporcionar un amortiguamiento a la actividad del tranvía, otros se generan como espacio público para una vía, otros como la ronda del río Cali y los últimos para articular recorridos.

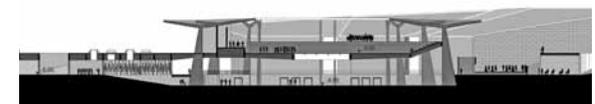
Los grandes equipamientos del parque lineal corresponden a los proyectos estratégicos de la vértebra cultural del plan maestro, son interconectados por el espacio público del par vial de la calle 25 y 26. A lo largo de la 25 se propone vivienda en altura, industria (oficinas, electrónica y tecnológica) y usos mixtos con el fin de motivar el sentido de pertenencia por parte de los barrios colindantes.



Corte C.



Corte B.



Corte A.

PROYECTO 4. SUPERCALI

WILLIAM ORDÓÑEZ - JAIRO ANDRÉS TERÁN



Planta general de la intervención.



Planta ala derecha piso 1.

Share Space - Espacio compartido

Concepto de diseño que tiende a separar el espacio público de su configuración de infraestructura para unirlo a su condición de lugar, eliminado su "estanqueidad".

PROYECTO 5. CENTRO DE SERVICIOS CULTURALES

DIANA LUCÍA NIETO - LINA MARCELA VIRGEN



Localización general.



Planta general del proyecto.



Planta de auditorio.



- Espacio público.
- Vivienda.
- Comercio.
- Equipamientos.

El concepto de diseño es que lo natural, lo musical y lo cultural se filtren en el espacio de una manera dinámica y para conformar un solo espacio, en todo el diseño urbano que permita relacionarse como un tratamiento que se proyecta y que desde su punto de origen logra reha-

bitilar el lugar como tratamiento de quiropraxia urbana naturaleza en movimiento que es el concepto general de la estructura urbana donde el elemento esencial en esta área estratégica es el elemento cultural.



Corte longitudinal del proyecto.





Maqueta de proyecto estratégico Centro Deportivo, Ecológico y Cultural Mariano Ramos - Grupo Cali Verde.

IV. PROYECTOS

**UNIVERSIDAD
DE SAN BUENAVENTURA CALI**



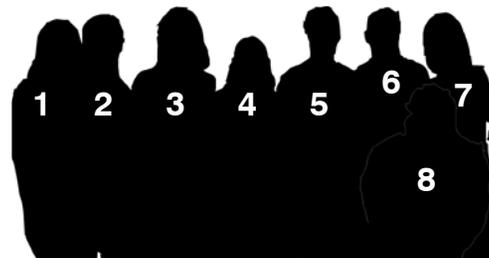
Ejercicio de percepción del recorrido del corredor urbano.
Grupos Eje de Integración Urbana y Cali Verde.



1-2

1. “Eje de Integración Urbana” 2. “Cali Verde”

1. María Fernanda Arbeláez (Eje de Integración Urbana)
2. Andrés Felipe Roldán R. (Cali Verde)
3. Luisa Fernanda Calle S. (Eje de Integración Urbana)
4. Sandra Idrobo Salazar (Eje de Integración Urbana)
5. Erik Felipe Castro G. (Cali Verde)
6. Santiago Andrés Ayerbe O. (Cali Verde)
7. Catalina Morillo N. (Cali Verde)
8. David Díaz Bustamante (Eje de Integración Urbana)



Proyectos estratégicos

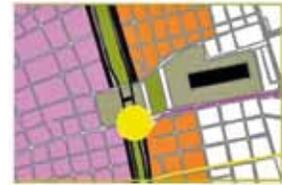


Localización proyectos estratégicos.

* Proyectos desarrollados por el grupo.



4. Estación Central de Occidente*.



3. Zona industrial.



2. Corredor peatonal Santa Elena*.



1. Mariano Ramos.

Convenciones	
[Orange square]	Área de influencia
[Pink square]	Centro
[Red square]	Equipamiento comercial
[Blue square]	Equipamiento institucional
[Green square]	Equipamiento deporte-recreación
[Brown square]	Patrimonio
[Purple square]	Estación inter-regional
[Yellow square]	Estación Metro
[Grey square]	Galería
[Yellow outline square]	Proyectos específicos
[Blue line]	Ríos
[Red line]	Vías principales
[Purple line]	Vía férrea
[Green line]	Vías transversales

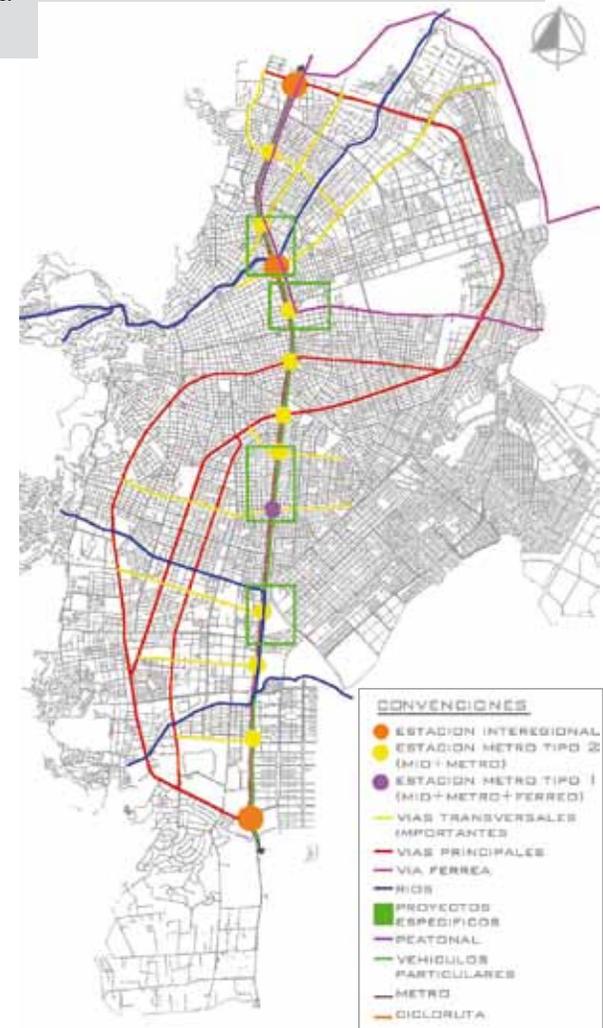
Objetivos generales

1. El eje nos brinda la oportunidad de proponer un camino hacia la integración regional a partir de la movilidad.
2. Explotar el potencial del par vial como columna vertebral de la ciudad en relación con su posición dentro de ella.

Objetivos específicos

1. La integración se basa en la reactivación de algunos modos de transporte y el ordenamiento de otros:
 - La reactivación del tren y su potencial para transportar pasajeros y carga más eficiente.
 - La carga aun puede atravesar el eje y puede hacerlo con menos problemas.
 - Se desconggestionan el eje haciendo que los buses interregionales no crucen la ciudad para llegar al terminal.
2. Dentro de la ciudad se pretende integrar el sistema de transporte masivo añadiendo un nuevo modo base: el metro.
3. Los cruces son percibidos como zonas de confluencia y además por su localización en las estaciones del nuevo sistema intermodal.
4. El sistema de transporte integral no solo beneficiará a los equipamientos más cercanos al eje, sino a muchos más dentro del espacio urbano ya que alrededor de las estaciones se generarán proyectos de renovación/revitalización para hacer más atractivo el uso del metro.

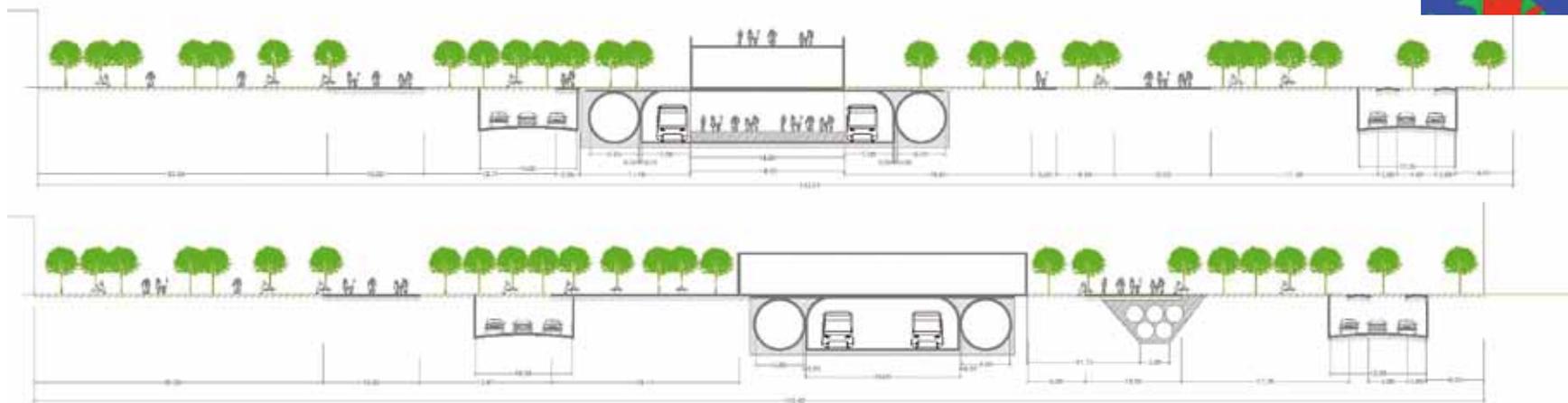
3. Concebir el eje como un solo elemento de jerarquía y percepción dentro de la ciudad y entenderlo como propuesta de un sistema regional.



Plano general de la intervención.

PROYECTO CORREDOR PEATONAL SANTA ELENA

SANDRA IDROBO - MARÍA FERNANDA ARBELÁEZ



Secciones transversales del corredor urbano.



Propuesta urbano-arquitectónica.

Estrategia de intervención

Creemos en densidad pero también en la plataforma urbanística ya que generamos otros usos que dotamos de espacio público como:

- **Equipamiento de salud:** el sector carece de un equipamiento de este tipo, satisface las necesidades y atrae mayor población.
- **Cali/CAI:** se propone un equipamiento que brinde seguridad a la población tanto flotante como permanente al igual que a los diferentes establecimientos comerciales y vivienda que se encuentran en el sector.
- **Hotel:** debido a su ubicación (centro de la ciudad) este servicio puede complementar los usos y serviría para atraer población.
- **Centro comercial:** es un ancla que genera mayor flujo de población permitiendo un mayor desarrollo de actividades a diferentes horas del día.

Indicadores de la propuesta

Población a reubicar
1129 familias.

Oferta de vivienda
1470 viviendas

Población acogida
341 familias.

Espacio público
63.782 m²

Equipamientos propuestos

Salud: 16.789 m²

Cali/CAI: 3.126 m²

Estaciones: 3.211 m²

Hotel: 15.765 m²

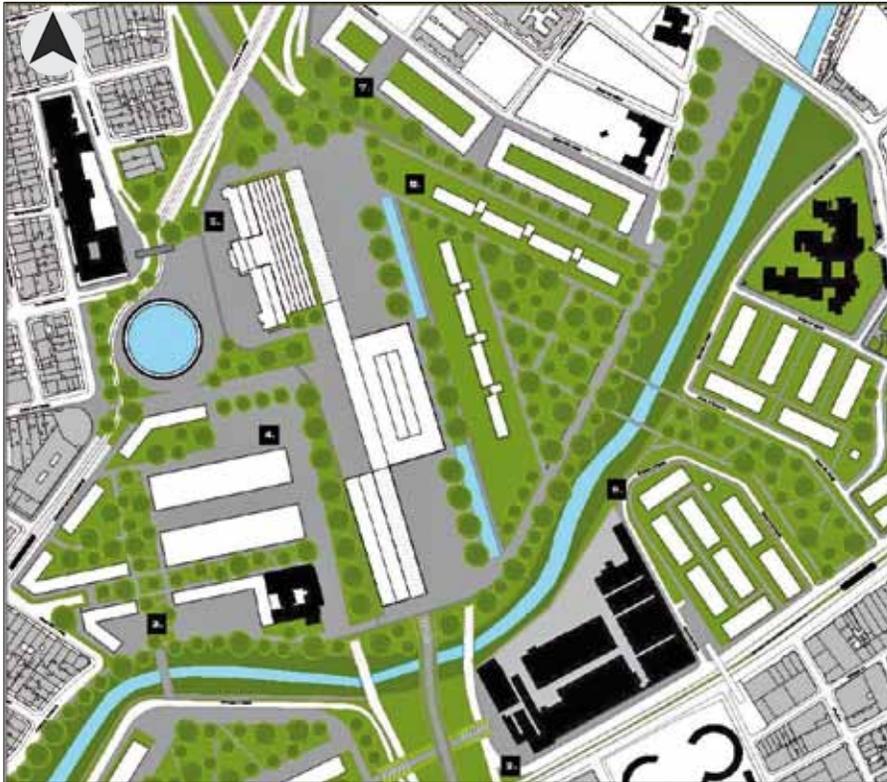
Centro comercial: 16.546 m²



Referencia.

PROYECTO ESTACIÓN CENTRAL DE OCCIDENTE

LUISA CALLE - DAVID DÍAZ



Propuesta urbano-arquitectónica.



La estación pretende ser el corazón de la región y dar a la urbe las actividades e infraestructuras masivas que demanda para la movilidad, la cultura y la educación.

1. ESTACIÓN CENTRAL

Aprovechando la actividad del río y su localización privilegiada, se proyecta una zona hotelera cuya tipología edificatoria en altura permite albergar grandes plazoletas públicas que se incorporan a la ronda del río. Área: 70.900 m².

2. ZONA COMERCIAL

Zona de transición entre la zona hotelera y el centro de convenciones y además saca provecho de ello. Área: 12.500 m².

3. PARQUE LA IMAGINERA

Museo Interactivo de Ciencias que aprovecha las instalaciones de la antigua Licorera del Valle y realiza una alianza con el parque tecnológico La Imaginera para desarrollar un museo interactivo de ciencias. Área: 32.900 m².

4. CENTRO DE CONVENCIONES

Salas de múltiples usos, teatro, salas imax que funcionan de noche (cuando no hay eventos). Área: 34.700 m².

5. ESTACIÓN CENTRAL

Restauración de edificios patrimoniales como terminal de trans-

portes y la estación del ferrocarril. Se proyecta un nuevo edificio para el MIO. Área: 1.000 m².

6. ZONA DE VIVIENDA

Vivienda en altura donde se ubicarán los habitantes de las manzanas renovadas. La tipología tiene plataformas regulares como paramento. Unas dos terceras partes de los apartamentos serán para venta con el fin de recuperar la inversión.

- Área: 72.900 m².
- No. familias trasladadas: 245.
- No. apartamentos propuestos: 490.

7. ZONA ESCOLAR

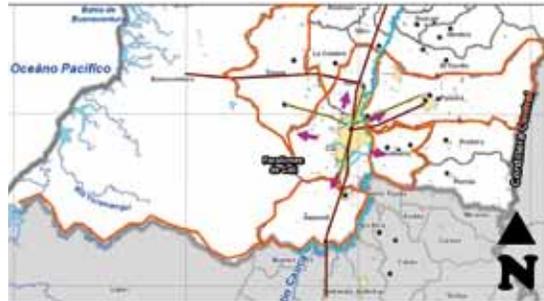
Instalaciones que atienden la urgente demanda escolar de la ciudad. Cuenta con: preescolar, primaria, bachillerato. Área: 31.170 m².

8. COMPLEJO DE MUSEOS

- Museo de arqueología e historia del Valle.
 - Museo de ciencias naturales del Valle.
 - Museo de arte del Valle.
- Área: 73.800 m².



CORREDOR AMBIENTAL DE MOVILIDAD URBANO REGIONAL
CALI VERDE
una ciudad para todos.



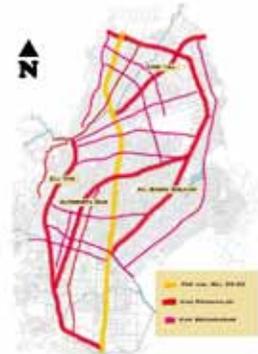
Localización regional.



Referente.



Localización de proyectos estratégicos.



Sistema de movilidad.



Sistema de transporte.



Sistema ambiental.



Zonificación.

Explicación general

Corredor de movilidad Cali Verde parte de una idea base que consiste en plantear una ciudad mucho más amigable con el medio ambiente, en simultáneo con las necesidades y requerimientos que esto conlleva. Teniendo en cuenta muchas herramientas que nos brinda Cali en un nivel más urbano, hemos propuesto una serie de proyectos que vinculen y relacionen de manera sociocultural, económica y medioambientalmente la ciudad en sí misma, con el resto del departamento y el país.

Toda esta serie de elementos: las vías importantes, los ríos, los farallones y la percepción histórica que tienen algunos espacios internos para los caleños, fueron nuestras guías en el desarrollo y consolidación de esta propuesta.

Objetivo general

Promover la movilidad en el corredor como eje jerárquico de la ciudad de Cali, fortaleciendo su identidad a través de elementos ecológicos, ambientales y de transporte público masivo que unifiquen su imagen, además de nuevos usos y equipamientos que consoliden su función y permitan recuperar la ciudad para el peatón.

Objetivos específicos

1. Eje de transporte público masivo: tranvía.
2. Consolidación interregional del eje: tren de cercanías.
3. Reforma de usos y creación de equipamientos que contribuyan a la consolidación del corredor.
4. Creación y recuperación de espacio público efectivo que caracterice el eje como un corredor ambiental.
5. Vínculo con los ejes transversales de los ríos por medio de ciclo-rutas y paseos peatonales.

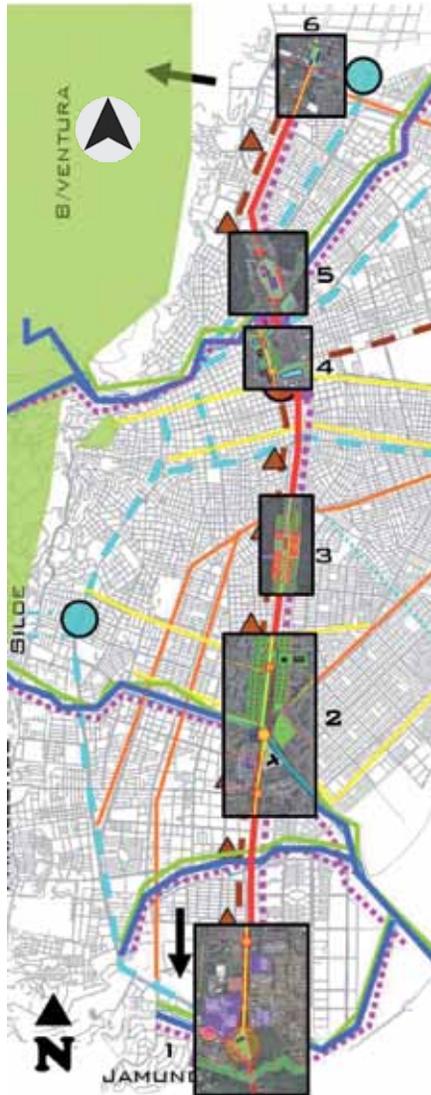


CORREDOR AMBIENTAL DE MOVILIDAD URBANA REGIONAL
CALI VERDE
una ciudad para todos.



DESARROLLO SOSTENIBLE

Proyectos estratégicos



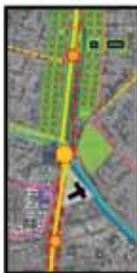
Localización de proyectos estratégicos.



- 6**
Terminal Yumbo
- Remate corredor vial.
 - Espacio público.
 - Tren de cercanías.
 - Estación TRANMIO.
 - Conexión nueva zona industrial.



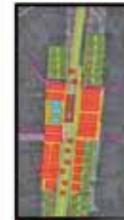
- 4**
Centro Integral de Negocios Cultura y Desarrollo*
- Cambio de tipología del antiguo sector industrial.
 - Recuperación de edificios patrimoniales.
 - Readecuación de edificios en buen estado.
 - Zona hotelera.



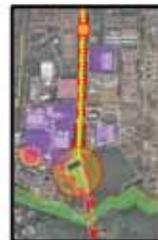
- 2**
Centro Cultural, Recreativo y Ambiental Mariano Ramos*
- Renovación tipológica de vivienda.
 - Reestructuración de equipamientos escala sectorial.
 - Vivienda multifamiliar en altura VIS.



- 5**
Parque Terminal Cali Verde
- Restauración Antigua estación del tren.
 - Consolidar el sector de la salud en la zona.
 - Hundimiento corredor vial en este tramo.
 - Rehabilitación Terminal de transportes.



- 3**
Sector Comercial Eco-galería Santa Elena
- Potenciación Galería Santa Elena.
 - Redensificación en altura de vivienda multifamiliar en altura VIS.



- 1**
Terminal Jamundí
- Remate corredor vial.
 - Nuevos espacios públicos en relación estación TRANMIO, MIO y jardín plaza.
 - Amplias zonas verdes de goce público.
 - Tren de cercanías.
 - Estación TRANMIO.



Datos generales

El proyecto corredor de movilidad Cali Verde, recoge una serie de variables que lo aterriza en un contexto de desarrollo urbano regional y municipal, es por estas razones que planteamos un tren de cercanías que ayude a reactivar las relaciones socioculturales y económicas de la región.

Al interior de la ciudad se propone un sistema de tranvía (Tranmío) que ayudará a conectar el sentido norte sur, y acompañado del transporte masivo, cumplirán la necesidades de movilidad que requieren los caleños.

Como elementos que impulsen el desarrollo general de Cali, proponemos una serie de equipamientos y espacios públicos: en el sur, con la Terminal de Jamundí y el centro deportivo, ecológico y cultural Mariano Ramos, en el centro con el sector comercial eco-galería Santa Elena, en el antiguo sector industrial, con el centro integral de cultura y desarrollo y al norte con el parque Terminal Cali Verde y la Terminal Yumbo.



Perfiles viales de las zonas homogéneas.

* Proyectos estratégicos desarrollados por el grupo.

PROYECTO CENTRO CULTURAL, RECREATIVO Y AMBIENTAL MARIANO RAMOS

SANTIAGO AYERBE OTOYA - CATALINA MORILLO NOGUERA



CORREDOR AMBIENTAL DE MOVILIDAD URBANO REGIONAL
CALI VERDE
una ciudad para todos.



Objetivo de la intervención Mariano Ramos

- Creación de un equipamiento de escala urbana.
- Aprovechamiento paisajístico de los recursos ambientales.
- Concreción de la movilidad efectiva.
- Creación de un espacio público efectivo y reservas ambientales para la ciudad.
- Consolidación del uso residencial a través de una nueva tipología que mejore la calidad de vida y equipamientos suficientes para cubrir las necesidades de la población del sector.

Programa general

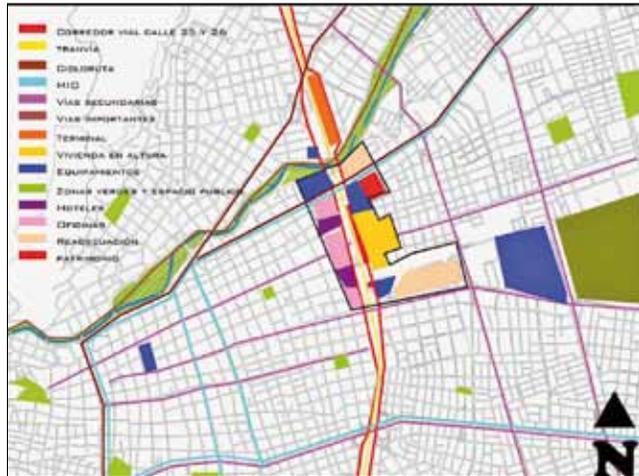
1. Biblioteca Cali Futuro.
2. Estación Intermodal Mariano Ramos.
3. Complejo de equipamiento sectorial.
 - Guardería.
 - Parque Cali Verde.
 - C.A.L.I.
 - C.A.I.
 - Refuerzo deportivo al aire libre.
4. Equipamiento sectorial.

PROYECTO CENTRO INTEGRAL DE NEGOCIOS, CULTURA Y DESARROLLO

ANDRÉS FELIPE ROLDÁN - ERICK FELIPE CASTRO



CORREDOR AMBIENTAL DE MOVILIDAD URBANO REGIONAL
CALI VERDE
una ciudad para todos.



Escala Intermedia.

Objetivo general

Reformar y recuperar la zona industrial de la ciudad basados en la importancia que tiene este sector y los equipamientos que en él se ubican, creando un espacio para la cultura, los negocios y el desarrollo tanto a nivel nacional como internacional.

Objetivos específicos

1. Cambio de usos y creación de equipamientos, que contribuyan a la consolidación del sector.
2. Promover el proyecto como elemento vinculador este-oeste de la ciudad a través de la continuidad de sus vías.
3. Satisfacer la necesidades que demanda la ciudad en el tema de negocios y progreso en general.
4. Proponer espacio público efectivo que caracterice el eje como un corredor ambiental.
5. Restaurar los edificios de gran valor para la ciudad, dándoles un uso de carácter público.



Planta urbana y corte transversal del proyecto.

Datos generales del proyecto

El centro integral de negocios, cultura y desarrollo tiene como meta proponer un espacio en la ciudad propicio para responder a las necesidades que genera su proximidad con El Centro y la Terminal de Transportes. Es así que definimos usos y tipologías; sobre la Calle 25 se construirá vivienda multifamiliar en altura, se rehabilitarán las antiguas bodegas

del ferrocarril y El Molino, se readecuará la antigua Licorera del Valle y el edificio de Bavaria. Sobre la Calle 26 estarán ubicados edificios de uso comercial, de oficinas, industria hotelera y un equipamiento de auditorios con relación al río Cali. Todo esto tendrá como eje estructurante la proposición de nuevos espacios verdes y la conservación medioambiental.



3-4

3. “Boulevard Metropolitano”

4. “Tu Metro”

1. Jairo A. Moncada C. (Boulevard Metropolitano)
2. Laura M. Sabogal T. (Boulevard Metropolitano)
3. Bryan Zúñiga Toro (Tu Metro)
4. Leidy Andrea Cárdenas G. (Tu Metro)
5. Andrea Londoño J. (Tu Metro)
6. Laydy Vanessa Rendón O. (Boulevard Metropolitano)
7. Lorena Inés Gutiérrez G. (Boulevard Metropolitano)
8. Melissa Aponte L. (Tu Metro)





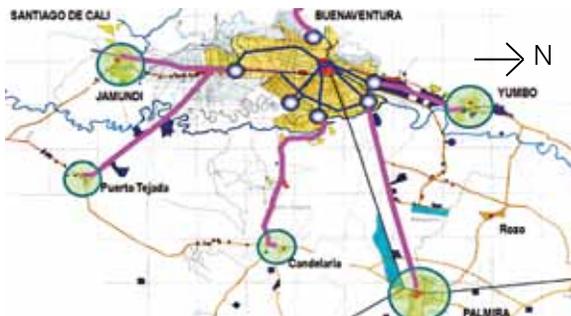
Proyectos estratégicos

Objetivo general

Reestructuración del corredor vial como eje estructurante de la movilidad en la ciudad de Cali y las relaciones a nivel regional.

Objetivos específicos

1. Mejorar la calidad de vida de las áreas de influencia del corredor y de la ciudad.
2. Implementar un medio de transporte rápido y amable ambientalmente que sea eficiente y conecte puntos estratégicos de la ciudad.
3. Integrar y desarrollar múltiples espacios públicos con equipamientos culturales, deportivos, comerciales, dotados con mobiliario urbano para la ciudad y la región.
4. Darle prioridad al peatón con andenes amplios y paseos urbanos acompañados de vegetación y equipamientos adecuados.
5. Integrar el plan maestro de ciclo-rutas de Cali y el MIO al sistema de tranvía.



Fuente: plano base. Estudio Metrológico Cali, 1997.



1. PARQUE DEL AGUA*

En el sector norte contiguo a la estación de cabecera se desarrollará un espacio público que destaca la importante presencia de los diferentes cuerpos de agua de la ciudad.



2. En la zona de la antigua estación del ferrocarril se concentrarán equipamientos culturales a escala urbano regional para la recuperación de edificios patrimoniales y la integración de espacio público a lo largo del río Cali.



3. GRAN PARQUE DEL COMERCIO Y LA CULTURA*

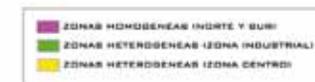
En la zona centro se libera el separador vial de las edificaciones para dar espacio a actividades de esparcimiento cultural y comercial alrededor de la Galería Santa Elena.



4. En un costado de la ribera del río Meléndez se plantea un centro interactivo de arte, ciencia y cultura para la población estudiantil y juvenil de la zona.



Perfiles viales de las zonas homogéneas.



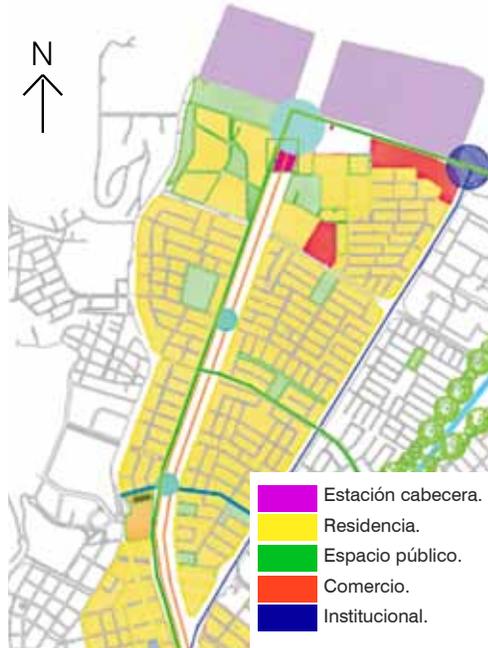
Zonas homogéneas.

Localización proyectos estratégicos.

* Proyectos desarrollados por el grupo Boulevard Metropolitano.

PROYECTO PARQUE DEL AGUA

LAYDY VANESSA RENDÓN - LORENA INÉS GUTIÉRREZ



Localización del proyecto en el sector.



Zonificación y localización de actividades.



Morfología.



Referencia zonas peatonales: Recuperación del eje ambiental Avenida Jiménez de Quesada, Bogotá DC.



Referencia hundimiento vía: Megaobras proyectadas para Cali.



Sección tipo del sector.

Contexto

Este proyecto hace parte de la propuesta de cuatro parques temáticos a desarrollar dentro de la propuesta general del Boulevard Metropolitano y como complemento de los proyectos arquitectónicos a realizar en el lugar.

En el sector norte, contiguo a la estación intermodal de cabecera, se desarrolla un espacio público que destaca los cuerpos de agua de la ciudad y se reactiva a nivel comercial y recreativo.

Así como la zona homogénea del sur, el sector se caracteriza por su buena calidad ambiental, por ser inicio y remate del recorrido, en especial los puntos de acceso a la ciudad, como lo es este proyecto.

El proyecto

Al norte del proyecto se ubicará la terminal de cabecera que realizará la conexión entre el límite de la ciudad de Cali y Yumbo.

Al sur del área del proyecto se localizan desarrollos inmobiliarios de vivienda y de espacio público –Parque del Agua– de acuerdo con las áreas de oportunidad identificadas en el diagnóstico.

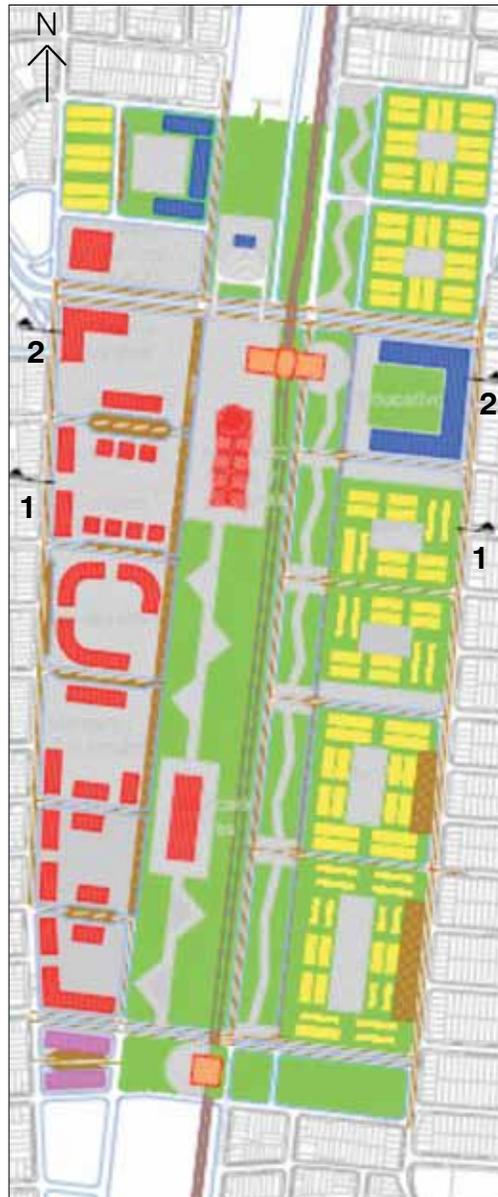
Para garantizar una unidad peatonal, visual y paisajística entre los dos polos de desarrollo de este proyecto se propone el hundimiento de la Calle 70, dejando la superficie exclusiva para peatones.



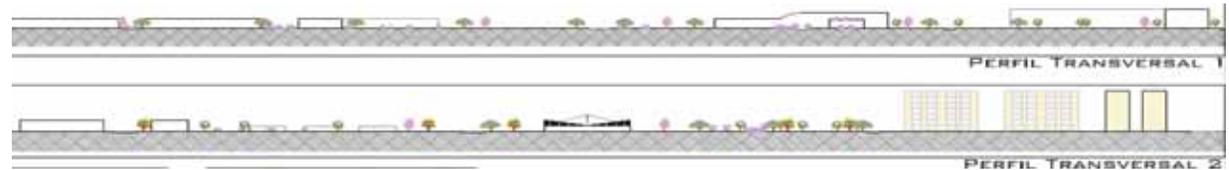
Referencias para Parque del Agua: Parques de los Deseos y los Pies Descalzos, Medellín.

PROYECTO GRAN PARQUE DEL COMERCIO Y LA CULTURA

LAURA SABOGAL - JAIRO MONCADA



Planta urbana.



Objetivo

En la zona centro se libera el separador vial de las edificaciones para dar espacio a actividades de esparcimiento cultural y comercial alrededor de la Galería Santa Elena.

Solución a invasiones y comercio informal

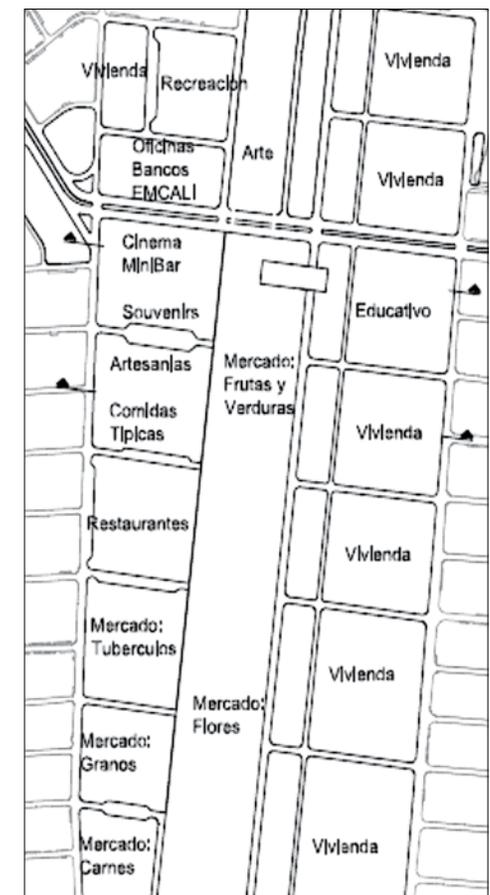
La reubicación ordenada de los comerciantes informales y las viviendas de invasión en proyectos consolidados y equipados, densificando la ciudad en altura y liberando espacio público, incentivará la inversión privada en el sector y mejorará la calidad de vida de sus habitantes.

Una vivienda y un empleo digno, acompañados de espacios públicos equipados, disminuirá los niveles de violencia y optimizará las actividades comerciales.

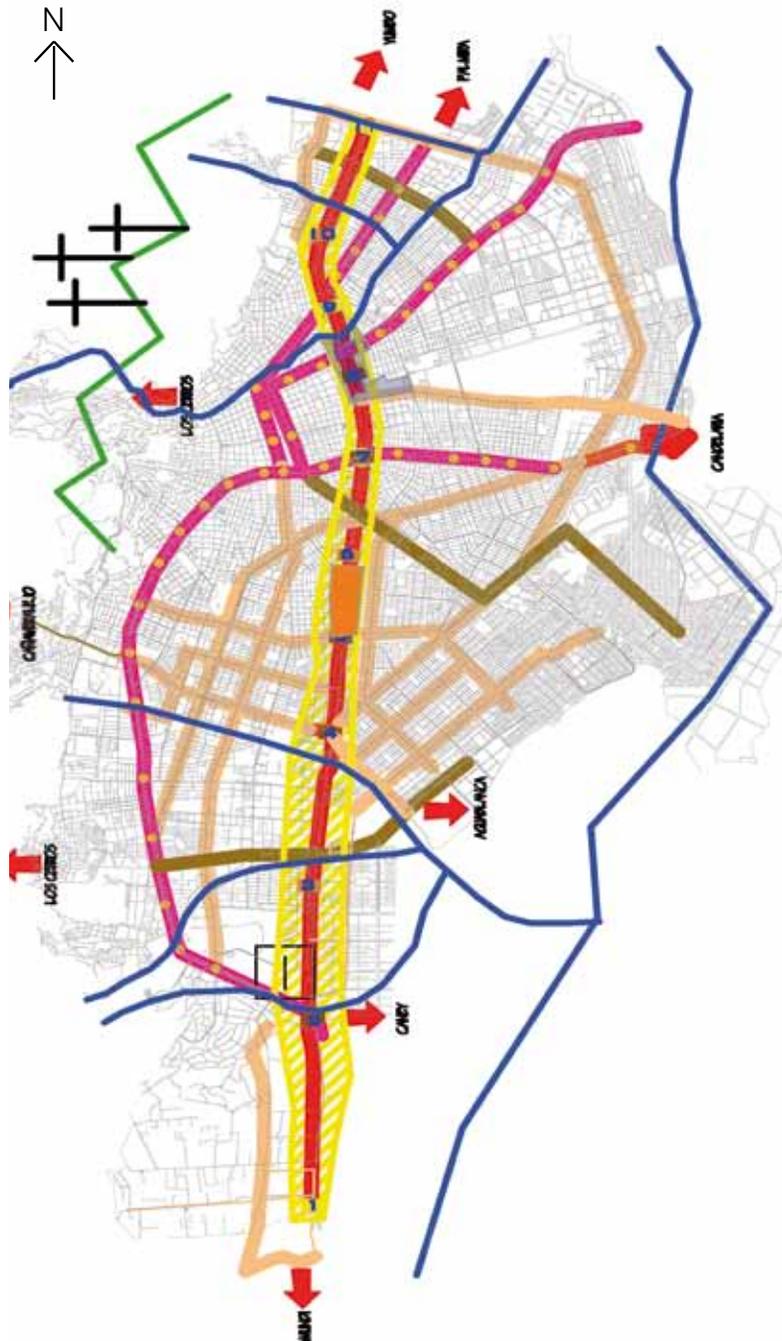
Tranvía

Como medio de transporte masivo, limpio y eficiente, que estructura y relaciona la ciudad en sentido nortesur. Con una velocidad máxima de 70 km/h y estaciones de parada cada 1.200 mts, en promedio atravesará la ciudad en aproximadamente 17 minutos. Tres vagones articulados, dan una capacidad de 140 pasajeros y con una frecuencia cada 5 minutos, el sistema movilizará 1.680 pasajeros por hora.

- Zona comercial
- Zonas blandas
- Zona de intervención
- Zona residencial
- Zona dura
- Vías vehiculares
- Estación tranvía



Propuesta de actividades.



Tenemos un eje estructurante que atraviesa la ciudad de norte a sur con una gran variedad de jerarquías viales, con diversos niveles de estratificación, diferentes precios del suelo y maneja varias escalas para equipamientos importantes. Esta heterogeneidad nos da pie para desarrollar los proyectos.

Objetivo general

Implementar un nuevo sistema de transporte de alta velocidad subterráneo, que se articule a los demás modos de transporte con el fin de abastecer y mejorar la movilidad de la ciudad y a nivel interregional, vinculándola en sentido oriente - occidente mediante el sistema masivo integral de occidente (MIO) y en sentido norte – sur mediante el sistema propuesto Tu Metro.

Objetivos específicos

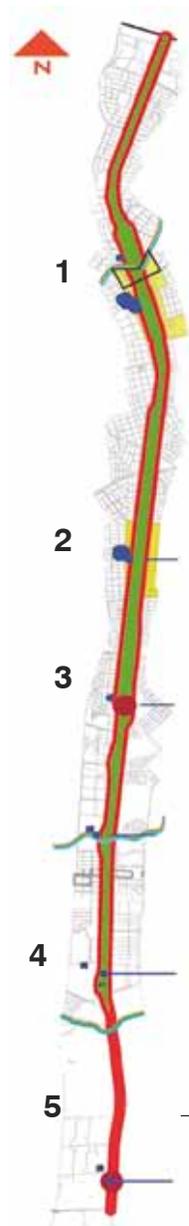
- Generar un corredor verde y ancho de espacio público sobre la vía férrea.
- Crear ejes lineales como senderos peatonales y ciclorutas con el fin de bajar la cobertura de transporte privado buscando favorecer al peatón mediante la creación de espacio público.
- Zonificar el corredor dependiendo de su uso, renovando el uso comercial ubicado sobre el sector de la galería, implementando el uso residencial y los usos complementarios en la zona industrial con el fin de generar equipamientos públicos que recuperen esta zona.
- Recualificar el tejido urbano generando espacios públicos alrededor de edificios patrimoniales y nuevos equipamientos como bibliotecas, edificios multifamiliares etc.

Con este proyecto buscamos mejorar tanto la movilidad como el espacio público, ya que el eje que demarca el Metro es renovado tanto en lo subterráneo como en el exterior, generando espacialidades diseñadas para el uso urbano y para conectar la ciudad entre sí y con los contextos regionales.



Referencias.

Proyectos estratégicos



Localización proyectos estratégicos.

1. Centro Empresarial Metropolitano Las Palmas*



Generar una renovación en la zona industrial vinculándola con el centro de la ciudad, vincular ejes lineales como senderos y ciclo rutas con el sistema de movilidad "Tu Metro" mediante la creación de espacio público, reactivando las bodegas del ferrocarril donde se generará una nueva estación y se integrará con un equipamiento de gestión pública de escala urbana.

2. Centro Urbano y de Espacio Público Galería Santa Elena*

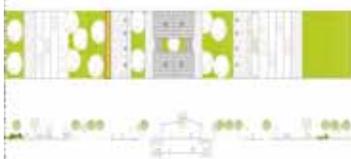


Conservar y consolidar el uso comercial ubicado sobre el sector, renovando el uso residencial y abasteciendo los usos complementarios como comercio, recreación, etc., con el fin de generar equipamientos de uso público articulados a los modos de transporte de la ciudad y al nuevo modo de transporte Tu Metro.

3. Centro Urbano Los Ficus

Recuperar el tejido urbano con el fin de generar zonas de espacio público sobre el corredor, complementar el Coliseo María Isabel Urrutia con equipamientos culturales.

4. Centro Lineal y de Espacio Público Los Graduales



Recuperar el tejido urbano generando espacios públicos alrededor de edificios patrimoniales y nuevos equipamientos como bibliotecas, edificios multifamiliares, etc.

5. Centro Urbano El Samán

Sobre el antiguo autocine generar una de las estaciones más importantes del sistema de transporte Tu Metro el cual será una vía más fácil para acceder a Jamundí.

* Proyectos desarrollados por el grupo Tu Metro.



Zonas homogéneas.

ZONA A: corresponde a dos zonas localizadas en los extremos norte y sur del corredor. Se caracterizan por su buena calidad ambiental, las mejores condiciones socioeconómicas, ser inicio y remate del recorrido, ser acceso de los flujos interregionales y tener una conexión directa con las troncales del MIO. El uso principal del suelo es residencial complementado con servicios de escala sectorial al norte y de escala urbano-regional al sur.

ZONA B: corresponde al área del corredor que limita con el denominado "Centro Global", que contiene el centro histórico de la ciudad, con valores patrimoniales a conservar y revitalizar, morfología de grandes manzanas y predios que facilitarán la intervención de proyectos urbanos y una dinámica económica importante con usos de comercio y servicios de pequeña y mediana escala.

ZONA C: corresponde al área del corredor con condiciones extremas, espacialmente presenta el perfil más angosto, económicamente un alto dinamismo por la diversidad de actividades asociadas al mercado de escala urbano regional, de gran impacto sobre el sector de influencia. Es una zona bien conectada a la ciudad por vías vehiculares pero mal servida en cuanto al sistema de transporte público masivo. La calidad ambiental es mala con escasa cobertura arbórea y problemas de contaminación de diferentes fuentes. La estratificación es baja entre 2 y 3, y cuenta con los índices más altos de inseguridad y violencia del corredor.

ZONA D: está localizada en un sector estratégico y excepcional del corredor por la conectividad que establece con el centro global de la ciudad, las troncales del SITM MIO de la Avenida 3N y la Carrera Primera, de escala interregional. Cuenta con equipamientos urbano-regionales y tiene un alto valor paisajístico por su relación con el corredor ambiental del río Cali. Adicionalmente, tiene alto potencial de desarrollo de espacio público efectivo asociado con valores arquitectónicos patrimoniales que generan gran identidad y sentido de pertenencia a la ciudadanía caleña.

PROYECTO LAS PALMAS CENTRO EMPRESARIAL METROPOLITANO

ANDREA CÁRDENAS - BRYAN ZÚÑIGA



Planta general de la intervención.

Objetivos específicos

- Generar una renovación urbana en la zona industrial, vinculándola con el centro de la ciudad.
- Vincular ejes lineales como senderos peatonales y ciclo rutas con el sistema de movilidad Tu Metro mediante la creación de espacio público.
- Vincular esta renovación con el proyecto Tu Metro, reactivando las bodegas del ferrocarril donde se generará una nueva estación y se localizará la Registraduría.

Plan de ocupación general

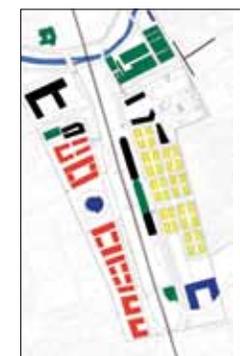
- Vivienda multifamiliar (5 pisos); edificios en torres de cinco pisos destinados para vivienda multifamiliar de aproximadamente 100 m² y 120 m² para familias con padres y dos o tres hijos.
- Comercio (2 piso); restaurantes, lavandería, cafés internet, bancos, librería, tienda, supermercados.
- Hotelería (5 pisos); áreas destinadas para la zona hotelera.
- Espacio cultural (Licorera del Valle), centro de convenciones, cinemateca, teatro, museo de arte.
- Torres de oficinas (3 pisos); entidades bancarias, finca raíz, capacitaciones, oficinas de servicios varios.
- Registraduría (bodegas del ferrocarril).
- Centro interactivo (5 pisos).



Escala intermedia.



Sistema vial y estacionamiento.



Usos y actividades.



Flujos peatonales.



Espacio público.

PROYECTO CENTRO URBANO Y DE ESPACIO PÚBLICO GALERIA SANTA ELENA

ANDREA LONDOÑO - MELISSA APONTE



Escala intermedia.

 Vivienda	1. Museo
 Comercio	2. Centro Cultural
 Equipamientos	3. Parque Artesanal Santa Elena
 Elementos ambientales	4. Museo de ciencias
 Elementos patrimoniales	5. Biblioteca
 Estaciones	6. Parque temático



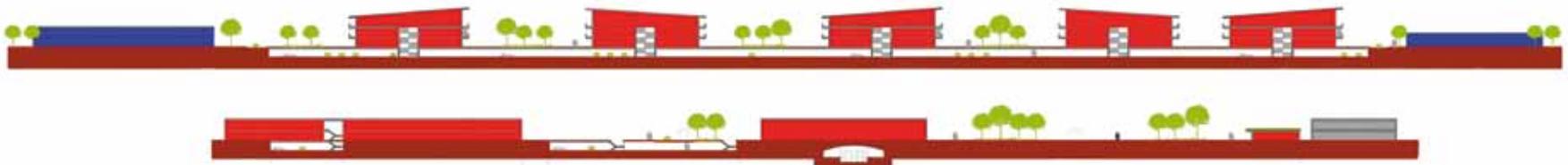
Planta general de la intervención.

Objetivo del proyecto

Conservar y consolidar el uso comercial ubicado sobre el sector, renovando el uso residencial y abasteciendo los usos complementarios como comercio, recreación, etc., con el fin de crear equipamientos de uso público articulados a los nodos de transporte de la ciudad y al nuevo modo de transporte (Tu Metro), buscando recuperar esta zona.

Objetivos específicos

- Generar un corredor verde y ancho de espacio público.
- Redensificar la vivienda unifamiliar en vivienda multifamiliar de tres a cinco pisos de altura.
- Recuperar el tejido urbano generando espacios públicos patrimoniales y nuevos equipamientos como centros urbanos, bibliotecas, etc.
- Crear nuevos parques de uso público para enriquecer y mejorar la calidad ambiental del sector, además de abastecer el uso residencial allí existente.



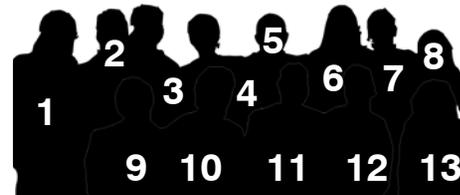
Secciones del proyecto.



5-6-7

5. “Corredor Ambiental Metropolitano - CAM” 6. “Eje Ambiental de Conexión Interregional” 7. “Tren Ligero y Ambiental del Pacífico”

1. Jhon Edinson Tapasco A. (Eje Ambiental de Conexión Interregional)
2. Oscar Javier Gómez P. (Tren Ligero y Ambiental del Pacífico)
3. Jhon Edinson Quiroz T. (Tren Ligero y Ambiental del Pacífico)
4. Gustavo A. Escobar M. (Tren Ligero y Ambiental del Pacífico)
5. Esteban Castaño Gómez (Corredor Ambiental Metropolitano CAM)
6. Lady Vanessa Garcés M. (Eje Ambiental de Conexión Interregional)
7. María Elisa Quinayas G. (Corredor Ambiental Metropolitano CAM)
8. Daniela Zamora Cano (Corredor Ambiental Metropolitano CAM)
9. Yamid García Prieto (Eje Ambiental de Conexión Interregional)
10. Daniel Delgado Obando (Corredor Ambiental Metropolitano CAM)
11. Andrés Useche Bohigas (Tren Ligero y Ambiental del Pacífico)
12. Leonardo Salcedo Piamba (Eje Ambiental de Conexión Interregional)
13. Arq. Urb. Marcela Falla Gutiérrez (Docente y coordinadora del taller)



CORREDOR AMBIENTAL METROPOLITANO

CAM
CORREDOR AMBIENTAL METROPOLITANO

SISTEMAS ESTRUCTURANTES

DIAGNÓSTICO TEMÁTICO - PLANO SÍNTESIS



ZONA NORTE
Zona con potencialidad de franjas verdes dispuestas sobre la vía férrea brindando calidad ambiental a la zona. Posee conflictos de abandono de la vida pública por el cerramiento de la vivienda multifamiliar

ZONA INDUSTRIAL
Zona con potencialidades de franjas verdes así como vinculación con la imagen histórica de la ciudad. La falta de habitantes y viviendas produce altos índices de inseguridad

ZONA CENTRO
Zona con potencialidades debido a su dinámica, que podría ser el elemento para la rehabilitación del sector. En la actualidad presenta conflictos como invasión de espacio público, hacinamiento, violencia.

ZONA SUR
Zona con potencialidades ambientales claras dispuestas a equiparse como espacio público. Conflictos de tránsito peatonal inseguro y bajo mantenimiento de zonas verdes. Accesibilidad a los predios dependientes del eje.

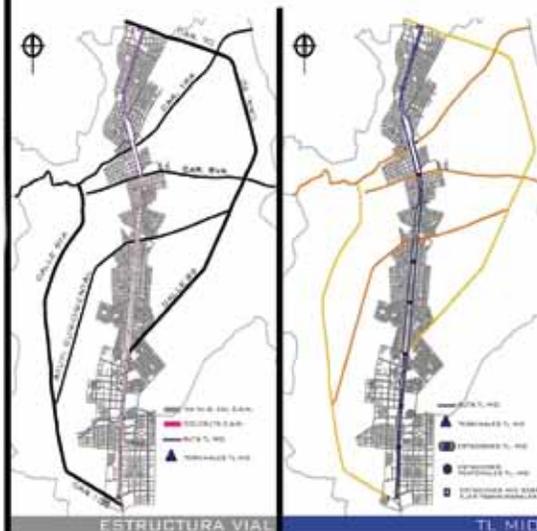
* Proyectos desarrollados por el grupo CAM.

Objetivo general del proyecto

La propuesta de este proyecto se plantea con el conocimiento de los diferentes conflictos y potencialidades del eje principal regional buscando crear un corredor de carácter metropolitano que comunique internamente a la ciudad y a sus municipios vecinos. Este proyecto se caracterizará por sus aspectos ambientales y de espacio público.

Objetivos específicos

- Asumiendo que la ciudad es un espacio y que el peatón genera su vitalidad, se le reconoce como el principal protagonista y que la movilidad peatonal sea el carácter principal del eje.
- Desarrollar la continuidad ambiental del corredor para lograr una actividad que favorezca las actividades colectivas que se realizan al borde de este.
- Desarrollar un eje de carácter intermunicipal.



1. TL MID NORTE
ÁREA APROXIMADA DE INTERVENCIÓN: 69,40 HECT.
N DE POBLACIÓN AFECTADA EN EL EJE: 9%

2. PARQUE OFICINAS TL MID
ÁREA APROXIMADA DE INTERVENCIÓN: 31,26 HECT.
N DE POBLACIÓN AFECTADA EN EL EJE: 4%

3. PARQUE BIBLIOTECA BAVARIA
ÁREA APROXIMADA DE INTERVENCIÓN: 37,61 HECT.
N DE POBLACIÓN AFECTADA EN EL EJE: 4%

4. PLAZA SANTA ELENA
ÁREA APROXIMADA DE INTERVENCIÓN: 27 HECT.
N DE POBLACIÓN AFECTADA EN EL EJE: 38%

5. TL MID SUR
ÁREA APROXIMADA DE INTERVENCIÓN: 71,18 HECT.
N DE POBLACIÓN AFECTADA EN EL EJE: 19%

Imágenes referentes.

PROYECTOS ESTRATÉGICOS

PROYECTO PLAZA SANTA ELENA

MARÍA ELISA QUINAYÁS - DANIELA ZAMORA



Objetivo general

Conociendo la situación actual del sector de la Galería Santa Elena y las características principales del eje vial CAM, se busca una dinamización y consolidación del uso comercial propio de la zona, logrando que este se integre con el espacio público propuesto, alcanzando igualmente la valorización del sector en la ciudad por medio de nuevos equipamientos que aportarán al desarrollo educativo y lúdico de los habitantes.

Objetivos específicos

- Al ser conscientes de las necesidades de los diferentes tipos de comercio que se producen en el sector, se busca generar una dinámica comercial que no invada el espacio público y que cuente con el área necesaria para su funcionamiento.
- Ya que la zona a intervenir carece de espacio público y de calidad ambiental se busca que el nuevo espacio público equipere el sector de modo tal que



Corte longitudinal.

la dinámica comercial sea una actividad complementaria y se construya una apropiación mayor del lugar donde habitan.

- Al existir una dinámica comercial organizada y un espacio público que la soporte y le genere mayor calidad, se proponen nuevos equi-

pamientos de carácter educativo y lúdico los cuales generarán nuevas actividades y una mayor valorización del lugar.

PROYECTO TERMINAL TREN LIGERO MIO SUR

ESTEBAN CASTAÑO GÓMEZ - DANIEL DELGADO OBANDO



Objetivo general

Con la propuesta de la terminal se busca revitalizar los espacios públicos que se encuentran sub-utilizados para el uso y el disfrute de la población residente y del lugar, donde el peatón tenga respuesta urbana para su movilidad óptima. Este importante nodo de transporte y movilidad articulará el tren de cercanías que relaciona a Cali con Jamundí y el sur del departamento, la troncal del MIO sobre la Carrera 100 y el tren ligero en sentido sur-norte de la ciudad.

Objetivos específicos

- Revitalizar los espacios urbanos públicos subutilizados y la creación de nuevos espacios urbanos públicos de calidad ambiental, funcional y peatonal.
- Potenciar las condiciones ambientales del sector poniendo en valor la fuente hídrica del río Lili y su corredor ambiental.



Ampliaciones por sectores de corte longitudinal general.

Proyectos estratégicos

EJE AMBIENTAL DE CONEXIÓN INTER-REGIONAL



Localización proyectos estratégicos.

5 ESTACIÓN DE CABECERA Y EQUIPAMIENTOS

PROYECTO DE RENOVACIÓN ACCESO

- VIVIENDA MULTIFAMILIAR MIXTA
- VIVIENDA UNIFAMILIAR
- EQUIPAMIENTO INSTITUCIONAL
- EQUIPAMIENTO DEPORTIVO
- EQUIPAMIENTO PÚBLICO
- ESTACIÓN (SISTEMA DE TRANSPORTE)
- ESPACIO PÚBLICO

• RENOVACIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO

• REAJUSTAMIENTO ACCESO A LA CIUDAD

EQUIPAMIENTO

- TERMINAL DE CARRETERA
- AMPLIACIÓN VIAL (PASELLOS)

4 PROYECTO REVITALIZACIÓN RESIDENCIAL *

PROYECTO DE RENOVACIÓN DE USOS

- VIVIENDA MULTIFAMILIAR
- VIVIENDA UNIFAMILIAR
- EQUIPAMIENTO INSTITUCIONAL
- EQUIPAMIENTO DEPORTIVO
- EQUIPAMIENTO PÚBLICO
- INDUSTRIA LIGERA
- ESPACIO PÚBLICO

• RENOVACIÓN URBANA (USOS MIXTOS)

• VIVIENDA COMERCIO/SERVICIOS

• AMPLIACIÓN DEL CORREDOR PEDE

• EQUIPAMIENTO CULTURAL

• PARQUE RECREATIVO

• INTEGRACIÓN DEL MALLÓN DEL RIO CHU

3 PROYECTO GALERÍA SANTA ELENA *

PROYECTO DE RENOVACIÓN CENTRAL DE ÁREAS

- SALIDA SANTA ELENA
- VIVIENDA MULTIFAMILIAR MIXTA
- EQUIPAMIENTO INSTITUCIONAL
- EQUIPAMIENTO PÚBLICO
- ESPACIO PÚBLICO

• POTENCIALIZACIÓN GALERÍA SANTA ELENA

• PLAN PARCIAL DE RENOVACIÓN POR REDEFINICIÓN EN ALTURA DE VIVIENDA MULTIFAMILIAR (H-2)

• EQUIPAMIENTO CULTURAL

2 PROYECTO ESTACIÓN COMPLEJO DEPORTIVO

PROYECTO DE REUBICACIÓN

- VIVIENDA UNIFAMILIAR (H-2)
- EQUIPAMIENTO INSTITUCIONAL
- EQUIPAMIENTO DEPORTIVO
- EQUIPAMIENTO PÚBLICO
- ESPACIO PÚBLICO

• POTENCIALIZACIÓN ÁREAS MARRA PUNALES

• PLAN PARCIAL DE RENOVACIÓN POR REDEFINICIÓN EN ALTURA DE VIVIENDA MULTIFAMILIAR (H-2)

• EQUIPAMIENTO CULTURAL

• EQUIPAMIENTO SALUD

1 PROYECTO VIVIENDA EN ALTURA

PROYECTO DE REUBICACIÓN

- VIVIENDA MULTIFAMILIAR
- EQUIPAMIENTO INSTITUCIONAL
- EQUIPAMIENTO DEPORTIVO
- EQUIPAMIENTO PÚBLICO
- ESTACIÓN DE CARRETERA
- ESPACIO PÚBLICO

• POTENCIALIZACIÓN ACCESO A LA CIUDAD

• PLAN PARCIAL DE RENOVACIÓN POR REDEFINICIÓN EN ALTURA DE VIVIENDA MULTIFAMILIAR

• TERMINAL DE CARRETERA

• AMPLIACIÓN VIAL (PASELLOS)

• INTEGRACIÓN DEL MALLÓN DEL RIO CHU

* Proyectos desarrollados por el grupo.

Objetivo general

La vinculación en sentido oriente-occidente mediante la intervención de vías transversales y en sentido norte-sur por medio de la creación de espacios que permitan la interacción y la movilidad de los ciudadanos.

Implementar un nuevo sistema de transporte masivo integral (intermodal) interregional eficiente para abastecer y mejorar la movilidad de la ciudad, mediante un corredor de espacialidad regular y continua en su perfil, donde sea una unidad que aprovecha para mejorar las condiciones medioambientales y de espacio público verde para la ciudad.

Objetivos específicos

Estructura de movilidad. Aprovechar el recorrido del eje para generar diferentes tipos de movilidad (peatonal, ciclorutas, transporte privado, transporte público general)

Estructura ambiental. Recuperar los canales afluentes que atraviesan la ciudad, aprovechando su continuidad, para garantizar una unidad que localice las actividades colectivas al borde de estos.

Estructura de usos del suelo y equipamientos. Aprovechar la diversidad de usos y estratificación sobre el corredor. Los equipamientos no se divorciarán sobre los ejes transversales del corredor, por ello se pretende crear una tensión que vincule los diferentes usos de la ciudad y funcione como un anillo de servicios que favorezca la movilidad.

Propuesta

La revitalización del eje de movilidad urbano regional por sus características, busca ampliar el espacio público priorizando la movilidad colectiva y la incorporación de proyectos estratégicos en la búsqueda de la interacción, complementariedad e integración lo-

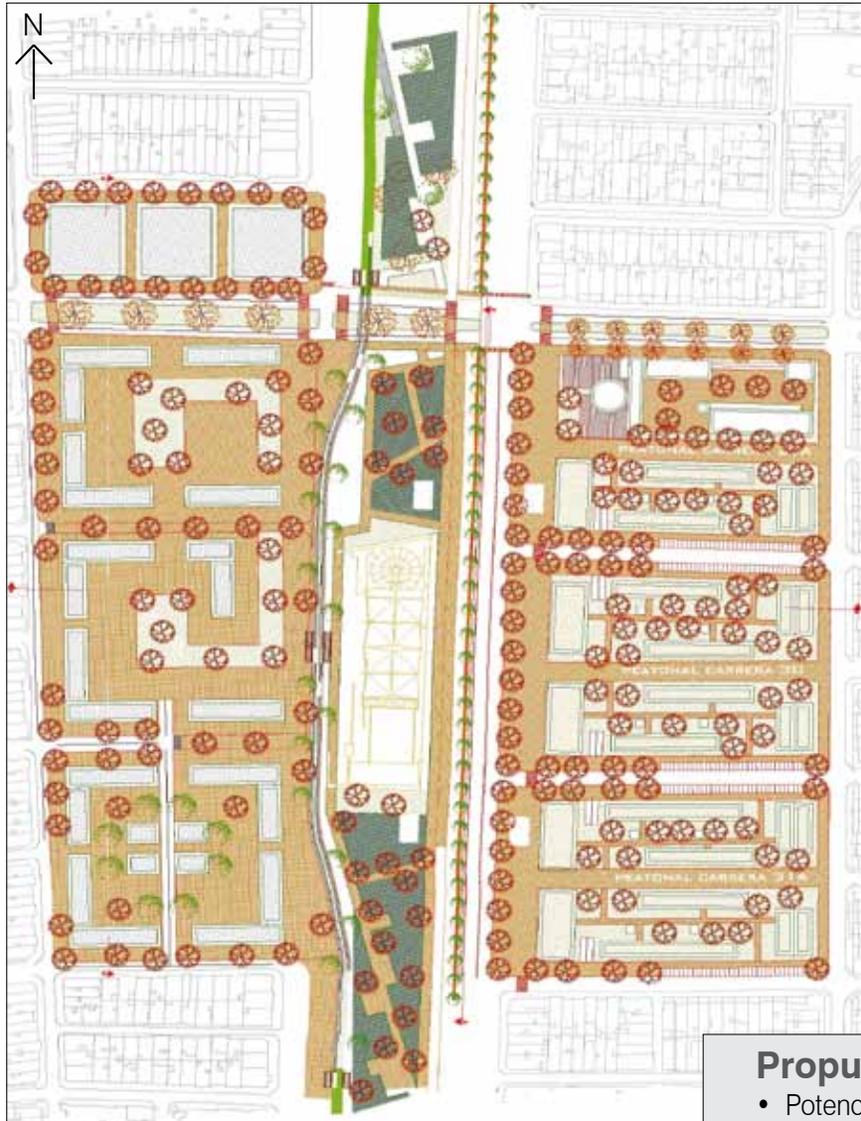


Zonas homogéneas y secciones.

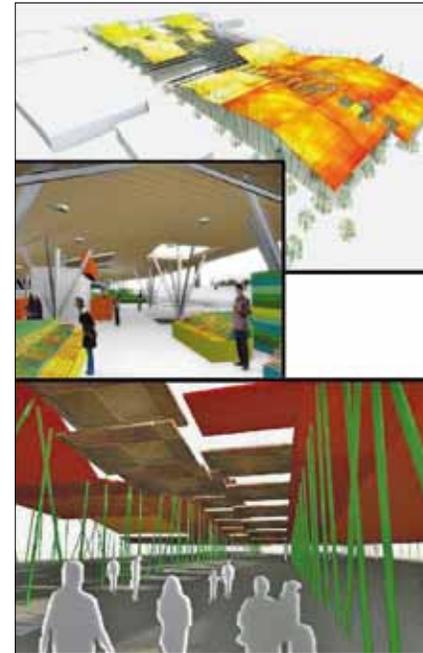
grando un desarrollo y una diversidad de actividades solucionando los diferentes tipos de problemas y recuperando las potencialidades de este corredor para la imagen paisajística de toda la ciudad.

PROYECTO RENOVACIÓN CENTRAL DE ABASTOS

LEONARDO SALCEDO - YAMID GARCÍA



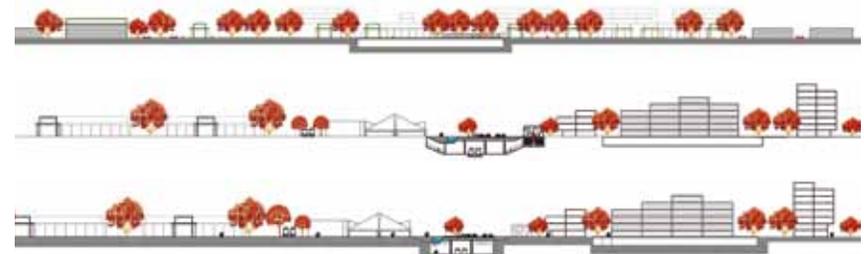
Planta general.



Imágenes y referentes.



Escala intermedia.



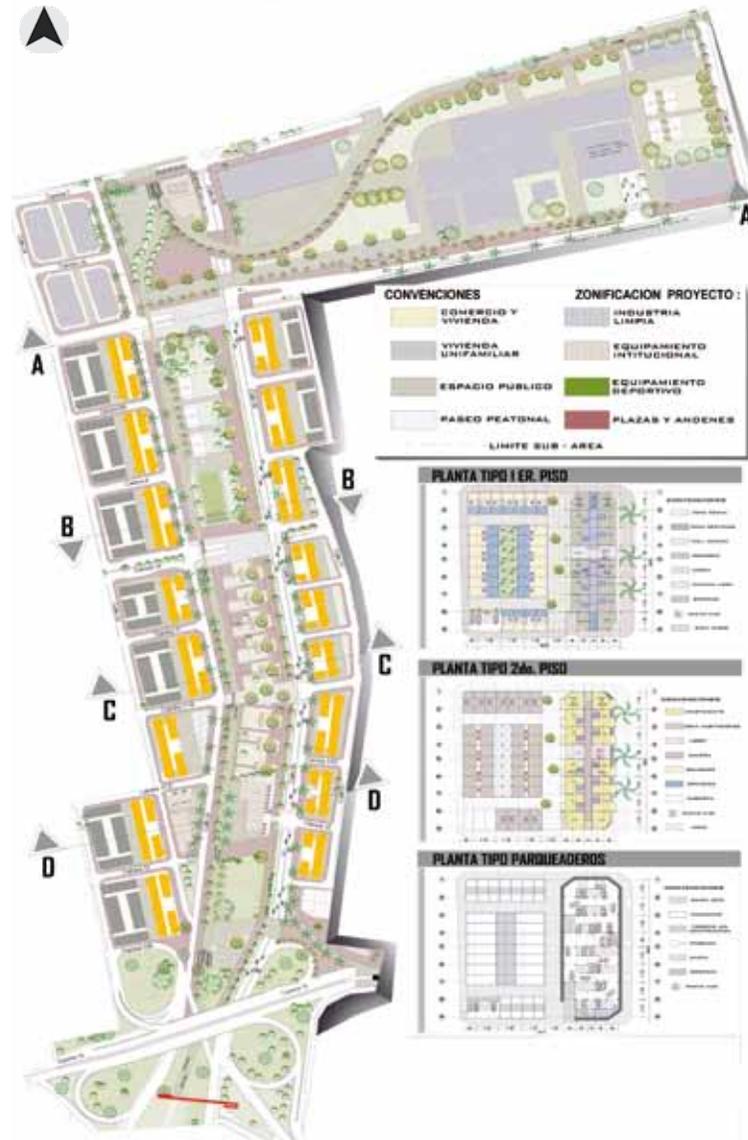
Cortes generales de la intervención.

Propuestas

- Potencialización Galería Santa Elena.
- Plan Parcial de Renovación por
- redensificación de vivienda en altura.
- Multifamiliar VIS.
- Equipamientos culturales.

PROYECTO REVITALIZACIÓN URBANA DE ZONA INDUSTRIAL

VANESSA GARCÉS - JHON EDINSON TAPASCO



Planta general



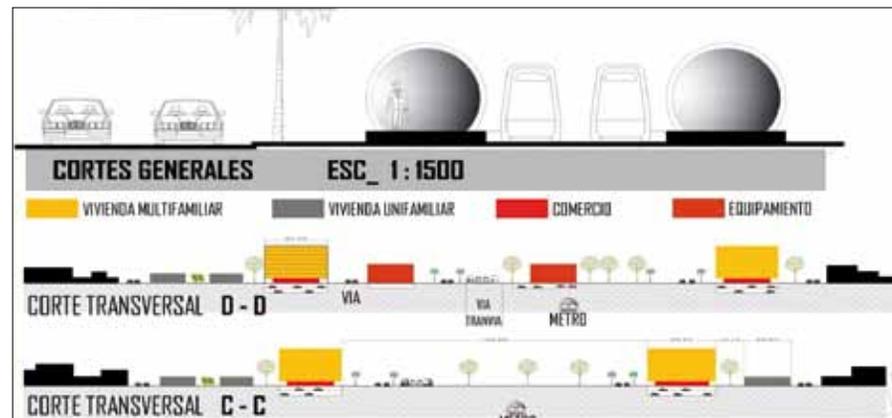
Uso	Área (m ²)
Espacio público	13.891 m ²
Comercio y servicios	32.461 m ²
Equipamientos	23.325 m ²
Equipamientos sector	3.107 m ²
Vivienda multifamiliar nueva	64.922 m ²
Vivienda bifamiliar	16.720 m ²

Objetivo general

El proyecto de revitalización urbana pretende a través de una formulación estratégica, el mejoramiento de las condiciones sociales que como un efecto multiplicador genere cambios físicos en el sector a través de una organización participativa que integre la comunidad misma. Este esfuerzo tiende al mejoramiento de la calidad de vida del sector y al aprovechamiento del eje ambiental interregional del corredor verde de Cali.

Objetivos específicos

- Conformación del espacio del corredor (zona verde) con espacio público estructurante urbano.
- Desarrollos inmobiliarios (vivienda centro).
- Desarrollo industrial (reciclaje de industrias), Parque industrial de alta tecnología.
- Hacer permeable el sector por medio de flujos peatonales.
- Densificación, solución económica-habitacional (mezcla de usos). Dinámica social.

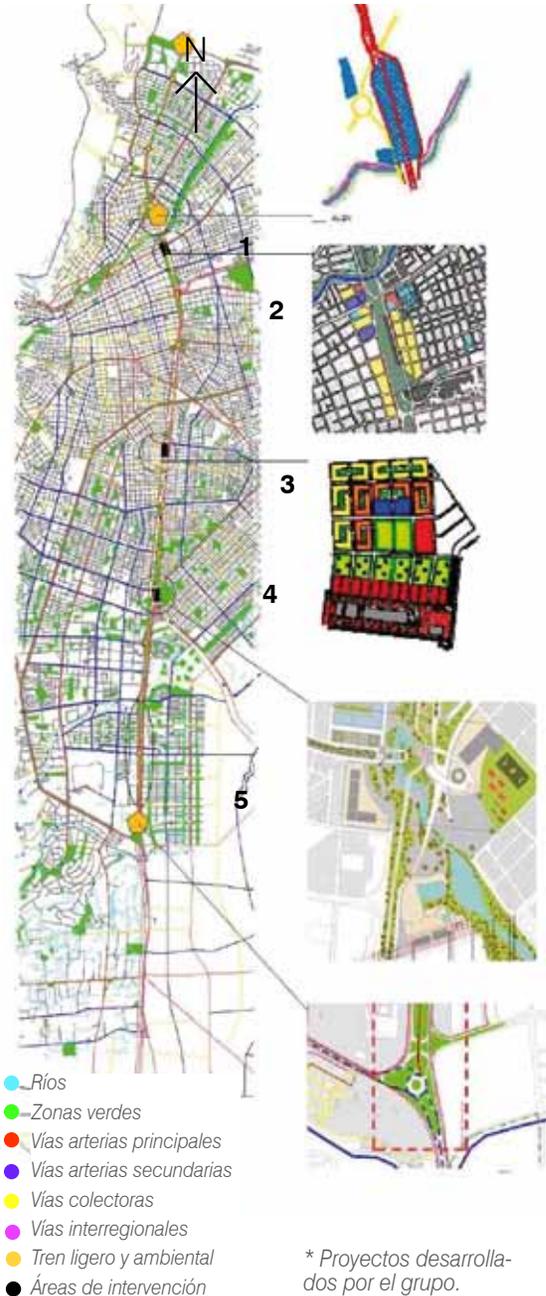




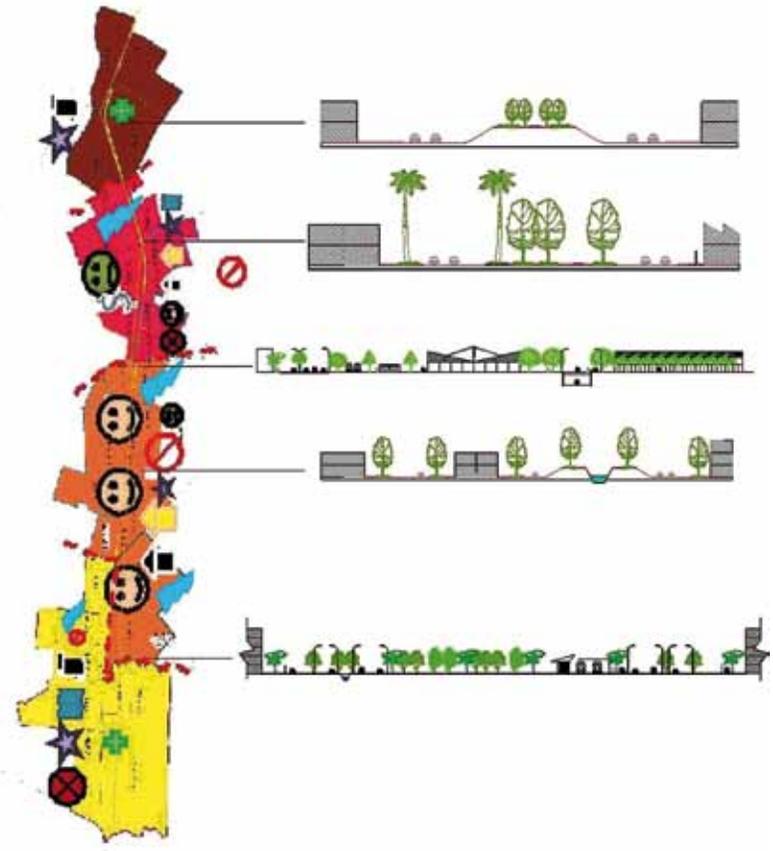
Proyectos estratégicos

El tren ligero mejorará el caos de la actual vida urbana de la ciudad atendiendo el desorden en el tránsito vehicular y la carencia de espacio público efectivo para la permanencia. Se aumentarán los metros cuadrados de espacio públicos creando así la "Cultura de plazas y parques". Además se modificará la distribución de los flujos de tráfico (solución de intersecciones viales).

Lo más importante es la inserción del tren ligero en el Sistema Integrado de Transporte Masivo de la ciudad (MIO, MIO Cable), lográndose así un transporte público y colectivo integral. En torno a las estaciones se crean polos de desarrollo que permiten equilibrar la estructura monocéntrica que caracteriza a Cali.



- 1. Proyecto terminal**
 Problemática de movilidad. La organización de la movilidad dada por un equipamiento de carácter regional.
- 2. Proyecto industrial***
 Aprovechamiento de edificios obsoletos, redensificación e implementación de equipamientos culturales, generación de espacio público, recreación pasiva.
- 3. Proyecto Galería Santa Elena***
 Organización del suelo según los usos y actividades. Crear nuevos espacios públicos, generando así una dinámica vivencial del lugar.
- 4. Proyecto unidad deportiva**
 Potencializar el equipamiento deportivo existente mediante la inserción de un SITM que permita su arribo desde cualquier parte de la ciudad.
- 5. Proyecto entre ríos**
 Generar senderos ecológicos que permitan el disfrute de los recursos naturales que se encuentran en el sector como las riberas de los ríos y zonas verdes.



Zonas homogéneas y secciones.

PROYECTO ZONA INDUSTRIAL MULTICENTRO LAS PALMAS

JHON EDINSON QUIROZ - GUSTAVO ESCOBAR MARTÍNEZ



Objetivo general

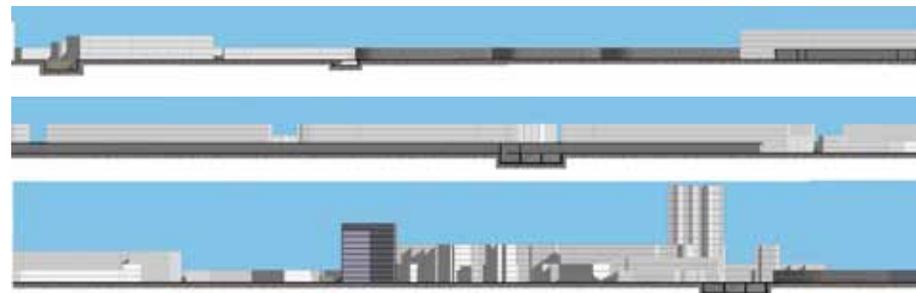
Potencializar, mejorar e implementar la movilidad del corredor siendo este un elemento estructurante y eje urbano dominante para la ciudad, de conexión metropolitana a través del sistema de tren ligero como parte del sistema de transporte masivo de la ciudad. Con esto se habilitará el sector urbano como localización de actividades productivas y equipamientos de escala urbano regional.

Objetivos específicos

- Reciclaje de edificaciones obsoletas.
- Rehabilitación de industria de alta tecnología y producción limpia.
- Densificación a través de vivienda multifamiliar.
- Estructuración y ampliación de espacio público en estratos 3 y 4 articulando elementos de la estructura ecológica existente.
- Rescate del río Cali como parte vital del espacio público, convirtiéndolo en un eje paisajístico.
- Generación de nuevos recorridos peatonales de movilidad y accesibilidad.



Imágenes de la intervención.



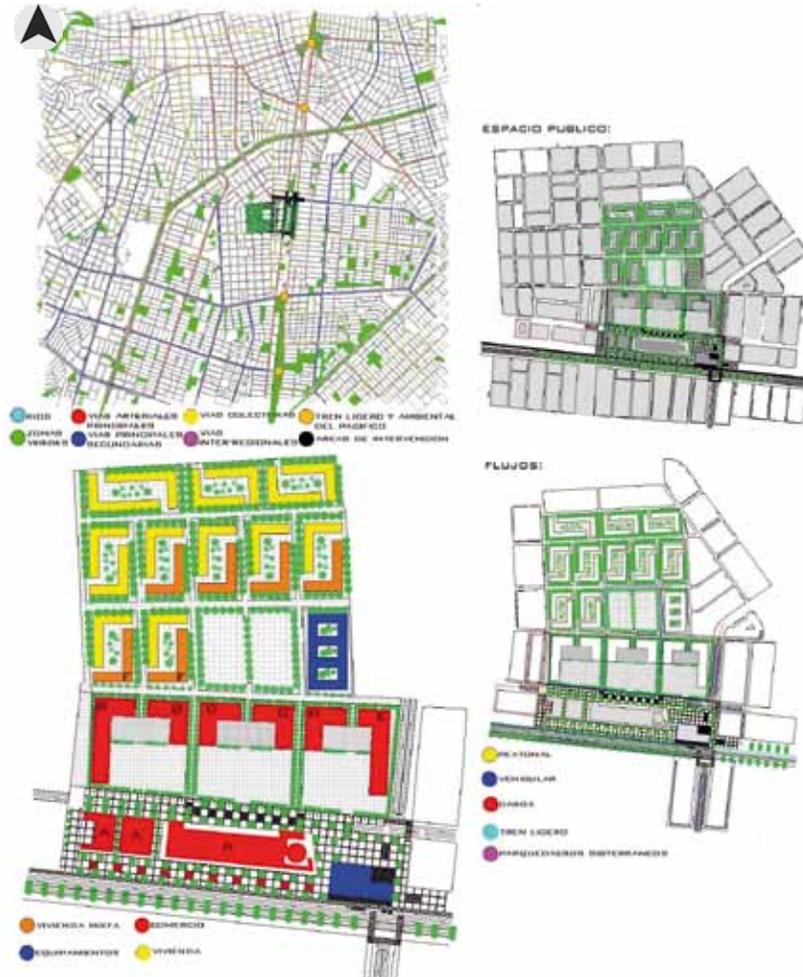
Secciones del proyecto.

PROYECTO GALERÍA SANTA ELENA

ANDRÉS USECHE - OSCAR GÓMEZ



Escala intermedia.



Usos.

Objetivo general

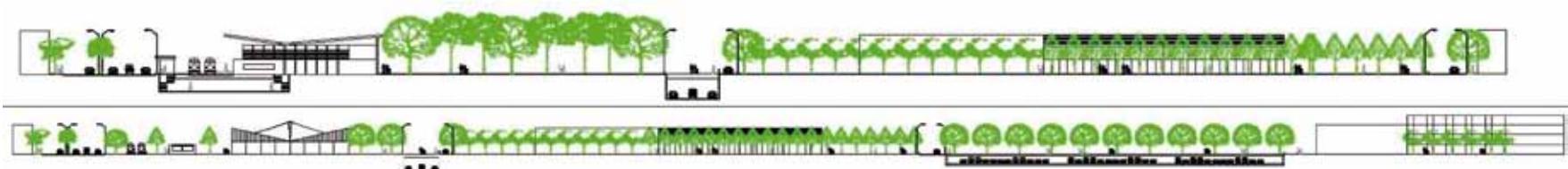
Aprovechar las características de centralidad que posee la plaza de mercado y su entorno, ligado a las facilidades de transporte, accesibilidad e infraestructura, generando una renovación de su espacio público a través del transporte público (tren ligero).

Objetivos específicos

- Recuperar la idea del mercado urbano, potencializando la plaza de mercado mediante su organización por usos y actividades, logrando así poder conformar esta propuesta como equipamiento urbano (hito).
- Organización del comercio de acuerdo con los tipos.
- Generar espacio público específico, contribuyendo así a aumentar el área en metros cuadrados por habitante.



Imágenes del proyecto.



Secciones del proyecto.

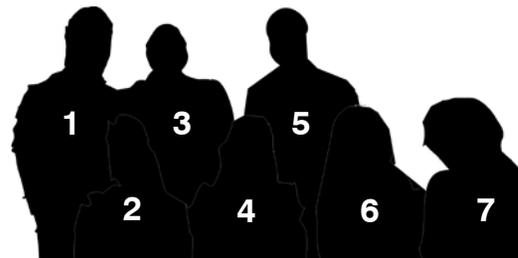


8-9

8. “AV. R.I.O.”

9. “Corredor Verde Lineal”

1. Ricardo A. Pedraza H. (Av. R.I.O.)
2. Lina Marcela Flórez V. (Corredor Verde Lineal)
3. Isabella Bernal Collazos (Av. R.I.O.)
4. Vanessa Franco R. (Corredor Verde Lineal)
5. Christian Andrés Solarte E. (Corredor Verde Lineal)
6. Ana Lucía Escobar G. (Corredor Verde Lineal)
7. María Victoria Villegas V. (Av. R.I.O.)
8. Harold Andrés Velasco Z. (Ausente) (Av. R.I.O.)



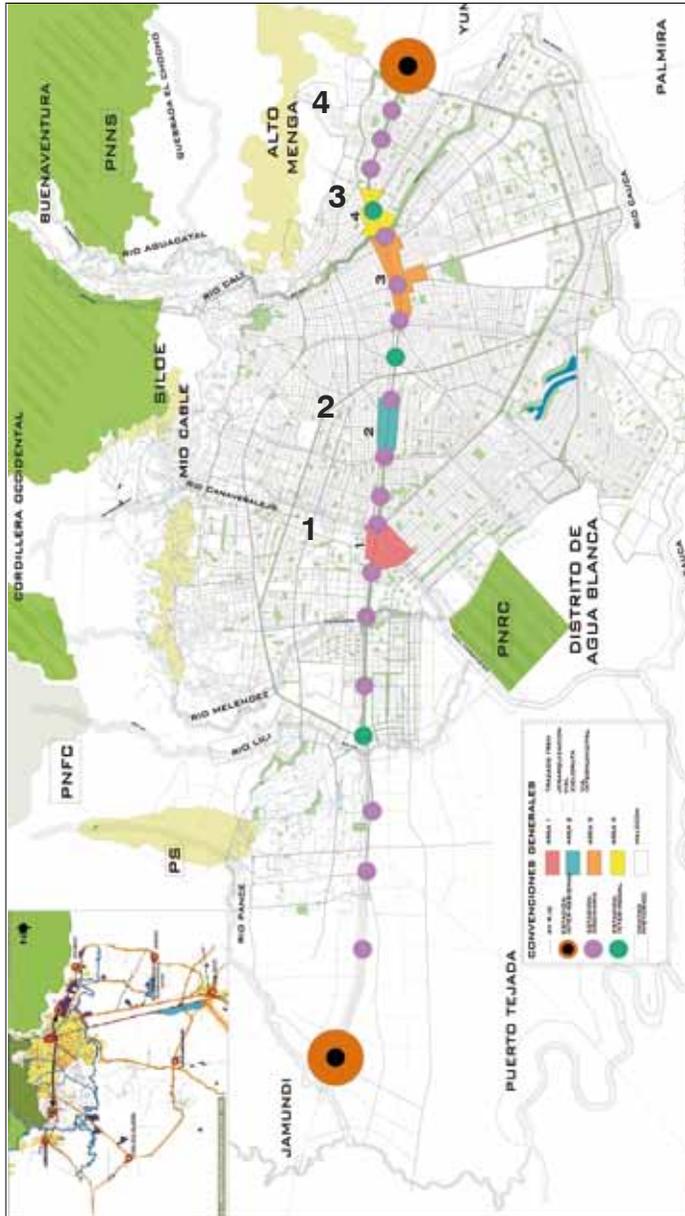
CORREDOR VERDE LINEAL

Objetivo general

Conexión y estructuración urbano-ambiental de la ciudad por medio de malla de movilidad intermodal e implementación de tranvía sobre infraestructura férrea existente articulando los sistemas de transporte existentes (Tren de Occidente/MIO).

Objetivos específicos

- Redensificación en altura para la liberación de espacio público.
- Jerarquización de nodos por rehabilitación e inclusión de equipamientos.
- Recuperación e integración de fuentes hídricas y zonas verdes.
- Reorganización y descentralización de usos.



Proyectos estratégicos

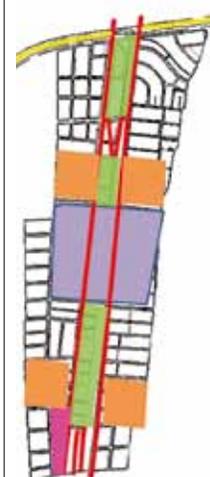
1. PARQUE DEPORTE URBANO*

- Vivienda de interés social en altura.
- Equipamiento educación y salud.
- Jerarquización y prolongación Cra 50.
- Jardín botánico.
- Zona de reserva.
- Malecón río Cañaveralejo.
- Descanalización canal CVC sur.



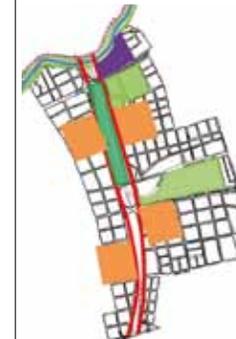
2. SANTA ELENA

- Potencialización galería Santa Elena.
- Redensificación en altura para VIS.
- Edificaciones de usos mixtos.
- Centro cultural.



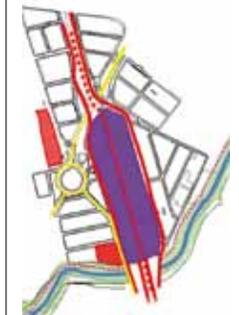
3. REGIONAL INTEGRADORA DE OCCIDENTE*

- Reubicación y consolidación usos equipamientos.
- Redensificación en altura de usos mixtos.
- Cesión de espacio público.
- Equipamiento cultural.
- Parque biblioteca.
- Malecón río Cali.



4. CENTRO METROPOLITANO DE ARTE Y CULTURA*

- Hundimiento vía rápida.
- Elevación tranvía.
- Nivelación Av. 3ª N.
- Reubicación usos complementarios salud y terminal de transporte.
- Integración con el río Cali mediante malecón.



Localización proyectos estratégicos.

* Proyectos desarrollados por AV. R.I.O.

PROYECTO PARQUE DEPORTE URBANO

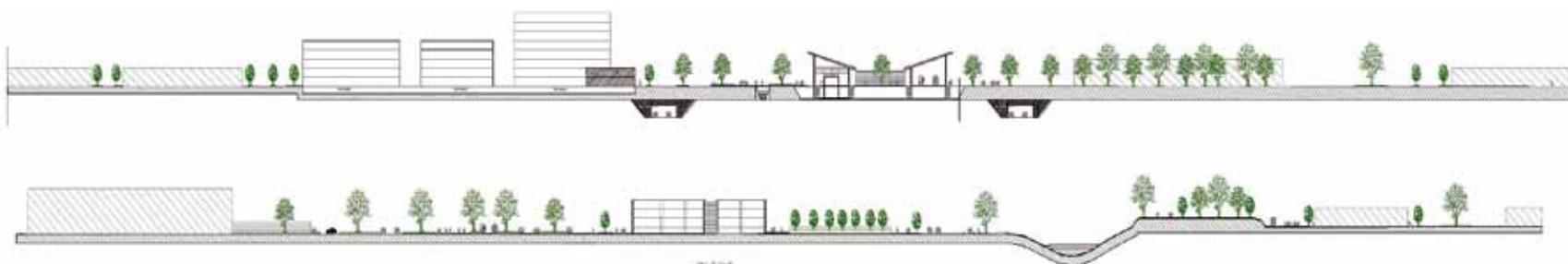
HAROLD VELASCO



El proyecto en la escala intermedia.



Planta general de la intervención.



Secciones de la intervención.

Parque deporte urbano

Con este proyecto se quiere lograr la articulación de la ciudad en los sentidos sur-norte y oriente -occidente, por medio del parque deportivo que integra diferentes tipos de deporte y el malecón ubicado sobre el borde de los ríos Meléndez y Cañaveralejo, el cual nos comunica con equipamientos importantes para la ciudad y remata en el jardín botánico (planta tratamiento de agua).

Objetivos del proyecto

Continuación Carrera 50. - Recuperación de espacio público - Redensificación en altura para liberación de espacio público - Inclusión de equipamientos de educación, salud y deporte - Recuperación e integración de fuentes hídricas y zonas verdes.

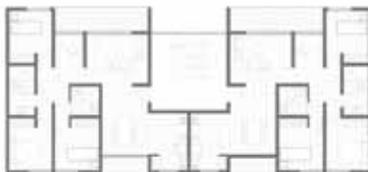
PROYECTO REGIONAL INTEGRADORA DE OCCIDENTE

ISABELLA BERNAL - RICARDO E. PEDRAZA

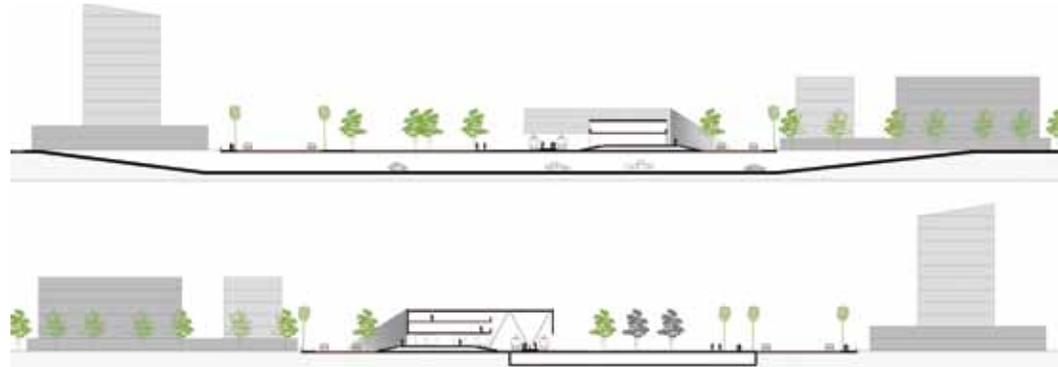


El proyecto busca fortalecer las actividades de servicios del centro de la ciudad por medio de la consolidación de diferentes usos como el financiero, el cultural, la vivienda y los servicios complementarios a través del reciclaje de las antiguas bodegas del ferrocarril para proyección de edificación de uso mixto; estación tranvía, registraduría, oficinas y comercio. De igual forma se busca la redensificación de vivienda en altura de 10 a 15 pisos, destinada a familias pequeñas, ejecutivos y profesionales, así como potenciar los valores ambientales y paisajísticos por medio de la inclusión y liberación de espacio público.

Planta general de la intervención.



Planta vivienda y detalle de apartamentos.



Secciones de la intervención.



Referentes.

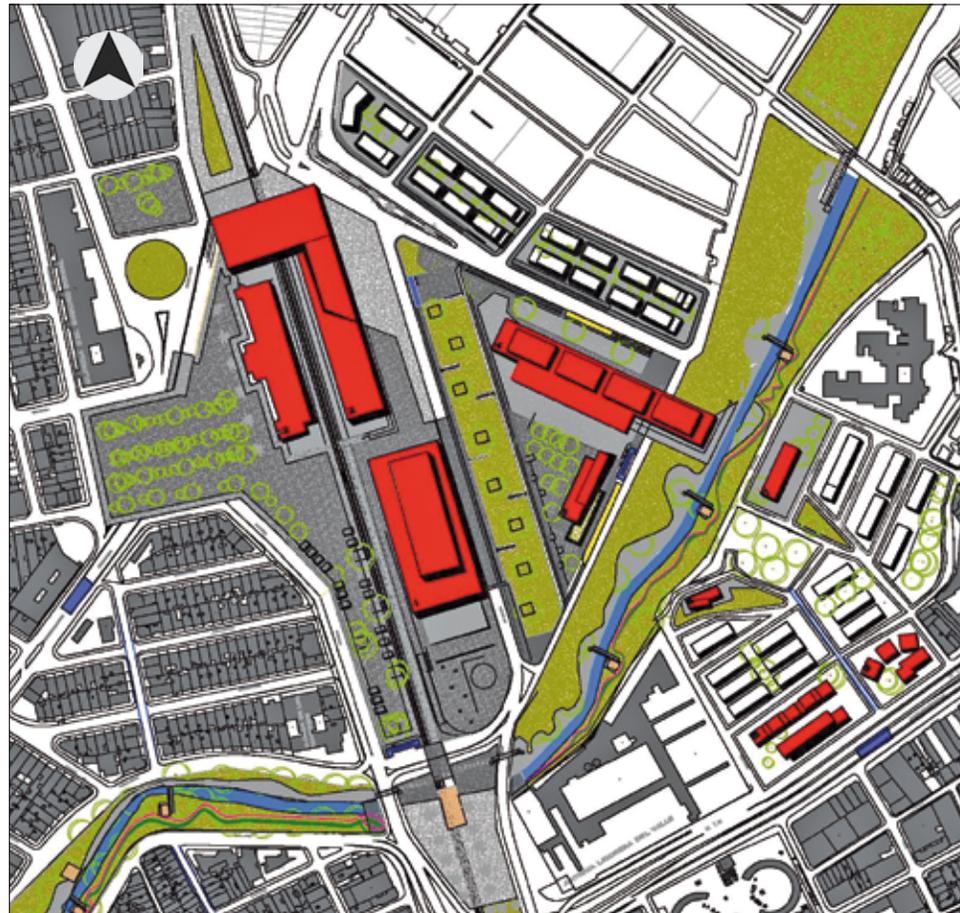
PROYECTO CENTRO METROPOLITANO DE ARTE Y CULTURA CALI PACÍFICO

MARÍA VICTORIA VILLEGAS



Este proyecto de refuncionamiento propone la rehabilitación de una pieza urbana de gran valor dentro de la ciudad, donde se ubica el actual Terminal de Transportes. La intervención es una propuesta integral que involucra a todas las clases sociales y resuelve la movilidad de peatones y ciclistas así como de vehículos motorizados (privados y públicos), generando nuevas dinámicas de impacto positivo. Se plantean intervenciones estratégicas como la construcción de vivienda de interés social, equipamientos educativos, información cultural y artística.

Esta propuesta nace con el fin de suplir el déficit de equipamientos culturales de la ciudad con la finalidad de potencializar ese tipo de dinámicas.



Planta general.



Usos y actividades.



Tipología de viviendas.



Espacio público.



Sistema vías y estacionamientos.



Imágenes y referentes.

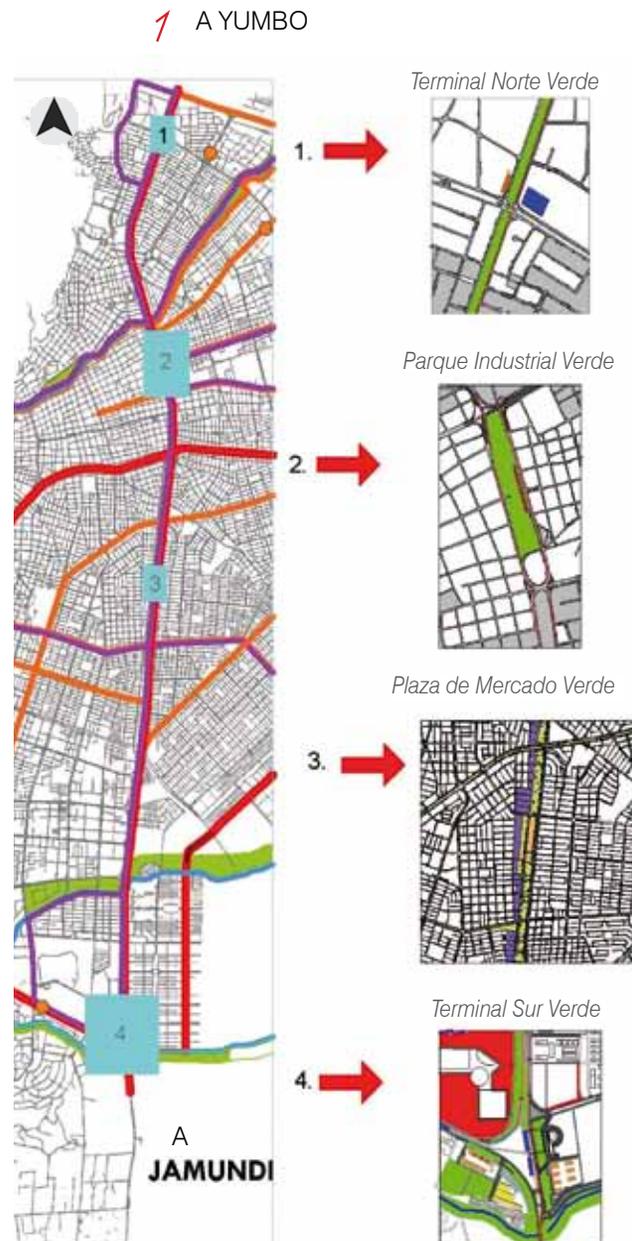
CORREDOR VERDE LINEAL



Objetivo general

Buscar solucionar el problema de movilidad vial y peatonal, y a la vez, el manejo de los espacios públicos y la renovación de los equipamientos públicos sobre y cerca al corredor. Con la continuación del sistema de transporte masivo MIO sobre todo el corredor renovando, se propone localizar la vía vehicular al costado derecho de sur a norte, dejando toda la franja verde hacia el otro, disminuyendo así los espacios residuales y dando la oportunidad de mejorar los equipamientos públicos como la galería, la estación del tren, la terminal de transporte y parques lineales por todo el corredor. El peatón tendrá prioridad sobre el tráfico vehicular.

También existirá un tren de cercanías que llega a los dos extremos de la ciudad desde los municipios vecinos. En estas zonas se desarrollarán ambas estaciones para recibir a estos, cada una cuenta con lo necesario para una estación de tren.



Localización proyectos estratégicos.

Proyectos estratégicos

La Terminal Norte Verde es un punto esencial para intervenir ya que es el inicio del corredor para la zona del norte. Allí se plantea la estación de un tren de cercanías hacia Yumbo y una terminal de transportes intermunicipales que recibe a los pasajeros que llegan del norte y los integra al sistema de transporte masivo MIO.

Al ser el parque industrial verde una zona estratégica que hace parte del centro de la ciudad, se plantea como un parque de remate del centro que recupera los edificios y el patrimonio localizados en el área, obteniendo un espacio didáctico para el sector y para la ciudad con edificaciones de uso exclusivamente comercial.

La Plaza de Mercado Verde* se ubica en un área que necesita rehabilitación en las edificaciones existentes y un mejoramiento del espacio público. La intervención se caracteriza por poseer al oriente los carriles de sur a norte, los carriles del MIO con sus estaciones y la ciclo-ruta seguido de la plaza de mercado y el corredor verde con los carriles de norte a sur.

El Terminal Sur Verde* es la entrada al sur de la ciudad, por lo tanto se propone una estación del tren de cercanías que llega desde Jamundí, una estación principal del MIO, una terminal de buses intermunicipales y la desviación de los vehículos de carga por la Avenida Ciudad de Cali.

* Proyectos desarrollados por el grupo Corredor Verde Lineal

PROYECTO PLAZA DE MERCADO VERDE

LINA MARCELA FLÓREZ V. - CHRISTIAN ANDRÉS SOLARTE

CORREDOR VERDE LINEAL



Planta urbana general.



Escala intermedia.

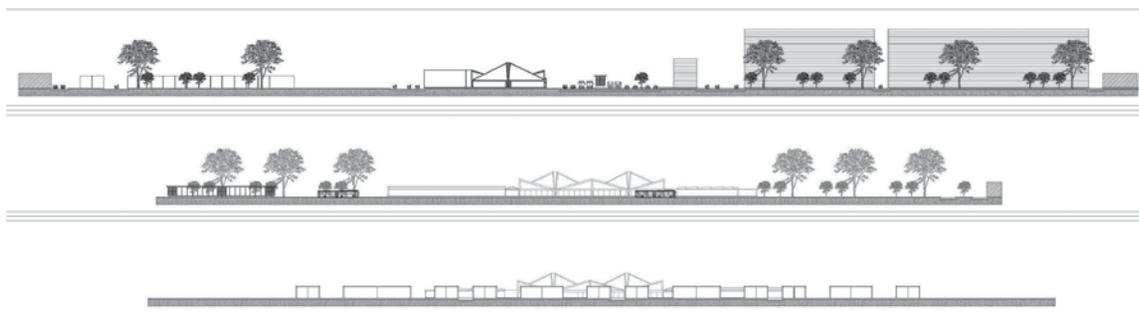
Objetivo general

El objetivo general de la propuesta se basa en una intervención del sector donde se ubica la actual Galería de Santa Elena con el fin de mejorar la actividad que allí se realiza, al igual que las condiciones de dichas actividades.

Esta intervención no solo busca el beneficio de aquellas personas que habitan el lugar sino también del alto volumen poblacional que hace parte de manera indirecta del sector.

Objetivos específicos

- Reubicar el comercio informal y adecuar espacios para las distintas actividades que se presentan.
- Generar un nuevo tipo de actividades ligadas a las actividades existentes
- Dar un mejor uso al espacio y brindar el soporte a las necesidades básicas tanto de la población del lugar como de la población flotante.



Secciones transversales y longitudinales.

PROYECTO TERMINAL SUR VERDE

ANA LUCÍA ESCOBAR - VANESSA FRANCO RENGIFO



Planta general de la intervención.

Objetivo general

Para solucionar el problema de movilidad que se genera a la entrada de la ciudad por la zona sur, se propone una renovación de la vía que se adapte al sistema de transporte masivo MIO, generando espacio público en toda la zona verde de la parte occidental y creando una ciclo-ruta por todo el recorrido. Igualmente, construir una terminal que reciba los buses intermunicipales y desvíe los vehículos de carga por la avenida ciudad de Cali. También se busca resolver el problema de las edificaciones que no poseen andenes peatonales dotándolas de áreas para caminar más amplias, vinculando el acceso de las edificaciones al corredor y al espacio público.

Objetivos específicos

- Disminuir la velocidad vehicular con reductores de velocidad cada 500 metros.
- Dar prioridad al peatón con la creación de grandes andenes de 3.5 a 4 metros de ancho con acceso al corredor desde las edificaciones de vivienda.

CORREDOR VERDE LINEAL



Referente.



Escala intermedia.



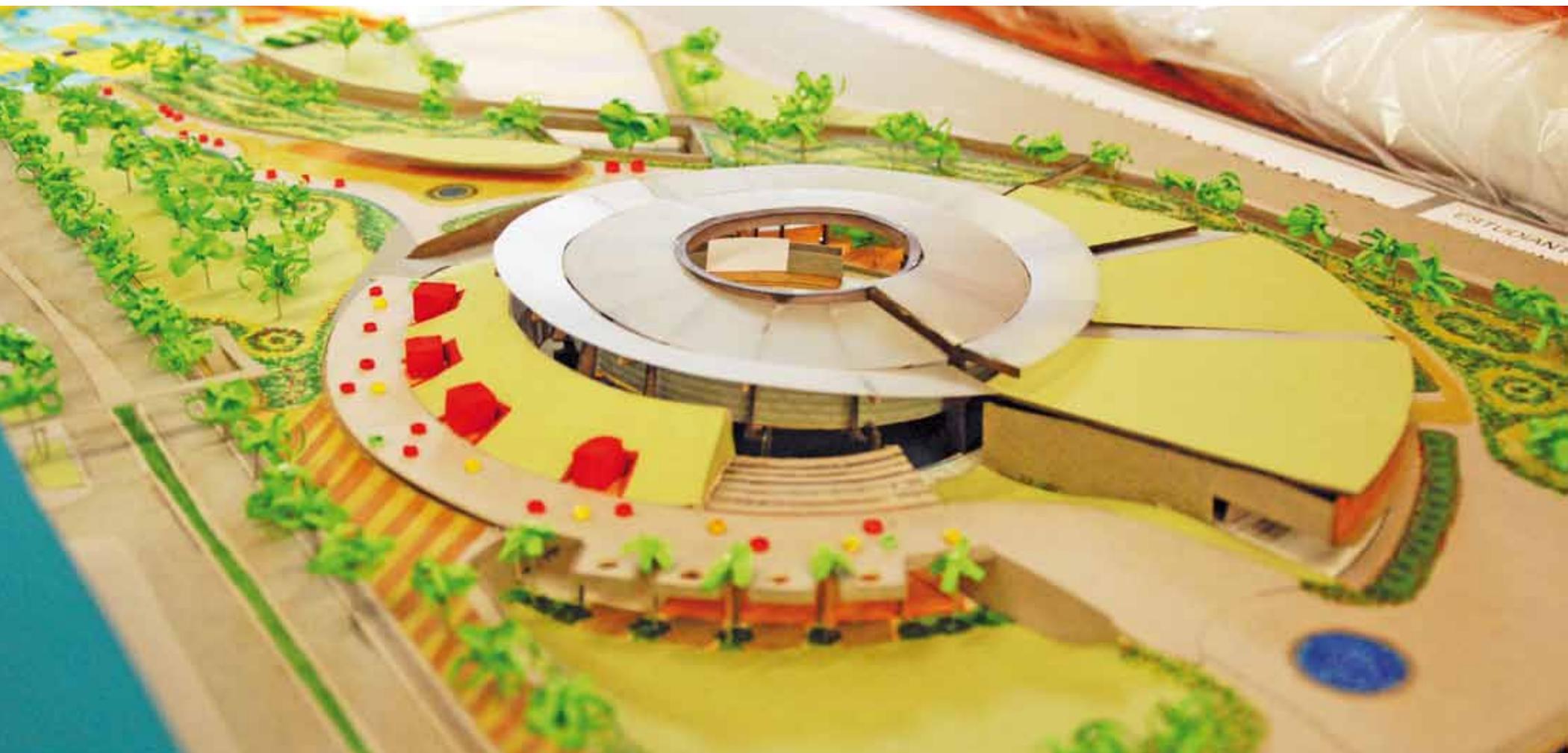
Secciones del proyecto.



Proyecto Centro Integral de Negocios, Cultura y Desarrollo. Grupo Cali Verde.

Bibliografía del curso

- ARESO, Ibón (2001). *Bilbao ante el cambio del siglo. La metamorfosis de la metrópoli industrial*. Documento inédito, Ponencia Sevilla, abril de 2001.
- ARQUITECTURA DE JARDINES –ALCALDIA DE SANTIAGO DE CALI– DAGMA (2000). *Formulación de un plan paisajístico para Santiago de Cali en el área urbana*. Documento Inédito.
- BONILLA, Ramiro (1999). *Tramas viales y morfología urbanística en Cali*. En: Cuadernos CITCE. Cali, Colombia: Univalle.
- ----- (1999). *Morfología y planeación urbana en Cali*. En: Revista *Ciencias Humanas*, No. 3. Cali, Colombia: Editorial Bonaventuriana.
- CASTELLS, Manuel (2004). *La cuestión urbana*. 16 ed. Madrid, España: Siglo Veintiuno Editores.
- CONCEJO MUNICIPAL DE SANTIAGO DE CALI (2000) Acuerdo 069 de 2000. Plan de Ordenamiento Territorial. En <http://www.cali.gov.co/>
- CONGRESO DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA. Ley 388 de 1997 de Desarrollo Territorial. En: <http://www.dnp.gov.co>
- CULLEN, Gordon (1974). *El paisaje urbano*. Blume Ediciones.
- DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE PLANEACIÓN MUNICIPAL. Anuario Estadístico Cali en cifras 2008. Santiago de Cali: DAPM, 2008-2009.
- FALLA, M.; VALLECILLA, J.C.; CRUZ, E. & PONCE DE LEÓN, J.C. (1997) *Estudio diagnóstico para la renovación urbana del centro-ciudad de Santiago de Cali*. Documento inédito producto del convenio interinstitucional USB-SCA-SVSRU (Secretaría de Vivienda Social y Renovación Urbana de Santiago de Cali). Consulta en Biblioteca de la Universidad de San Buenaventura Cali.
- FRANCO, Ángela María, compiladora (2007). *Desarrollos prácticos en ordenamiento territorial. La experiencia de Tuluá*. Bogotá: Editorial Escala y Universidad del Valle.
- KOOLHAAS, Rem (2006). *La ciudad genérica*. Barcelona, España: Editorial Gustavo Gili.
- KRIER, Rob (1981). *El espacio urbano*. España: Editorial G.G.
- LEDRUT, Raymond (1968). *El espacio social de la ciudad*. Buenos Aires, R. Argentina: Amorrortu editores.
- LYNCH, Kevin (1984). *La imagen de la ciudad*. México: Editorial G.G.
- LÓPEZ, Oswaldo (2008). *La sustentabilidad urbana*. Cali, Colombia: Universidad del Valle.
- ROGERS, Richard y GUMUCHDJIAN, Philip (2000). *Ciudades para un pequeño planeta*. Barcelona, España: Editorial Gustavo Gili.
- ROJAS, Eduardo (2004). *Volver al centro. La recuperación de áreas urbanas centrales*. Washington, D.C. USA: Banco Interamericano de Desarrollo.
- ROSSI, Aldo (1967). *La arquitectura de la ciudad*. España: Editorial G.G.
- SAMPER, Germán (1997). *Recinto urbano*. Bogotá, D.C. Colombia: Editorial Escala.
- VÁSQUEZ, VÁSQUEZ, Edgar (1989). *Historia del desarrollo urbano de Cali*. Cali, Colombia: Universidad del Valle.



Maqueta de proyecto estratégico "Parque Cultural e Industrial" del grupo Quiropraxia Urbana.

V. ANEXOS

ANEXOS

Perfiles de los docentes



**ÁNGELA MARÍA
FRANCO CALDERÓN**

Universidad del Valle
amfranco@univalle.edu.co

Arquitecta, Universidad Nacional de Colombia con especialización en Ciudad y Proyecto Urbano de la Universidad de Marsella en Francia y Magíster en Sociología de la Universidad del Valle. Vinculada como docente nombrada de la Universidad del Valle desde 2005, ha dirigido el Taller de Proyecto Urbano en diferentes ocasiones y ha tenido a su cargo los cursos de Urbanismo II y Teorías del Urbanismo Moderno. Actualmente líder del grupo de investigación Observatorio de Arquitectura y Urbanismo Contemporáneos reconocido por Colciencias.

Paralelamente, se ha desempeñado como directora de proyectos de consultoría en ordenamiento territorial y desarrollo urbano, en diversos proyectos para la región vallecaucana y ciudades como Bogotá, Cartagena y Armenia. En Francia, tuvo a su cargo la coordinación de diseño de los espacios públicos en la operación de renovación urbana “Euromediterránea” desarrollada para recuperar los espacios portuarios de Marsella.



**MARCELA ESTHER
FALLA GUTIERREZ**

Universidad de San Buenaventura
mefalla@usbcali.edu.co

Arquitecta, Pontificia Universidad Javeriana, Bogotá. Especialización en Planificación Urbana y Regional, Universidad Nacional de Buenos Aires. Especialista en investigación y docencia Universidad de San Buenaventura Cali. Magíster en Dirección Universitaria, Universidad de Los Andes.

Vinculada a la Universidad de San Buenaventura Cali desde 1992. Nombrada profesora tiempo completo en 1996, adscrita a la Facultad de Arquitectura, Arte y Diseño. Docente y coordinadora académica de la Especialización en Proyecto Urbano. Directora de la Línea en Proyecto Urbano del grupo de investigación Arquitectura, urbanismo y estética. Docente invitada de la Universidad del Valle y la Universidad Nacional. Par institucional y académico en los procesos de certificación de calidad de la educación superior del Ministerio de Educación Nacional.

Asesora y consultora del Municipio de Cali en planes y proyectos de renovación urbana para áreas de centralidad, planes de vivienda y planes de ordenamiento territorial. En el Departamento del Valle del Cauca investigadora, asesora y consultora en temas afines al ordenamiento territorial de escala regional, ex-directora de Planeación de la CVC, 2004-2006. Participación como consultora y jurado de proyectos nacionales de la SCA en Cartagena y Neiva.



**YOLANDA
OVIEDO ROJAS**

Universidad de San Buenaventura
yoviedo@usbcali.edu.co

Arquitecta de la Universidad Nacional de Colombia, con estudios de Maestría en Planeación Urbanística de la Universidad Politécnica de Cataluña en Barcelona y de especialización en Políticas de Suelo con la Universidad Nacional de Colombia.

Cuenta con una experiencia de más de diecisiete años en el diseño de importantes proyectos urbanos y en la formulación y gestión de otros proyectos de planeamiento urbano.

En los últimos ocho años ha estado vinculada con el sector público, primero en Bogotá en el cargo de profesional especialista del Taller de Espacio Público y directora de Operaciones Estratégicas de la Secretaría Distrital de Planeación y luego como asesora en Metrovivienda, para la coordinación y gestión de varios planes parciales, entre ellos el Plan Parcial Tres Quebradas, de la Operación Usme, para vivienda de interés social. Luego en Cali, asesoró a la Empresa Municipal de Renovación Urbana, en la formulación e implementación de varios proyectos y planes parciales.

Vinculada como docente de la Universidad de San Buenaventura Cali, entre 2010 y 2012.



**CARLOS ANDRÉS
GARCÍA BENÍTEZ**

Universidad del Valle
cagbdr@hotmail.com

Arquitecto egresado en 1999 de la Universidad del Valle. Docente en Taller de Proyectos en Univalle y en la Universidad de San Buenaventura desde 2011.

Ha sido director del departamento de proyectos en Cadavid Arquitectos desde 2009 a la fecha. Desempeñó ese mismo cargo en la Constructora Ibico S.A. (2006-2008) y fue director del departamento de diseño en la Oficina Municipal de Arquitectura, Palmira, entre 2002-2004. Obtuvo los segundos puestos con los arquitectos Miguel Motoa y Néstor López en el concurso del "Plan de vivienda de interés social, Las Guacas", Popayán, 2002. Y en la Casa Cural, Arquidiócesis de Palmira, Palmira, 2000, junto con los arquitectos Miguel Motoa, Néstor López y Erick Figueroa.



**JORGE ALBERTO
DÁVILA GÓMEZ**

Universidad del Valle
arq.jorgedavila@telmex.net.co

Arquitecto de la Facultad de Arquitectura de la Universidad de San Buenaventura Cali, 2005. Desde el año 2000 ha trabajado en distintas oficinas de arquitectura de la ciudad y a partir de 2007 de manera independiente. Ha sido profesor hora-cátedra en la Universidad de San Buenaventura Cali, 2007-2009; Pontificia Universidad Javeriana desde 2010 y en la Escuela de Arquitectura de la Universidad del Valle desde 2009.



**ESPERANZA
CRUZ MARTÍNEZ**

Universidad de San Buenaventura
escrma@usbcali.edu.co

Arquitecta egresada de la Universidad del Valle en 1977 y con énfasis en Planificación Urbano Regional. Trabajó en el Departamento Administrativo de Planeación Municipal de Cali desde 1977 hasta 1986 como profesional especial en la coordinación de Usos del Suelo y subdirectora encargada de la Subdirección del Plan. Entre 1987-1988 fue directora del programa Plan Terrazas, Subdivisión de Vivienda Convenio S.C.A. - Banco Central Hipotecario - Alcaldía de Cali. Ha sido docente hora cátedra de la Universidad de San Buenaventura Cali, Facultad de Arquitectura desde 1986 a la fecha. Fue directora del Consejo de Planeación Territorial de Cali entre 2001 y 2002. Ha realizado varias publicaciones como docente de la Universidad de San Buenaventura Cali.

Momentos del taller



UNIVERSIDAD DEL VALLE

CARRERA DE ARQUITECTURA

La carrera de Arquitectura de la Universidad del Valle es un programa que forma profesionales en un área a través de la cual se transforma el entorno natural y construido, por medio del diseño, la planificación, la construcción y el mantenimiento de espacios que suplen necesidades de orden funcional, estético y simbólico. Es fundamental que los egresados de la carrera sean profesionales que actúen con espíritu crítico e investigativo, comprometidos y motivados por las problemáticas sociales, culturales y ambientales de la región y el mundo globalizado.

En este contexto, los objetivos generales de la carrera de Arquitectura son:

1. Formar profesionales con conocimientos teóricos, metodológicos, técnicos y conceptuales para enfrentar los procesos de producción de espacios habitables, encaminados a mejorar las calidades de vida urbana y rural.
2. Contribuir a adquirir capacidad de análisis para responder y tomar decisiones frente a los actuales procesos de urbanización, de ordenamiento territorial, del diseño arquitectónico, urbano y de las tecnologías constructivas.
3. Contribuir a la formación en los fundamentos éticos, actitudes y valores de compromiso que le permitan actuar dentro de la profesión con integridad, competencia e independencia frente al respeto por el patrimonio natural, el patrimonio cultural urbanístico y arquitectónico.
4. Formar en los fundamentos específicos de la profesión para desarrollar una capacidad crítica en el actual proceso de globalización, bajo criterios de calidad, productividad y competitividad.

UNIVERSIDAD DE SAN BUENAVENTURA CALI

PROGRAMA DE ARQUITECTURA

El programa de Arquitectura de la Universidad de San Buenaventura Cali integra la Facultad de Arquitectura, Arte y Diseño, junto con el pregrado en Diseño de Vestuario y dos programas de posgrado: la Maestría en Arquitectura y la Especialización en Proyecto Urbano. A la fecha, el programa cuenta con dos acreditaciones de alta calidad (2002 y 2008) y se prepara para un tercer proceso de acreditación voluntaria.

El objetivo general del programa es formar un arquitecto proyectista, gestor y líder de los procesos, capaz de reconocer, interpretar, proponer y materializar una visión cultural del espacio habitable en búsqueda del bienestar social.

Como objetivos específicos se propone:

- Ofrecer soluciones arquitectónicas y urbanas pertinentes al contexto en el cual se inscriben.
- Concebir el proyecto como un proceso investigativo que integra los diversos saberes de la arquitectura, la ciudad y el territorio.
- Desarrollar competencias para la materialización de la arquitectura al relacionar materiales, concepción estructural y lógica constructiva.
- Integrar el estudio sobre la arquitectura y la ciudad a través de sus transformaciones históricas, el conjunto de sus teorías y el urbanismo.
- Promover el espíritu emprendedor a través de la organización, administración y gestión de proyectos.
- Estimular la sensibilidad y la creatividad al reconocer la incidencia de las experiencias estéticas en el proceso creativo.

El Taller de Proyecto Urbano de la Universidad del Valle (taller vertical que vincula estudiantes de sexto, séptimo y octavo semestre de pregrado de Arquitectura), ha hecho una alianza con el Taller de Proyecto Urbano de la Universidad de San Buenaventura Cali (conformado por estudiantes de séptimo semestre del pregrado de Arquitectura) para hacer propuestas alternativas a la autopista, con el fin de generar una reflexión técnica y conceptual sobre cuál debería ser el papel del conector urbano férreo y par vial de las calles 25 y 26 en el desarrollo de Cali y qué alternativas y proyectos serían los indicados para la consolidación de un proyecto que genere espacios urbanos de calidad, cohesión social, sostenibilidad, renovación y productividad.



ISBN: 978-958-8785-06-6



9 789588 785066