



**LA TRANSFORMACIÓN URBANA A PARTIR DE LAS IMPLICACIONES SOCIALES PARA LA  
CONSTRUCCIÓN DEL BULEVAR DE LA AVENIDA COLOMBIA  
SANTIAGO DE CALI**

**UNIVERSIDAD ANTONIO NARIÑO FACULTAD DE  
ARTES PROGRAMA ARQUITECTURA PALMIRA**

**2020/1**

**LA TRANSFORMACIÓN URBANA A PARTIR DE LAS IMPLICACIONES SOCIALES  
PARA LA CONSTRUCCIÓN DEL BULEVAR DE LA AVENIDA COLOMBIA  
SANTIAGO DE CALI**

**MILTON VALENCIA**

**JUAN GUILLERMO MARTÍNEZ**

**UNIVERSIDAD ANTONIO NARIÑO FACULTAD DE ARTES PROGRAMA  
ARQUITECTURA PALMIRA**

**2020/1**

**LA TRANSFORMACIÓN URBANA DE LA CONSTRUCCIÓN DEL BULEVAR DE LA  
AVENIDA COLOMBIA**

**LA TRANSFORMACIÓN URBANA A PARTIR DE LAS IMPLICACIONES SOCIALES  
PARA LA CONSTRUCCIÓN DEL BULEVAR DE LA AVENIDA COLOMBIA**

**SANTIAGO DE CALI**

**DIRECTOR CIENTIFICO**

**JHON JAIRO DELGADO**

**UNIVERSIDAD ANTONIO NARIÑO**

**FACULTAD DE ARTES**

**PROGRAMA ARQUITECTURA**

**PALMIRA**

**2020/1**

## TABLA DE CONTENIDO

RESUMEN .....	12
ABSTRAC .....	13
1. PRELIMINARES .....	14
1.2 Planteamiento Del Problema .....	18
1.3 Pregunta de investigación.....	31
1.4 Línea de Investigación.....	31
1.5 Justificación .....	32
1.6 Hipótesis .....	35
1.7 Objetivos.....	36
1.7.1    Objetivo general.....	36
1.7.2    Objetivos específicos .....	36
1.8 Metodología.....	37
Etapa 1/ Determinantes Para La Transformación Urbana De La Avenida Colombia En El Sector Del Bulevard Del Río: .....	37
Etapa 2 / Relación entre lo planeado y lo logrado: .....	38
Etapa 3/ impactos de las dinámicas urbanas: .....	38
1.8.1    Plan Estratégico Metodológico .....	39
1.9    Alcances y Limites.....	47

LA TRANSFORMACION URBANA DE LA CONSTRUCCION DEL BULEVAR DE LA AVENIDA  
COLOMBIA

1.9.1 Alcances.....	47
1.9.2 Limites .....	47
2 CAPITULO I. EL BULEVAR COMO CONCEPTO EN RELACION CON SU ENTORNO ..	48
2.1 Marco Contextual.....	48
2.2 Estado del arte.....	57
2.3 Marco Teórico.....	67
2.3.1 Teoría de la Renovación Urbana.....	68
2.3.2 Efectos de las transformaciones urbanas .....	71
3 CAPITULO II. TRANSFORMACIONES URBANAS EN LA CONSOLIDACION DEL ESPACIO PÚBLICO A TRAVES DE LAS IMPLICACIONES SOCIALES .....	76
3.1 Marco conceptual .....	76
3.1.1 Urbanismo.....	76
3.1.2 La ciudad, lo urbano y la urbanización.....	77
3.1.3 Las transformaciones urbanas.....	78
3.1.4 Procesos de transformación urbana .....	79
3.2 Marco Histórico .....	79
3.2.1 Expansión urbana.....	79
3.3 Marco Legal .....	81
3.3.1 Constitución Política de Colombia de 1991.....	81
4 CAPITULO III. DETERMINANTES PARA LA TRANSFORMACIÓN URBANA DE LA AVENIDA COLOMBIA EN EL SECTOR DEL BULEVARD DEL RÍO.....	86
4.1 Desarrollo de objetivo 1.....	86

# LA TRANSFORMACION URBANA DE LA CONSTRUCCION DEL BULEVAR DE LA AVENIDA COLOMBIA

4.1.1	Condiciones bajo las cuales se llevó a cabo la transformación urbana de la Avenida Colombia en el sector del Bulevar del Río.....	86
4.1.2	Transformaciones por épocas .....	103
4.1.3	Conclusión .....	106
5	CAPITULO IV. RELACIÓN ENTRE LO PLANEADO Y LO LOGRADO .....	108
5.1	Desarrollo de objetivo 2.....	108
5.1.1	Generalidades.....	108
5.1.2	Contexto de implantación .....	109
5.1.3	Solución Integral De Movilidad Para La Avenida Colombia/ Proyecto Paseo De La Avenida Colombia .....	110
5.1.4	La Solución.....	113
5.1.5	Visión De Movilidad Peatonal Y Vehicular .....	113
5.1.6	El Espacio Público .....	114
5.2	Criterios de Desarrollo.....	118
5.2.1	Sostenibilidad del proyecto.....	118
5.2.2	Aspectos económicos.....	118
5.2.3	Aspecto Social .....	119
5.2.4	Aspectos de seguridad.....	122
5.2.5	Aspecto Ecológico .....	122
5.2.6	Aspectos culturales .....	122
5.3	Relación entre lo planeado vs. Lo logrado.....	124
5.4	Conclusión.....	125

LA TRANSFORMACION URBANA DE LA CONSTRUCCION DEL BULEVAR DE LA AVENIDA  
COLOMBIA

6	CAPITULO V. IMPACTOS EN LA DINAMICA URBANA DEL BULEVAR DEL RIO .....	121
6.1	Desarrollo del Objetivo 3.....	121
6.1.1	Impactos del bulevar de la avenida Colombia .....	121
6.1.1.1	Impacto Social .....	122
6.1.1.2	Impacto Economico.....	123
6.1.1.3	Impacto Ambiental.....	124
6.1.2	Dinámicas urbanas .....	125
6.1.2.1	Dinámicas urbanas del sector.....	126
•	Dinámica Socioeconómica aglomeración de personas y comercio.....	128
•	Dinámica muerta: Recorrido .....	128
•	Dinámica patrimonial: Elementos patrimoniales .....	128
6.1.3	Usos y actividades del sector .....	129
6.2	Conclusión.....	134
7	CONCLUSION OBJETIVO GENERAL .....	135
8	CONLUCIONES ESPECÍFICAS .....	138
9	CONCLUSIONES FINALES .....	139
10	CRONOGRAMA DE ACTIVIDADES .....	141
11	PRESUPUESTO.....	142
12	GLOSARIO.....	143
13	REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS .....	146

## ÍNDICE DE ILUSTRACIONES

Ilustración 1	Glorieta del Seguro Social. al fondo el edificio venezolano. 1979. Santiago de Cali .....	15
Ilustración 2	Configuración urbana. Congreso Eucarístico Bolivariano, 1948 .....	16
Ilustración 3	Construcción de Unicentro Santiago de Cali, 1978.....	17
Ilustración 4	Paso del río Cali.....	18
Ilustración 5	Estación del Ferrocarril de Santiago de Cali 1937 .....	20
Ilustración 6:	Avenida Colombia para los años 50 .....	21
Ilustración 7:	Puente Ortiz 1920 aproximadamente .....	22
Ilustración 8:	Avenida Colombia, década de los 50 .....	23
Ilustración 9:	Río Cali navegable para los años 60, avenida Colombia como nodo de movilidad.....	24
Ilustración 10:	Avenida Colombia 1962.....	25
Ilustración 11:	Desfile de la flota san Fernando 1962 .....	26
Ilustración 12:	Inicio de Obras del Bulevar y Túnel.....	27
Ilustración 13 :	Obra culminada para 2013.....	27
Ilustración 14 :	Visual de los mobiliarios del Bulevar y las dinámicas diurnas .....	28
Ilustración 15:	Dinámicas del paisaje urbano.....	29
Ilustración 16:	Dinámicas sociales nocturnas en el bulevar .....	30
Ilustración 17 :	Avenida Colombia 1935.....	49
Ilustración 18:	Puente peatonal avenida del río.....	54
Ilustración 19:	polígono de estudio en el centro de la ciudad. Barrio Boston .....	62
Ilustración 20:	Plan de Movilidad de Peatones y Rutas Alternas para El Transporte Público .....	64
Ilustración 21:	Huellas cartográficas sobre el proceso de transformación del "paseo bolívar" en el primer tramo de la calle 26.....	65
Ilustración 22	Territorios imaginados del tranvía de Ayacucho.....	66



## LA TRANSFORMACION URBANA DE LA CONSTRUCCION DEL BULEVAR DE LA AVENIDA COLOMBIA

Ilustración 23: Avenida Colombia y puente Ortiz en Cali. ....	88
Ilustración 24: Costado de la Plazoleta de San Francisco. Cali. 1925. Foro Escarria. Costado de la Plazoleta de San Francisco.....	90
Ilustración 25: Antigua calle 13 de Cali y al fondo la torre de La Ermita del Señor del Rio o Ermita Vieja, destruida totalmente por el terremoto de 1925. ....	91
Ilustración 26: Vehículos sobre el Puente Ortiz. Al fondo Batallón Pichincha. 1930.....	93
Ilustración 27: Lateral derecho del río Cali. 2. Casa de la señora Bosch Matilde. 1930. ....	95
Ilustración 28:1 A la izquierda el puente Ortiz con las barandas y las vigas de ferrocemento dispuestas en 1918. 2. La primigenia capilla de La Ermita. 3. Casa Bosh. 1920 .....	97
Ilustración 29: Edificios de nueva planta construidos mirando hacia el río Cali. Nótese el muro de contención de poca altura, la fuerte pendiente de la calle 11 y la calle angosta que se forma entre el muro de contención y la línea de paramento.....	98
Ilustración 30: Vestigios del mismo edificio apreciables en 2011 cuando se ha demolido el andén de la Av. Colombia. Los vanos del primer piso estaban enterrados en su totalidad. ....	98
Ilustración 31: Vestigios de los muros de contención encontrados en 2011 frente al edificio de las Figuras 44 y 45. ....	99
Ilustración 32: Muros de contención junto al río Cali en fase de ejecución; también se aprecian .....	100
Ilustración 33: Imagen de la avenida Colombia recién pavimentada .....	100
Ilustración 34: Reencuentro con las estructuras de soporte de la avenida Colombia en los trabajos arqueológicos de 2011. ....	101
Ilustración 35:1. El puente España (1), llegando al parque La María. 2. Edificio del Batallón Pichincha. 1940. ....	102
Ilustración 36: Puente de Santiago que reemplazó al puente de La Cervecería; al fondo, el edificio del Conservatorio de Música. 1945.....	103
Ilustración 37: Puente de Los Próceres o puente de El Peñón.....	104

## LA TRANSFORMACION URBANA DE LA CONSTRUCCION DEL BULEVAR DE LA AVENIDA COLOMBIA

Ilustración 38: Unidad formal del pavimento del puente Ortiz y sus áreas aledañas en 1960.....	106
Ilustración 39: Vacío urbano producido por la ausencia del edificio Gutiérrez Vélez. Al fondo, los edificios de la Manzana T. ....	107
Ilustración 40: Vacío urbano producido por la ausencia del hotel Alférez Real. ....	107
Ilustración 41: Puente Ortiz con las texturas de piso diseñadas en 1986. ....	99
Ilustración 42: Vista del interior del box coulvert bajo la avenida Colombia. ....	100
Ilustración 43: Avenida Colombia 2019.....	102
Ilustración 44: Santiago de Cali 1536.....	103
Ilustración 45: Vía alterna al mar .....	103
Ilustración 46: Avenida Colombia 1960/1980.....	104
Ilustración 47 Bulevar Av. Colombia.....	105
Ilustración 48: Planta general de proyecto bulevar de Santiago de Cali .....	108
Ilustración 49: Tramos de desarrollo del proyecto .....	109
Ilustración 50 Estrategias de intervención del Bulevar de Cali .....	110
Ilustración 51: Solución integral urbanística, arquitectónica y paisajista para el sector comprendido entre la calle 1 oeste y la calle 13, la margen derecha del Río Cali y la carrera tercera. ....	111
Ilustración 52: Diagrama de Evaluación del espacio público del Bulevar de Cali .....	117
Ilustración 53 Bulevar del rio Cali .....	120
Ilustración 54 Impactos del Bulevar de la avenida Colombia .....	121
Ilustración 55: Impacto social y económico .....	123
Ilustración 56: Impacto Ambiental .....	124
Ilustración 57 Dinámicas Urbanas del Bulevar del rio Cali .....	125
Ilustración 58 Eje fundacional/vía al mar .....	126
Ilustración 59: Avenida Colombia 1960/1980.....	127
Ilustración 60: Paseo de la avenida Colombia.....	128

LA TRANSFORMACION URBANA DE LA CONSTRUCCION DEL BULEVAR DE LA AVENIDA  
COLOMBIA

Ilustración 61: Flujos y conexiones .....	129
Ilustración 62: Usos del sector.....	130
Ilustración 63: Actividades del sector .....	131
Ilustración 64: Espacio Público .....	131
Ilustración 65: Comercio .....	132
Ilustración 66: Espacios sin uso.....	132
Ilustración 67: Religioso y patrimonial .....	133

**INDICE DE PLANOS**

<b>Plano 1:</b> Plano urbano y zona de expansión .....	51
--	----

# LA TRANSFORMACIÓN URBANA DE LA CONSTRUCCIÓN DEL BULEVAR DE LA AVENIDA COLOMBIA

## RESUMEN

El siguiente trabajo investigativo se analizan diferentes dinámicas sociales y espaciales que se generan a través de la transformación del eje central como lo es el bulevar del rio Cali, como base para fundamentar de manera crítica los aspectos para la conservación de las características del espacio por medio de la memoria colectiva.

De este modo se lleva a cabo una metodología de tipo cualitativa de carácter descriptivo que permitió conocer las distintas condiciones y cambios socio-culturales y arquitectónicos que sufrió la zona de estudio desde sus primeras intervenciones. De esta forma se realiza una indagación e interacción con los ciudadanos y documentos adquiridos con el fin de buscar respuestas a las preguntas que se centran en la experiencia de los participantes, de cómo se crea y como da significado a la vida humana dentro de un espacio en diferentes transformaciones a los de diferentes épocas.

Los resultados evidencian grandes físico-urbanos y sociales enmarcados por el exponencial crecimiento demográfico de la ciudad que pudieron ser plasmados y concluidos por medio de una cartilla y un documental exponiendo las causas y las consecuencias que se han presentado en la zona en las diferentes intervenciones.

**Palabras clave:** Transformación Urbana, Memoria colectiva, Espacio público, Patrimonio, Identidad cultural, Bulevar, impacto social, Hito, Peatonalidad, Conservación arquitectónica.

LA TRANSFORMACION URBANA DE LA CONSTRUCCION DEL BULEVAR DE LA AVENIDA  
COLOMBIA

**ABSTRACT**

The following research work analyses different social and spatial dynamics that are generated through the transformation of the central axis as is the boulevard of the Cali river, as a basis for critically informing the aspects for the conservation of characteristics of space through collective memory.

In this way, a qualitative methodology of a descriptive nature is carried out that allowed to know the different conditions and sociocultural and architectural changes that the study area underwent since its first interventions. In this way, an inquiry and interaction with citizens and acquired documents is carried out in order to seek answers to questions that focus on the participants' experience, how it is created and how it gives meaning to human life within a space in different transformations to those of different eras.

The results show large physical urban and social evidence framed by the city's exponential population growth that could be captured and concluded through a booklet and a documentary exposing the causes and consequences that have been presented in the area in the different interventions.

**Keywords:** urban transformation, collective memory, public space, heritage, cultural identity, boulevard, social impact, milestone, pedestrianism, architectural conservation.

## 1. PRELIMINARES

### 1.1 Definición Del Tema / La Transformación Urbana A Partir De Las Implicaciones Sociales

En Colombia el urbanismo surge como una experiencia estrictamente municipal desarrollada por las principales ciudades. Esta primera versión del urbanismo municipal se apoyó de reglamentos que regulan las edificaciones. Evoluciona posteriormente hacia la aplicación de planes urbanísticos que pretenden regular los nuevos crecimientos urbanos, con la experiencia y la cultura urbanística que ha construido las bases conceptuales y operacionales que se utilizan desde la década de los años 20 en varias ciudades del mundo.

A partir de allí se resalta el gran esfuerzo realizado por las principales capitales, producto de lo cual se incorpora por primera vez en el país en la legislación nacional una disposición en la cual se señala la obligatoriedad para un rango de ciudades la elaboración del plano regulador y por otra parte, se hace el esfuerzo para contratar equipos de urbanistas de reconocido prestigio internacional para el diseño de los planes reguladores (Castillo, 1998).

En las décadas del 70 y del 80 se afianza la revolución demográfica en el país, de tal manera que se va invirtiendo la distribución de la población sobre el territorio, y con ella la distribución del empleo, los recursos, la infraestructura y las inversiones. Sin embargo, este proceso, se desarrolla espontáneamente bajo las presiones de una economía que se va urbanizando contra la corriente y sin una dirección confluyente en las políticas del estado.

La crítica desde el urbanismo señala la necesidad de superar el ámbito municipal para

## LA TRANSFORMACION URBANA DE LA CONSTRUCCION DEL BULEVAR DE LA AVENIDA COLOMBIA

proponer una dimensión nacional al problema del desarrollo urbano, lo cual implica la adopción de competencias urbanísticas a nivel del estado nacional y las regiones. Por otra parte, se empieza a reconocer las profundas transformaciones que han operado en el ordenamiento del territorio, a partir de la consolidación de las ciudades y de la formación de una red urbana a escala nacional que ha dado lugar a nuevas formas territoriales, distintas a los municipios, que se expresan principalmente en la aparición de fenómenos metropolitanos y en el fortalecimiento de centros urbanos regionales que influyen el crecimiento de redes de ciudades intermedias y menores.

**Ilustración 1** Glorieta del Seguro Social. al fondo el edificio venezolano. 1979. Santiago de Cali



Fuente: Propia de la investigación

De lo anterior se resalta el hecho de que las transformaciones urbanas promueven los cambios físicos de las ciudades, y con ello, dinamizan y varían la calidad del espacio urbano a través de una planeación basada, posiblemente, en el uso estratégico del territorio,

## LA TRANSFORMACION URBANA DE LA CONSTRUCCION DEL BULEVAR DE LA AVENIDA COLOMBIA

convirtiéndose en un gran referente para las temáticas de planeación local en la búsqueda de soluciones a las problemáticas de la sociedad en general. De este modo, se centran en la manera en cómo deben abordarse los diseños, formas y estructuras que permitan dinamizar los atributos bajo los cuales subyace el proceso de modernización y adaptación de las ciudades en aras de beneficiar toda población.

Bajo esta premisa, las transformaciones del espacio conllevan a la aparición de múltiples efectos basados principalmente en modificaciones de las relaciones socio espaciales, centrada en la apertura comercial y la amplia movilización de las personas y vehículos; evidenciando una particularidad en el cambio del espacio público con respecto a su función y utilización (Borja, 2001). Razón por la cual, los efectos de las transformaciones urbanas obedecen a nuevas exigencias y necesidades de la ciudad por establecer un ordenamiento ante el expansionismo, crecimiento socio económico, cultural y político que cada día toma mayor importancia dentro del desarrollo estructural y arquitectónico de las mismas.

**Ilustración 2** Configuración urbana. Congreso Eucarístico Bolivariano, 1948



**Fuente:** Fotografía tomada por el capitán Uribe. Archivo Fotográfico de Cali



## LA TRANSFORMACION URBANA DE LA CONSTRUCCION DEL BULEVAR DE LA AVENIDA COLOMBIA

La ciudad entonces, exige una atención especial de las periferias y nuevas formas espaciales como consecuencia de las diversas formas de urbanización, principalmente la peri urbanización y la centralidad, cuya peri urbanización ha configurado lo que se reconoce como ciudad difusa o sin confines, caracterizada por intensidad en el uso del suelo (Nel. Lo, 1998).

En la ciudad, el hombre ha desarrollado la filosofía y la ciencia, y se ha convertido no sólo en un animal racional sino también en un animal sofisticado. La ciudad y el entorno urbano representan para el hombre la tentativa más coherente y, en general, la más satisfactoria de recrear el mundo en que vive de acuerdo a su propio deseo. Pero si la ciudad es el mundo que el hombre ha creado, también constituye el mundo donde está condenado a vivir en lo sucesivo. Así pues, indirectamente y sin tener plena conciencia de la naturaleza de su obra, al crear la ciudad, el hombre se recrea a sí mismo.

**Ilustración 3** Construcción de Unicentro Santiago de Cali, 1978



Fuente: COM historia El País.

## LA TRANSFORMACION URBANA DE LA CONSTRUCCION DEL BULEVAR DE LA AVENIDA COLOMBIA

Bajo este panorama, reconocer las implicaciones que trae consigo los distintos procesos de la transformación urbana como parte del desarrollo y mejoramiento de los espacios y calidad de vida de sus integrantes, se convierte en una temática de interés como parte de la construcción de activos para la construcción de lugares locales que se conviertan en referentes a nivel mundial, puesto que incluye conservación, percepción, identidad y apropiación de los espacios como elementos transversales que agreguen valor a la ciudad.

### 1.2 Planteamiento Del Problema



**Ilustración 4** Paso del río Cali

Fuente: "The Western Andes from the bridges over the Cali River: Colombia" - Frank Chapman.

Durante cerca de 400 años Cali fue menos que una ciudad, un cruce de caminos, y como tal fue fundada en 1536 con el Parque de Caicedo como punto de convergencia. A él

## LA TRANSFORMACION URBANA DE LA CONSTRUCCION DEL BULEVAR DE LA AVENIDA COLOMBIA

confluyeron los tres caminos que conectaron más a la región que a Cali: hacia el oeste el camino a Buenaventura, hacia el nororiente Palmira y hacia el sur Popayán. Tales caminos le otorgaron un modelo urbano lineal y el carácter de “ciudad de paso”.

Con el siglo XX inicia su transformación urbana: el nombramiento como capital del departamento en 1910 y el Ferrocarril del Pacífico en 1915. La principal conexión recurrente fue la del puerto de Buenaventura con la región, de las cuales se benefició la ciudad en temas de apertura por lo cual su carácter se caracterizó por el por el transporte y los SSPP. Más adelante se verá cómo ambos determinan el crecimiento urbano y fijan los ejes de un desarrollo ambiguo.

**Ilustración 5 Avenida Colombia y puente**

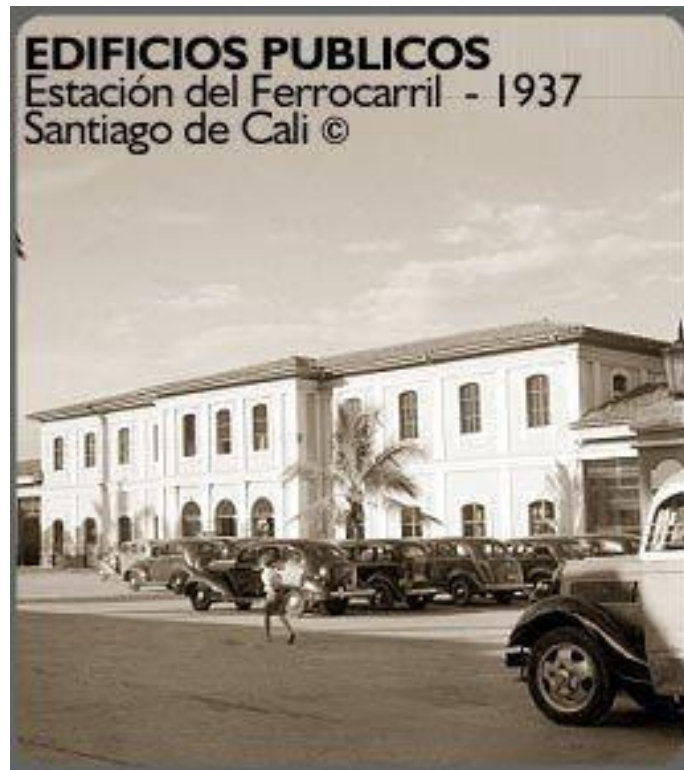


**Fuente: Nostalgias de Santiago de Cali / Facebook fanpage Ortiz en Cali. Año 1920**

## LA TRANSFORMACION URBANA DE LA CONSTRUCCION DEL BULEVAR DE LA AVENIDA COLOMBIA

Dentro de todo el proceso de desarrollo vallecaucano, “la presencia de este gran polo industrial Santiago de Cali, dentro de la región ha inducido un acelerado proceso de urbanización creando simultáneamente condiciones para la generación de empleo y aprovechamiento interno de la economía. Si bien los focos se concentran en un grado elevado en la zona centro, el cual presenta un patrón de desarrollo urbano destinado a mejorar la calidad de vida de la población mediante la industrialización y el crecimiento comercial que dieron pie a nuevas oportunidades de progreso urbano.

**Ilustración 5** Estación del Ferrocarril de Santiago de Cali 1937



**Fuente:** Biblioteca departamental

Cali se define como urbe a partir de la implementación del ferrocarril, lo que la como ciudad estratégica a nivel de localización. Su cercanía al río Cauca, al puerto de Buenaventura

## LA TRANSFORMACION URBANA DE LA CONSTRUCCION DEL BULEVAR DE LA AVENIDA COLOMBIA

permite situar una importante infraestructura de transporte lo que la beneficio a nivel económico y espacial convirtiéndose en el centro urbano más importante de la región (Vásquez 2001). El Ferrocarril por su parte estimulo la primera expansión con la implementación de las líneas férreas hacia el sur y a Palmira, lo cual permitió la constitución de un eje de desarrollo en temas industriales y residenciales.

El crecimiento se reflejó en la expansión del territorio a partir del análisis de áreas habitacionales que ampliaron el tejido urbano desde el centro a los extremos a partir del rio Cali. En el siglo XX al convertirse en el centro económico del valle debido a áreas industriales, los cuales funcionaban con el puerto de buenaventura, surgen problemáticas espaciales que generaron limitaciones en las redes viales, insuficiencia de servicios públicos y carencia de áreas habitacionales lo cual dio pie al aumento de la pobreza de áreas informales.

**Ilustración 6:** Avenida Colombia para los años 50



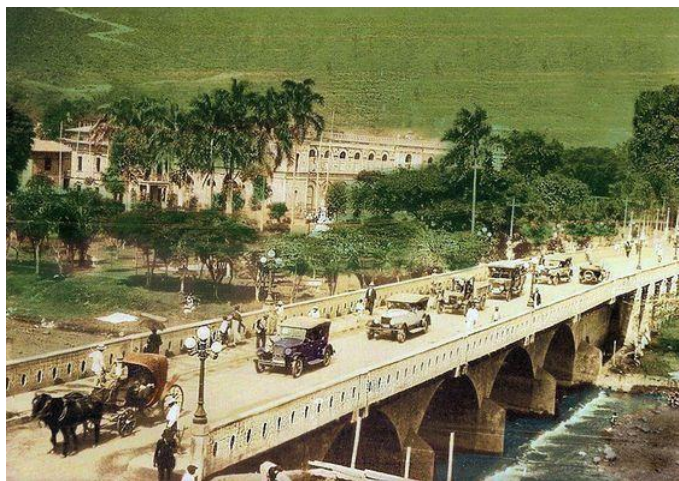
Fuente: Biblioteca Departamental

## LA TRANSFORMACION URBANA DE LA CONSTRUCCION DEL BULEVAR DE LA AVENIDA COLOMBIA

La Avenida Colombia es el epicentro fundacional de la ciudad de Cali, el cual ha tenido diferentes transformaciones paisajísticas que han sido consecuencia de las dinámicas socioculturales y de la expansión territorial. Las renovaciones urbanas representan grandes cambios en las dinámicas sociales y culturales generando necesidades al espacio donde se desarrollan para el óptimo funcionamiento de las formas de vida, lo cual exige que la ciudad se adapte a las diferentes influencias que trae consigo el pasar del tiempo como lo es la tecnología, las actividades económicas, la industrialización y la pobreza.

El objeto de estudio se centra en las diferentes transformaciones de la avenida Colombia, como elemento urbanístico que ha sido foco de diversos cambios a través del tiempo, los cuales evidencia la evolución de la urbe como elemento consecuente del desarrollo socioeconómico de la ciudad. Dichos cambios han surgido por problemáticas de diferentes épocas, de las cuales podemos destacar la siguiente cadena de problemáticas que permitieron las renovaciones urbanas del eje:

**Ilustración 7:** Puente Ortiz 1920 aproximadamente



**Fuente:** Archivo histórico Biblioteca departamental

## LA TRANSFORMACION URBANA DE LA CONSTRUCCION DEL BULEVAR DE LA AVENIDA COLOMBIA

Para la década de los años 20 las características urbanísticas estaban en crecimiento debido a la consolidación previa que había tenido la ciudad. A medida que la industrialización llega al valle del cauca, dejando atrás el transporte en coches con caballos y dando pie para el incremento de los vehículos que empiezan a llegar por medio de las rutas del ferrocarril para 1933. El aumento en el flujo vehicular y el traslado del peatón a los andenes permitió que la avenida Colombia se consolidara como un eje vial importante, debido a la localización y la conexión entre los puentes que unen el norte y sur de la ciudad. Es por esto que cabe resaltar la aparición de la tecnología aplicada a las formas de movilidad que fueron consecuencia del desarrollo económico.

**Ilustración 8:** Avenida Colombia, década de los 50



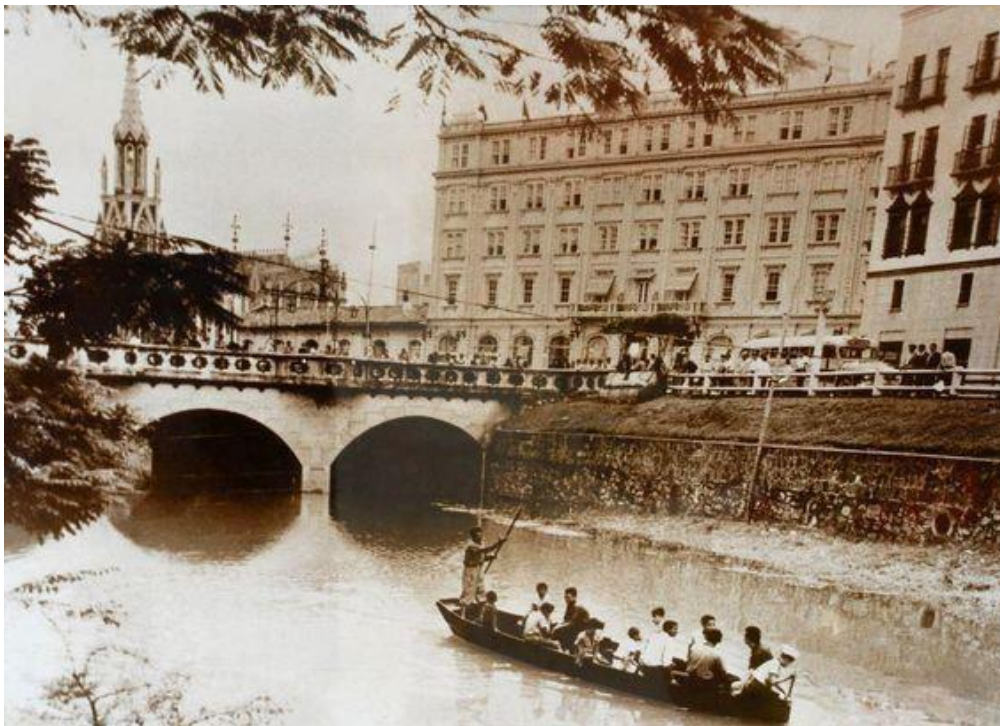
**Fuente:** Archivos históricos de la biblioteca departamental

Para la década de los 50 la ciudad había crecido en un 35% su población y extensión, por lo cual bajo el apogeo vehicular Cali empieza a planificar las redes viales que incluyeron rutas de

## LA TRANSFORMACION URBANA DE LA CONSTRUCCION DEL BULEVAR DE LA AVENIDA COLOMBIA

transporte público, generando acciones espaciales que le dieron prioridad al vehículo, apartando la importancia de los espacios públicos como recintos que regulan la oxigenación urbana. La avenida Colombia al ser un elemento central se convierte en un nodo de movilidad, al ser punto de referencia para tomar el transporte público para desplazarse al norte o al sur y adicionalmente es el puerto navegable del río Cali.

**Ilustracion9:** Río Cali navegable para los años 60, avenida Colombia como nodo de movilidad



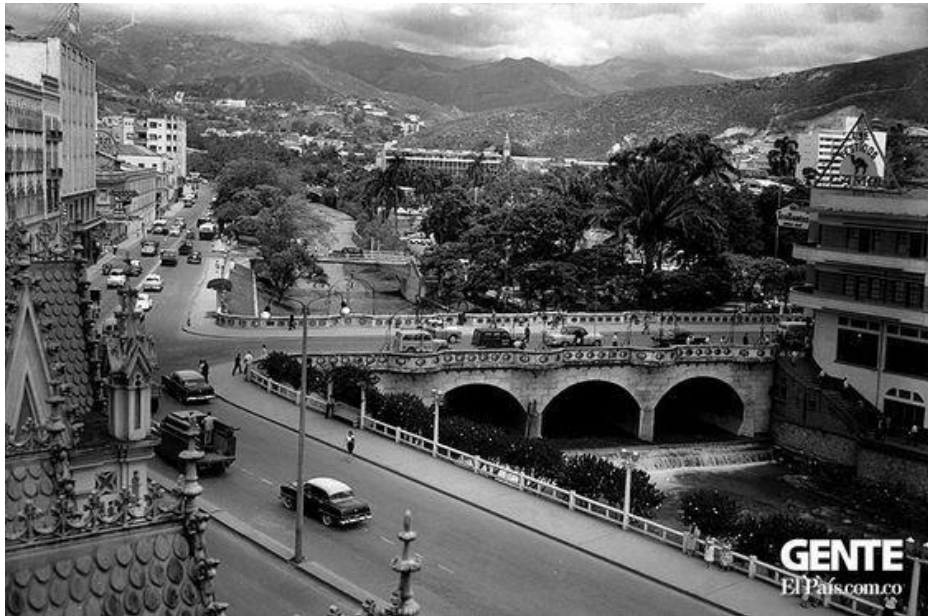
**Fuente:** Archivo histórico de la biblioteca departamental

Los problemas de navegabilidad fueron surgiendo por el descenso del nivel del río, la polución causada por los vehículos causaba el deterioro de los elementos arquitectónicos patrimoniales del sector, la inseguridad fue surgiendo a medida que el comercio se fue desplazando a zonas transitables a las cuales tenía acceso el peatón.



## LA TRANSFORMACION URBANA DE LA CONSTRUCCION DEL BULEVAR DE LA AVENIDA COLOMBIA

**Ilustración 10:** Avenida Colombia 1962



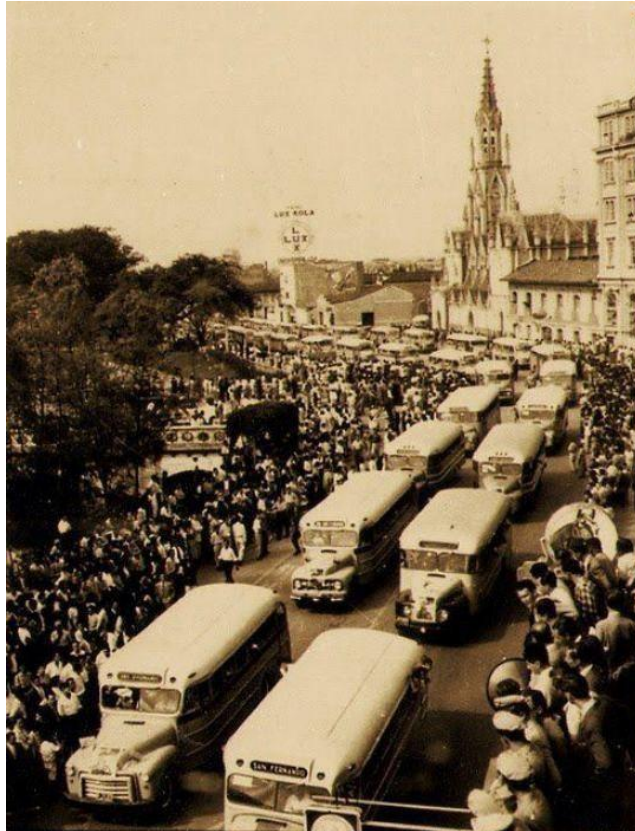
**Fuente:** Archivo histórico de la biblioteca departamental

Tras la reconstrucción de la Ermita y las edificaciones patrimoniales del entorno que tuvieron problemas debido al movimiento telúrico de 1960, muchas de las joyas arquitectónicas empezaron a fallar como consecuencia de ello, por lo cual se les categorizó como elementos de protección, para la cual la planificación urbana debía regular el impacto del entorno en las edificaciones.

Con la llegada de la flota san Fernando a la ciudad, se abre una brecha entre la modernidad, debido a que fue el inicio de un sistema de transporte público masivo que generaba rutas de norte a sur. Influenciando en los diferentes problemas que surgieron por tráfico vehicular y la polución producida por ellos.

## LA TRANSFORMACION URBANA DE LA CONSTRUCCION DEL BULEVAR DE LA AVENIDA COLOMBIA

**Ilustración 11:** Desfile de la flota san Fernando 1962



**Fuente:** Archivos históricos de la biblioteca departamental

El bulevar y el túnel se empezaron a construir el 11 de enero de 2012 dentro de uno de los macro proyectos de renovación urbanística llamados "Mega obras" y se inauguró el 16 de mayo de 2013. El objetivo del proyecto fue otorgarle a la ciudadanía una plazoleta a lo largo del río Cali que conectara los distintos puntos de interés turístico que se encuentran en esta zona central de la ciudad, además de darle a los ciudadanos un lugar de esparcimiento. La plazoleta también une el Centro Administrativo Municipal (CAM) con esta parte de la ciudad. El anuncio se dio en el marco del Día mundial de la bicicleta y de la ampliación de las ciclo vías en la ciudad, que se prevé pasen de 36 Km a 220 Km totalmente interconectadas.

# LA TRANSFORMACION URBANA DE LA CONSTRUCCION DEL BULEVAR DE LA AVENIDA COLOMBIA

**Ilustración 12:** Inicio de Obras del Bulevar y Túnel



**Fuente:** Diario El País

**Ilustración 13 :** Obra culminada para 2013



**Fuente:** Diario el País

## LA TRANSFORMACION URBANA DE LA CONSTRUCCION DEL BULEVAR DE LA AVENIDA COLOMBIA

Con la culminación de la obra se pretendía inicialmente dar solución a los problemas de movilidad del nodo; generando espacios equitativos para el peatón y el vehículo, así mismo con áreas destinadas para el transporte y espacio público de protección sobre la franja del río Cali; además de reactivar la economía del eje y permitir la recuperación del paisaje urbano.

**Ilustración 14 :** Visual de los mobiliarios del Bulevar y las dinámicas diurnas



**Fuente:** Propia de la investigación

El crecimiento urbano y habitacional del centro de Cali, especialmente sobre el bulevar en la actualidad deja problemáticas estéticas con relación a las culatas y elementos residuales de las edificaciones colindantes, las cuales presentan irregularidades en sus alturas, siendo una

## LA TRANSFORMACION URBANA DE LA CONSTRUCCION DEL BULEVAR DE LA AVENIDA COLOMBIA

consecuencia de la falta de regularización que existía frente a la tipología del sector, además de evidenciar los diferentes cambios en el uso del suelo del lugar.

La imagen estética del bulevar se desarrolla por la participación de los llenos y vacíos espaciales como elementos que conforman el paisaje urbano. Parte de la memoria colectiva se conserva mediante los edificios patrimoniales que se conservan en el eje, permitiendo visualizar un Matiz arquitectónico que evidencia el paso del tiempo con relación a las implicaciones socioeconómicas de Cali.

Los diferentes cambios en las dinámicas espaciales han generado la reactivación de la economía para los locales comerciales, aunque los vendedores informales han sido reubicados sobre la plazuela del CAM. Acción que ha causado controversia debido a que los vendedores manifiestan pérdidas en las ganancias de sus ventas debido a su localización, ya que el bulevar es un nodo que es influenciado por aproximadamente 1 millón de personas anuales.

**Ilustración15:** Dinámicas del paisaje urbano



Fuente: Propia de la investigación

## LA TRANSFORMACION URBANA DE LA CONSTRUCCION DEL BULEVAR DE LA AVENIDA COLOMBIA

**Ilustración 16:** Dinámicas sociales nocturnas en el bulevar



**Fuente:** Propia de la investigación

En la noche la transformación del espacio da pie a dinámicas sociales activas, las cuales utilizan el bulevar como espacio turístico, a pesar de ello se generan problemáticas transitorias como exceso de residuos, situaciones de robo por falta de seguridad, además de los habitantes de situación de calle.

### **1.3 Pregunta de investigación**

¿Cuáles son las determinantes físicas y sociales para la transformación de la avenida Colombia a partir de la construcción del Bulevar del río?

### **1.4 Línea de Investigación**

Arte, Diseño Y Sociedad

Reflexión crítica y teórica en las disciplinas del diseño, las artes, la arquitectura y la sociología, tanto en su devenir histórico como en su rol modelador de la cultura, con miras a la integración de esas áreas del conocimiento en torno de la problemática urbana. Evidenciando las diferentes alternativas para la caracterización espacial a partir de las transformaciones que surgen a través del tiempo y el impacto que deja en aspectos socioeconómicos.

### **1.5 Justificación**

Las implicaciones se desencadenarían a raíz de la transformación urbana obedecen a la necesidad de las sociedades de contar con medios y herramientas urbanísticas adecuadas y controladas efectivizando el uso del espacio aprovechando su carácter generador de desarrollo justo y equitativo en términos sociales, por lo tanto depende en gran medida de la oferta de sistemas de circulación y manejo óptimo de los espacios públicos que una ciudad o región ofrezca de manera incluyente y sostenible.

Las ciudades han sido planificadas sin integrar la comunidad a la transformación, sin el reflexionar el impacto que dichos cambios conlleva en ellos; como lo señala Herce y Magrinyá (2013), al mencionar que elementos como la movilidad, la conexión y el transporte de bienes han pasado de ser una necesidad a un derecho ciudadano. Razón por la cual, señalan que, el ejercicio del derecho a la conexión, a la movilidad de las personas y al transporte de bienes, implica la atención a todas las formas de desplazamiento. Así pues, el reto actual está en garantizar redes de conexión y transporte adecuadas a las formas de movilidad que requieren los diferentes grupos sociales, y aunque el automóvil ha mostrado su eficacia hasta el momento como modo prioritario entre los desplazamientos urbanos motorizados, no es menos cierto que su presencia en la ciudad ha acabado por excluir o dificultar a otros modos de desplazamiento como las personas que van a pie.

En el futuro ciudades menos vulnerables, más adaptables y más sostenibles requerirían operaciones urbanas que transformen la interacción de ellas con el medio ambiente, el medio físico y el medio institucional. Para mitigar los efectos negativos de la urbanización, se hacen necesarias



## LA TRANSFORMACION URBANA DE LA CONSTRUCCION DEL BULEVAR DE LA AVENIDA COLOMBIA

nuevas estrategias y propuestas de desarrollo. A lo largo de la región, el reto de las transformaciones urbanas varía en su alcance, escala e impacto.

Una de las consideraciones para tener en cuenta ante las transformaciones urbano espaciales de la ciudad es de reconocer que las ciudades hacen parte de los espacios fundamentales para el gobierno de un país, en tanto la concentración poblacional fomenta y potencializa las transacciones económicas, sociales, tecnológicas y de conocimiento, que a su vez, facilitan el comercio, la formación de mercados y la creación de riqueza (DANE, 2014). De hecho, según las proyecciones del mismo ente en el 2015, las ciudades colombianas que contaban con más de un millón de habitantes, y que se constituían como el principal motor económico del país, fueron: Bogotá en la región andina con una población de 7.878.783 habitantes; Medellín en el noroccidente con 2.464.322 habitantes; Cali en el suroccidente con 2.369.821 habitantes; Barranquilla en la costa Caribe con 1.218.475 habitantes; y, Cartagena, también en la costa norte, con 1.001.755 habitantes.

En este sentido, centrándose en los cambios urbanos y del paisaje de Santiago de Cali, que van desde el pequeño asentamiento concentrado y de extensión de unas pocas manzanas en la época de la colonia española, hasta los recientes impactos de la globalización sobre la Metropolización de la ciudad de Cali, desplegándose al sur del departamento del Valle y al norte del departamento del Cauca, desde periodos de tiempo superiores a la décadas de los setenta hasta estos días, pueden identificarse las dinámicas expansivas de carácter difuso, disperso y fragmentado que afectan las periferias urbanas, convirtiéndolas en los territorios que expresan con mayor evidencia la rapidez y características de dicha transformación (Vásquez, 1990).

## LA TRANSFORMACION URBANA DE LA CONSTRUCCION DEL BULEVAR DE LA AVENIDA COLOMBIA

El bulevar se convirtió rápidamente en un lugar de encuentro para los caleños y turistas que visitan la ciudad. Por su ubicación el bulevar se encuentra en una zona con varios lugares de interés histórico, además de encontrarse cerca del centro de la ciudad, de intensa actividad comercial. También se convirtió en un foco cultural de la ciudad y frecuentemente se pueden ver distintas exposiciones artísticas y culturales a lo largo del bulevar.

Sobre el bulevar mismo se pueden encontrar varios monumentos y esculturas, como el busto dedicado al prócer haitiano Alexandre Pétion y las distintas esculturas de las gatas del Gato de Tejada. En su extremo oriental el bulevar conecta con el Parque de los poetas y la Iglesia la Ermita. Durante las festividades navideñas el bulevar es el centro del alumbrado de esta parte de la ciudad, lo que provoca una gran afluencia de visitantes que se reúnen para ver los adornos navideños y presenciar los distintos eventos culturales y artísticos que se llevan a cabo sobre el bulevar en esas fechas.

Así mismo, esta investigación se realiza con el propósito de aportar al conocimiento existente sobre el uso de conceptos, conocimientos, metodologías y técnicas, como herramientas de evaluación del logro de competencias de indagación científica en la arquitectura, cuyos resultados de esta investigación podrá sistematizarse en una propuesta para ser incorporada como conocimiento a las ciencias de la educación y de referencia teórica para posteriores investigaciones y estudios.

Por ello, uno de los lineamientos determinantes que dentro del contexto y formación profesional es poder identificar de manera oportuna las problemáticas y necesidades de la sociedad y establecer mejoras o innovar servicios prestados a la comunidad.

## **1.6 Hipótesis**

El Bulevar de Santiago de Cali seria el núcleo de una serie de análisis a partir de los impactos de las transformación por las que ha pasado que permitiría evidenciar las causas y las consecuencias de las intervenciones hechas con el fin de determinar y reconocer las dinámicas socioeconómicas de la ciudad Santiago de Cali que influyen en el crecimiento demográfico tomando como tema de investigación este hito de la ciudad reconocido como la obra más vehemente de la década.

## **1.7 Objetivos**

### **1.7.1 Objetivo general**

Determinar las implicaciones sociales de la transformación urbana en la Avenida Colombia, a partir de la construcción del Bulevard del Rio en Santiago de Cali

### **1.7.2 Objetivos específicos**

- Exponer las condiciones bajo las cuales se llevó a cabo la transformación urbana de la Avenida Colombia en el sector del Bulevar del Río.
- Establecer la relación entre lo planeado y lo logrado con la transformación urbana de la Avenida Colombia en el sector del Bulevar del Río.
- Definir los impactos en las dinámicas urbanas que se han generado sobre la Avenida Colombia en el sector del Bulevar del Río.

## **1.8 Metodología**

La presente investigación presenta una metodología cualitativa, las cuales desarrolla a través de la cualificación y análisis de una investigación que permita comprender el complejo mundo de la experiencia vivida desde el punto de vista de las personas que la viven (Taylor y Bogdan, 1984). Las características básicas de los estudios cualitativos se pueden resumir en que son investigaciones centradas en los sujetos, que adoptan la perspectiva del fenómeno a estudiar de manera integral o completa.

Desde el aplicativo investigativo la metodología cualitativa permite evidenciar las diferentes causas y consecuencias de la avenida Colombia teniendo en cuenta los impactos generados en aspectos socioeconómicos. Es por ello que la propuesta de investigación aborda las siguientes etapas de desarrollo:

### **Etapas 1/ Determinantes Para La Transformación Urbana De La Avenida Colombia En El Sector Del Boulevard Del Río:**

Para esta etapa de desarrollo se realiza un análisis contextual basado en la caracterización historiográfica de los diferentes cambios de la avenida Colombia apoyándose en normativas que han sido consecuencia de las dinámicas económicas del municipio respecto a la respuesta aplicada a las necesidades sociales de la ciudad, las cuales impactaron en su crecimiento y desarrollo territorial.

**Etapas 2 / Relación entre lo planeado y lo logrado:**

Se desarrolla una estrategia que evidencia los impactos generados en el entorno urbano y arquitectónico, las cuales son consecuencia de las diferentes transformaciones de la avenida.

**Etapas 3/ impactos de las dinámicas urbanas:**

En el desarrollo de esta etapa se evidencia desde la parte social, los diferentes impactos generados con las transformaciones en las dinámicas del nodo de movilidad.

Los métodos para el cumplimiento de los objetivos específicos y con ellos el general requieren de la siguiente estrategia

- a) Recopilación de la información: a través de la búsqueda de datos historiográficos que enriquezcan las evidencias de las transformaciones urbanas de la centralidad a partir de los cambios del eje de la avenida Colombia.
- b) Entrevistas : para evidenciar de los impactos sociales, económicos y ambientales generados por la aparición del bulevar del río
- c) Análisis normativo: mediante el desarrollo comparativo de los sistemas estructurantes que son consecuencia de las dinámicas socioeconómicas de los diferentes momentos de las renovaciones.
- d) Planimetrías y maquetas: son apoyo investigativo y evidencian los cambios morfológicos en el lugar objeto de estudio

LA TRANSFORMACION URBANA DE LA CONSTRUCCION DEL BULEVAR DE LA AVENIDA COLOMBIA

1.8.1 Plan Estratégico Metodológico

Tabla 1 Plan estratégico Metodológico o plan de acción para la elaboración de la investigación

PLAN DE ACCIÓN PARA EL CUMPLIMIENTO DE LOS OBJETIVOS			
Objetivo específico	Actividades	Método	Resultados
Exponer las condiciones bajo las cuales se llevó a cabo la transformación urbana de la Avenida Colombia en el sector del Bulevar el	Etapa de Evaluación y Diagnostico de las características físicas de la transformación urbana  Las transformaciones urbanas requieren de un análisis físico a través del tiempo, para identificar las razones puntuales para la realización de la renovación urbana y como estas impactaron en la población; teniendo en cuenta el punto	Para la realización de las actividades planteadas por el objetivo es necesario:  a) Recopilación de Colombia b) Es necesario abordar las normativas POT a las cuales fueron sujetas las transformaciones	Los resultados de las actividades y los métodos de investigación permiten abordar resultados con respecto a la información recopilada, la cual se evidencia de la siguiente manera  a) Memorias graficas donde se evidencian las transformaciones de la avenida Colombia a partir de los hechos historiográficos

LA TRANSFORMACION URBANA DE LA CONSTRUCCION DEL BULEVAR DE LA AVENIDA COLOMBIA

<p>Río.</p>	<p>anterior, la investigación desarrolla los siguientes aspectos para la realización de la propuesta:</p> <p><b>Análisis contextual a partir de Historiografía y normativa:</b> este análisis historiográfico pretende abordar el objetivo específico de caracterizando los componentes físicos y normativos que han generado</p>		<p>b) Glosario: conclusiones del proceso investigativo</p> <p>c) El desarrollo de este objetivo permite involucrar de manera</p>
-------------	---	--	--



# LA TRANSFORMACION URBANA DE LA CONSTRUCCION DEL BULEVAR DE LA AVENIDA COLOMBIA

	<p>impactos para la</p> <p>Para esto el proceso de desarrollo se realiza de la siguiente manera:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>a) Evolución morfológica de la centralidad urbana a partir de los hechos relevantes que han transformado la avenida Colombia</li><li>b) Caracterización de la transformación del uso del suelo mediante elementos planimétricos normativos como áreas de actividad y usos de suelo que se han desarrollado con las renovaciones de la avenida Colombia.</li></ul>		<p>crítica las afectaciones espaciales y sociales que ha tenido la avenida Colombia, articulando la</p>
--	--	--	---

LA TRANSFORMACION URBANA DE LA CONSTRUCCION DEL BULEVAR DE LA AVENIDA COLOMBIA

Conclusiones	Con esta etapa se desarrolla de manera historiográfica las diferentes características espaciales y normativas que incidieron en la transformación de la avenida Colombia.		
<p>2 Establecer la relación entre lo planeado y lo logrado con la transformación urbana de la Avenida Colombia en el sector del Boulevard el</p>	<p>Para el desarrollo del objetivo específico 2 es necesario empezar a desarrollar las características físicas que se transforman ante las renovaciones que ha tenido la avenida Colombia es por esto que es necesario :</p> <p>a) Evidenciar los cambios físicos a partir de los sistemas estructurantes, teniendo en cuenta las etapas de adaptación de la</p> <p>b) Es necesario</p>	<p>Teniendo en cuenta la base informativa de desarrollo del objetivo específico 1, la relación entre lo planeado y lo logrado se crea a partir de:</p> <p>a) Planimetrías de</p> <p>b) Maquetas de desarrollo físico puntual.</p> <p>c) Apoyo a las memorias graficas</p> <p>d) Conceptualización de elementos teóricos de la investigación</p>	<p>El producto generado a partir del desarrollo de este objetivo permite la elaboración de:</p> <p>a) Apoyo a informativo a memorias graficas</p> <p>b) Conceptualización de</p> <p>c) Aportes significativos en el desarrollo del producto teórico</p> <p>d) Catálogo de las características de los espacios arquitectonicos y</p>

LA TRANSFORMACION URBANA DE LA CONSTRUCCION DEL BULEVAR DE LA AVENIDA COLOMBIA

<p>Río</p>	<p>amarrar de man era simultánea los impactos generados en el entorno urbano y arquitectónico por ende se plantea categorizar las edificaciones de carácter patrimonial y las edificaciones nuevas co mo consecuencia del paso del tiempo. c) Reconocimiento de</p>	<p>e) Visitas de campo para reconocimiento de las edificaciones existentes de carácter patrimonial y nuevo, además de los usos actuales</p>	
------------	---	---	--

LA TRANSFORMACION URBANA DE LA CONSTRUCCION DEL BULEVAR DE LA AVENIDA  
COLOMBIA

	transforman el lugar por actividad es socioculturales.		
<b>Conclusiones</b>	A partir del desarrollo de este objetivo se pretende evidenciar la relación entre lo planeado y lo logrado mediante la caracterización física de las características de las transformaciones generadas a través del tiempo en la avenida Colombia		
<p>3 Definir los impactos en las dinámicas urbanas que se han generado sobre la Avenida Colombia en el sector del Boulevard el</p>	<p>El desarrollo de los objetivos específicos 1 y 2, logran que para el objetivo 3 se evidencien los diferentes impactos generados por las transformaciones, en este punto la investigación involucra la evidencia social, por la cual se permite manifestar los diferentes impactos generados por las transformaciones como consecuencia de los cambios en las dinámicas socioeconómicas de la centralidad desarrollada</p>	<p>El método para el desarrollo de este objetivo requiere:</p> <p>a) Encuestas o entrevistas</p> <p>b) Conclusiones de los objetivos anteriores</p>	<p>El producto generado por el objetivo 3 es :</p> <p>a) Artículo o cartilla donde se evidencian las transformaciones de la avenida Colombia a partir de los hechos históricos que han determinado los cambios de la</p>

LA TRANSFORMACION URBANA DE LA CONSTRUCCION DEL BULEVAR DE LA AVENIDA COLOMBIA

Río.	sobre la avenida Colombia.		
	Es necesario llevar a cabo las siguientes determinantes:		
	a) Análisis sociocultural de los impactos generados por la		

LA TRANSFORMACION URBANA DE LA CONSTRUCCION DEL BULEVAR DE LA AVENIDA COLOMBIA

	<p>creación del bulevar, para determinar las variables positivas o negativas que dejan los cambios urbanos.</p> <p>b) Al caracterizar las dinámicas generadas por las actividades socioculturales, se evidencia como el bulevar es un sitio de cambios constantes, adaptados a las necesidades de la población y la economía.</p> <p>c) Impactos social es, ambientales</p>		
<p><b>Etapa de conclusiones</b></p>	<p>Con el desarrollo de este objetivo se desarrolla el producto teórico final, el cual de manera crítica determina los impactos negativos y positivos de la avenida Colombia.</p>		

Fuente: Propia de la investigación

## **1.9 Alcances y Limites**

### **1.9.1 Alcances**

El proyecto de investigación pretende evidenciar el impacto socioeconómico y físico-espacial a partir de las intervenciones urbanas del bulevar de Santiago de Cali a través de una cartilla y un documental apoyándose de la conceptualización y trabajo de campo logrando una apreciación acertada acerca del valor de los cambios urbanísticos y como han influido en la calidad de la vida urbana en la ciudad.

### **1.9.2 Limites**

El trabajo de investigación se desarrollara de manera teórica, por lo cual el producto es una cartilla en donde se explique por medio de un análisis fundamentado los cambios que ha tenido la avenida Colombia, a través del impacto socioeconómico y ambiental generado a partir de las trasformaciones de centralidad urbana.

## **2 CAPITULO I. EL BULEVAR COMO CONCEPTO EN RELACION CON SU ENTORNO**

### **2.1 Marco Contextual**

Sin duda alguna el trazado que hoy ocupa la Avenida Colombia formaba parte en épocas precolombinas del camino indígena que conducía hacia el mar, bordeando el río que hoy llamamos Cali.

La ciudad comenzó a formarse en la margen derecha del río. Las carreras que se trazaron van de occidente a oriente. La carrera 1° era el nombre que se le daba a la vía que está junto al río hacia el margen derecho. Las carreras eran unas 15 llegando hasta donde hoy está el Colegio de Santa Librada. Las calles empezaban en la Calle 1° junto a la Colina de San Antonio y finalizaban en la calle 22, hoy en el Barrio de San Nicolás. En la margen izquierda del Río existían verdaderas haciendas con ganado, cultivos de caña, café, plátano etc. En el año de 1.834, esas gentes que vivían en la margen izquierda del río (generalmente los hacendados) y los habitantes de campos y poblaciones vecinas para entrar a la Ciudad tenían que hacerlo pasando uno a uno por puente de guadua que finalizaba en la carrera 1ª con calle 12 que conducía a la Plaza de la Constitución, hoy Plaza de Caicedo , puente y calle que desde entonces han tenido una importancia urbana y han orientado el crecimiento de la ciudad por la conectividad que estimulan desde entonces.

Así entonces la Avenida objeto de estudio, hasta el año 1.940 fue conocida como Carrera 1°, y a partir de esta fecha empezó a llamarse Avenida Colombia, luego se mejoró y embelleció. Surgieron construcciones alrededor del Río, y se levantaron puentes para facilitar la comunicación con el occidente, el norte y el sur. En 1.935 se terminó el puente Alfonso López Pumarejo a partir de la



## LA TRANSFORMACION URBANA DE LA CONSTRUCCION DEL BULEVAR DE LA AVENIDA COLOMBIA

Avenida Uribe.

**Ilustración 17** :Avenida Colombia 1935



Fuente: Archivo CITCE, 1999.

La Avenida Uribe hoy es una prolongación de la Avenida Colombia, sin embargo, fue al contrario, es decir la Av. Colombia se pensó después de la Uribe en el sentido este- oeste hasta el obelisco, arranca desde el noroccidente de la ciudad por la margen derecha del Río Cali; hasta el edificio de la Colombiana de Tabaco para unirse a la Uribe que continúa por la Cra 1<sup>a</sup> hacia la Calle 15, para torcer a la izquierda y comunicar la margen derecha con la izquierda y salir hacia el Barrio Versalles. El Puente López Pumarejo reemplazó un puentecito peatonal de madera construido en 1.925. Posteriormente se construye la Avenida Uribe con el fin de acceder rápidamente a la vieja estación y luego aparecerá la Avenida de las Américas que remata en la Nueva Estación del Ferrocarril. De esta forma se crea un eje de gran calidad urbanística.

En el Barrio El Peñón se construyó un puente sobre el Río y también fue construido un puente en la calle 5<sup>o</sup> para pasar a la Avenida 1<sup>o</sup> Norte. Otro puente sobre el Río comunica a la

## LA TRANSFORMACION URBANA DE LA CONSTRUCCION DEL BULEVAR DE LA AVENIDA COLOMBIA

Avenida Colombia con el Instituto Departamental de Bellas Artes (Av. 2ª Norte entre calles 7 y 8) y además existe un puentecito peatonal muy antiguo cercano al puente anterior. La ciudad crece, crece a veces acertadamente dadas las necesidades del momento, pero también causando daños al medio ambiente, con los comercios, invadiendo los espacios con avisos inadecuados; con la industrialización ocasionando ruidos exagerados; con la tala de grandes árboles. Hubo una época en donde las alcantarillas de la ciudad vertían sus aguas negras al río y hoy desde nuestra Avenida Colombia contemplamos un río cuyo caudal es diez veces menor que cuando se construyó el puente Ortiz.

Según el historiador Cobo Velasco en los años 32-34 la ciudad pudo definir la construcción de la carrera 1ª en sentido este-oeste a partir de la calle 12 cuando el alcalde del momento impidió que la Compañía Colombiana de Tabaco iniciara la cimentación de la construcción del edificio El Puente, conocido más como de Coltabaco, puesto que los planos llevaban la construcción hasta los estribos del puente Ortiz lo que impediría ,al futuro, la prolongación de la carrera 1ª hacia el oeste que ya la ciudad había vislumbrado como una de sus necesidades vitales, según el Acuerdo No 17 del 24 de julio de 1921 del Concejo Municipal, que “ordena adquirir la propiedad de unos lotes de terreno y construir unas obras”. En el año 1.940 se iniciaron las obras que planeaban llevar la Carrera 1ª desde la calle 12 hasta El Obelisco y, a partir de esta fecha, empezó a llamarse Avenida Colombia. Surgieron construcciones a lado y lado del Río al facilitar la comunicación con el occidente lo que impulso su desarrollo, al norte por la calle 15N y ave. 6ª y, al sur la apertura de la calle 5ª ya en los años 60. La avenida Colombia desde sus inicios fue y es uno de los ejes urbanos de movilidad más importantes y definitivos en su desarrollo, de la ciudad (Mosquera et. Al, 1989).

# LA TRANSFORMACION URBANA DE LA CONSTRUCCION DEL BULEVAR DE LA AVENIDA COLOMBIA

**Plano 1:** Plano urbano y zona de expansión



Fuente :Archivo CITCE, 1999

Inicialmente su carácter de movilidad peatonal y vehicular se complementó exitosamente. El tránsito peatonal no solo era una opción que satisfacía las necesidades de los peatones pues les permitía, en base a semáforos, comunicarse con la otra margen del río fácilmente, sino que la convirtió en un paseo urbano exitoso, usado por todos pues estimulaba la socialización entre los habitantes y su imagen de espacio permanente vivo con río, árboles y brisa pronto se identificó con la imagen de la ciudad. El vehicular, exitoso también al conectar con eficiencia hacia toda la ciudad del momento y estimular el desarrollo lo que le permitía participar, a su paso, del disfrute del paseo peatonal. Todo esto le generó una importancia tal, que su uso comenzó bien pronto a ser excesivo y

## LA TRANSFORMACION URBANA DE LA CONSTRUCCION DEL BULEVAR DE LA AVENIDA COLOMBIA

equivocadamente manejado por las administraciones hasta que, alrededor de los años 70-80 , cuando la ciudad creció inusitadamente y con ella el parque automotor su poder para violentar al peatón se excedió , en especial en su movilidad de la avenida Colombia:

Se obligó a los peatones a subir y bajar escaleras si debían cruzarla; los vehículos que venían del norte, se les cerro el Puente de la Cervecería para impedirles el acceso a la avenida Colombia y así no tener que detener en ese cruce los vehículos obligándolos a llegar hasta el puente del Hotel Dann para poder tomar la av. Colombia y, entonces sí, desde esta, poder tomar la calle 8ª para acceder al centro. Todo, sin la visión clara de las consecuencias al futuro del sector que le trajo la incidencia de ese tráfico vehicular excesivo para conseguir, solamente, que cada vez la avenida fuese menos eficiente en su movilidad hasta llegar a lo que es hoy , un viaducto que ha rebosado su capacidad , que acabo con la vida en sus bordes urbanos, los que se murieron y con ellos los negocios allí ubicados como consecuencia de las dificultades, Para que la inversión tomara otros rumbos y ya los peatones no la recorran. La cruzan por la 11 y 12, exclusivamente y solamente, cuando las necesidades de cumplir con las obligaciones institucionales les son necesarias (Mosquera et. Al., 1989).

La situación urbanísticamente la Avenida Colombia desde su trazado inicial ha sido eje de movilidad, peatonal y vehicular de vital importancia para los ciudadanos hasta encontrarse hoy saturada en su capacidad de tal manera que la demanda de solución urgente era ya una exigencia de la comunidad. La solución de movilidad a estudiada comprendía el área entre la longitud de la calle 2ª a la calle 13 y la incidencia de su entorno inmediato, río Cali a carrera 3ª. El área específica del proyecto, es la del recorrido que va desde la calle 5a a la calle 13 y desde el rio Cali en su margen derecha hasta el paramento edificado de la margen derecha sentido oeste-este.

## LA TRANSFORMACION URBANA DE LA CONSTRUCCION DEL BULEVAR DE LA AVENIDA COLOMBIA

Su límite con el Río Cali, en su margen izquierda, que le acompaña paralelamente con sus zonas verdes, bellamente arborizadas, la convierten en uno de los escenarios urbanos más hermosos e inigualables de la ciudad y se puede afirmar que del país.

Sobre este borde del rio, tres bellos puentes cruzan el rio para conectarlo con los desarrollos del noroeste:

- a) Desde la calle 8ª el “Puente de la Cervecería” declarado BICM en el año 2000, acuerdo 069 POT.
- b) Desde la calle 11 el “Puente “España” igualmente declarado BICM en el POT acuerdo 069 del 2000. c) y, desde la calle 12 el “Puente Ortiz” en el que finaliza el Paseo Bolívar al llegar a la Av. Colombia declarado también Monumento Nacional en el año 1954.

Estos puentes declarados hace mucho tiempo para uso exclusivo peatonal una vez conocidas las mediciones estadísticas que establecieron que los cruces de la ave. Colombia desde las calles 12 y ,11 y 8ª eran los más densos/hora de la ciudad, y el más usado, el cruce calle 12- puente- Ortiiz, supuestamente, comunicaban el centro tradicional de la ciudad (calle 5ª-calle 15-carrera 1ª-carrera 15) con actividades institucionales y con áreas de comercio y vivienda de la margen izquierda del rio. Sin embargo y a pesar de que estos cruces continúan siendo los cruces de tránsito peatonal más importantes de la ciudad, es tal la importancia que la ciudad ha dado al vehículo y su prioridad tal sobre el peatón, que para que el vehículo no se detenga para dar paso al peatón, la ciudad instalo desde hace 30 años ya, unos puentes metálicos a 4.5 mts de altura para que el peatón pueda cruzar la avenida Colombia El efecto resultante, totalmente negativo en varios

## LA TRANSFORMACION URBANA DE LA CONSTRUCCION DEL BULEVAR DE LA AVENIDA COLOMBIA

aspectos, lo que convirtió la carrera 1ª en un viaducto (Mosquera et. Al., 1989).

**Ilustración 18:** Puente peatonal avenida del río



**Fuente:** Archivo CITCE, 1999

En su margen derecho, sentido oeste-este, el borde de la av. Colombia es un paramento construido, relativamente uniforme en altura, entre la calle 5 y la 8, debilitado ahora y, algunos muy deteriorados por descuido de sus propietarios gracias a efectos del excesivo tráfico vehicular. Son construcciones de los años 50 a 70, hoy, desvalorizadas, pero que tienen sin embargo un valor como unidad edificada que amerita su respeto. Entre las calles 5ª y 7ª el borde corresponde al límite norte del conjunto Centro Histórico de la Merced, declarado Monumento

Nacional desde 1959. Entre la calle 8 y la 11 el paramento es casi inexistente pues lo

## LA TRANSFORMACION URBANA DE LA CONSTRUCCION DEL BULEVAR DE LA AVENIDA COLOMBIA

dominan predios importantes en área aunque sin construir y, otros, con edificios deteriorados y/o abandonados pero con el mérito de ser testigos de una época y de tradición en su uso. Entre las calles 11 y 13, se encuentran ubicados los edificios emblemáticos de la ciudad reconocidos en ella como los más importantes patrimonialmente:

- a) En la esquina de calle 11, el Edificio Jorge Garcés Borrero, construido en los 40; colindando con este y formando esquina con la calle 12, El Edificio “El Puente”, conocido como Coltabaco y catalogado como Componente del Patrimonio Urbano Arquitectónico. Siguiendo este borde, a partir de la esquina de la 12, se abre hasta la carrera tercera en un gran espacio identificado como la “Plazoleta de la Ermita” que conforman, además del Edificio “El Puente”.
- b) El Teatro Jorge Isaacs, declarado Monumento Nacional desde 1984 condición que retomo el POT en el año 2000.
- c) La Iglesia Ermita, BICM o bien de interés Municipal catalogado como Hito Urbano por el POT en el año 2000 Con el complemento del más tradicional de sus puentes (el primero que se construyó) y, el más importante de la ciudad.
- d) El Puente Ortiz declarado BICM en el acuerdo 069 POT del año 2000

Este gran espacio de la Ermita a pesar de su significado histórico y su jerarquía urbana todavía hoy, lamenta la ausencia desde los años 70 del bello edificio Hotel Alférez Real y se encuentra sin las

## LA TRANSFORMACION URBANA DE LA CONSTRUCCION DEL BULEVAR DE LA AVENIDA COLOMBIA

condiciones de calidad urbanas que merece su espacio e importancia urbana.

Paisajísticamente una de las fortalezas de la avenida es la bellísima arborización alledaña de las riberas del río Cali que en el sector del proyecto es insuperable: árboles adultos y algunos centenarios, de especies varias y denso follaje que la ambientan y que la delimitan. Es hábitat de gran número de especies de aves e insectos que han hecho de esta arborización su hábitat. Su valor paisajístico e histórico, merece un respeto total.

Desde el punto de vista de la movilidad la importancia de la vía Av. Colombia sigue siendo irremplazable: comunica directamente el sur, oeste y este de la ciudad con el norte y vincula al tejido urbano por las calles que a ella acceden desde el centro histórico y, desde el oeste y el sur; por la Av. 2ª y la calle 15 norte y por su continuación, como carrera 1ª, que vincula con el norte y este y los desarrollos urbanos a la margen derecha del río. Esa importante conectividad es la que ha hecho que hoy este saturada al máximo en su capacidad hasta convertirse en el “viaducto Av. Colombia” con graves y negativas consecuencias tanto para la ciudad con el deterioro y abandono de sus bordes y de su entorno, como para el tránsito peatonal que, obligado a subir gradas ha perdido entre otros beneficios las visuales que hicieron en otrora un placer recorrerla, como las importantes hacia los edificios patrimoniales e incluso la de su río. La única que aún le queda es la visual a la Ermita desde la calle 8ª sentido oeste-este (Mosquera et. Al., 1989).



## 2.2 Estado del arte

Para el debido desarrollo de esta investigación, resulta necesario contar con antecedentes en focos nacionales e internacionales que cuenten con referentes proyectuales que aporten al análisis de esta investigación en áreas similares al del objeto de estudio, Dichos antecedentes, servirán como hilo conductor dentro de la transformación urbana de otros referentes respecto al tratado en este trabajo de investigación.

- **De la Garza (2015), denominado “Transformaciones urbanas desde la resistencia” de la Universidad De Barcelona en España**, cuyo tema fue el impacto social de planes de transformación urbana, así como uso y apropiación del espacio público. En esta tesis doctoral, enfoqué dicho tema en un movimiento vecinal que se creó para oponerse a un plan urbanístico en el barrio mariner de Barcelona.

Por ello, el objetivo de dicha investigación se centró en abordar antropológicamente la construcción del movimiento vecinal en el barrio de la Barceloneta, indagando cuestiones como la forma en que se organiza actualmente un movimiento contra planes urbanísticos, y a través de qué reivindicaciones, estrategias, discursos, formas de organización interna, alianzas, frentes de acción y de lucha. Se concluyó que uno de los grandes retos actuales es trabajar ante el individualismo generalizado de la sociedad. En este sentido, cómo ‘llegar’ a los vecinos (en términos de información, y despertar interés por temas abordados, participación, convocatoria) en una preocupación compartida por los miembros del

movimiento. Sumado a ello, lo nuevo podrían ser algunas de las formas de apropiarse de este espacio público: las marcas, actividades, usos. Ahí es donde podría haber novedad, inventiva, aunque también se recurre a métodos probados para hacerse presentes en el espacio.

- **En el estudio realizado por Rodríguez (2010), denominado “Las transformaciones urbanas de Ciudad Real en las últimas décadas” de la Universidad de Castilla-La Mancha de España**, en que se conjugó el estudio urbano de Ciudad Real su pasado, presente y futuro, y además constituye una obra de referencia como modelo metodológico para la realización de futuros estudios sobre la actual evolución urbana de las capitales castellano-manchegas.

Se llevó a cabo un estudio riguroso que combina enfoques y planteamientos epistemológicos muy variados, realizándose finalmente con un enfoque ecléctico haciendo uso de fuentes estadísticas, cartográficas, documentales y bibliográficas. Se concluyó que las transformaciones que ha sufrido Ciudad Real en estos últimos treinta años han conseguido posicionar a esta ciudad en el mapa nacional, no se pueden comprender sin considerar el efecto que, sobre ella, han producido, la creación del campus universitario, la instalación del Rectorado de la universidad regional y el establecimiento de una estación del Tren de Alta velocidad. Estos acontecimientos han contribuido a intensificar la función terciaria y a incrementar el peso de Ciudad Real, dentro de los espacios provincial, regional y nacional. Esta ciudad ha asumido de manera indiscutible el papel de capital provincial zanjando antiguas rivalidades con Almagro, en el siglo XIX y Puertollano en el siglo XX.

- **En la investigación realizada por Fauth (2015), denominado “Crisis urbana y derecho a la ciudad: el espacio urbano litoral de Barcelona” de la Universidad Rovira I Virgili de Barcelona,** se pretendió mostrar las varias posibilidades del diálogo entre el Derecho y el Urbanismo para la construcción de un discurso jurídico sensibilizado por la realidad y nutrido por otras áreas del conocimiento como forma de alcanzar la eficacia social de la norma en el sentido del derecho a la ciudad. Para ello se realizó un estudio jurídico, considerando el campo del Urbanismo e incluyendo la ciudad como objeto. El estudio se desarrolla desde una perspectiva interdisciplinar, bajo el diálogo entre el Derecho y el Urbanismo. El derecho a la ciudad se presenta como la categoría analítica adecuada, ya que permite que se construya un contrapunto al consenso de ciudad y de enfoque jurídico actual. Por tanto, pasa a ser un reto y una propuesta metodológica, una vez que está implícito en este concepto el espacio como producto de la sociedad luego, político.

Barcelona y su espacio costero fueron elegidos como caso de referencia por presentar importantes elementos de análisis: desde la planificación urbanística conocida como “modelo Barcelona” –un instrumento del planeamiento estratégico desarrollado a partir de la década de 1980– hacia la configuración de la ciudad como sede de los Juegos Olímpicos de 1992 y su actual contexto de ciudad capitalista de patrón neoliberal que permite la reflexión sobre los actualísimos fenómenos urbanos presentes en su territorio.

Se concluyó que la cuestión urbana a partir de una realidad de contradicciones, expresadas a

## LA TRANSFORMACION URBANA DE LA CONSTRUCCION DEL BULEVAR DE LA AVENIDA COLOMBIA

través del reconocimiento de los conflictos, a fin de vislumbrar posibles debilidades de las políticas públicas urbanas. Constatado que la sociedad moderna está basada en principios que no son de naturaleza social, por ende la ciudad desde su concepción moderna fue igualmente fundamentada por estos mismos principios. Sin embargo, teniendo la crisis como panorama, en un contexto posmoderno globalizado, se concluye que las paradojas pertenecientes a la sociedad de hoy que enfrenta desafíos más allá de aquellos subsistidos desde el proyecto moderno, tanto en la construcción científica como en la organización político-social del presente, donde se ven afectadas por cambios primordiales que representan el núcleo central de los fundamentos que conforman la sociedad y la urbe del siglo XXI.

- **En el estudio realizado por Quishpe (2017), llamado “Transformaciones urbanas y habitabilidad del centro histórico de Quito a partir de la declaratoria como patrimonio cultural de la humanidad en 1978” de la Pontificia Universidad Católica del Ecuador,** tuvo como objetivo investigar las transformaciones urbanas y su incidencia en la habitabilidad del Centro Histórico de Quito a partir de la declaratoria como patrimonio de la humanidad.

La metodología utilizada fue de procedimientos y herramientas, a partir de la investigación documental y de campo, relaciona los diferentes documentos y sistematización respecto a la transformación y habitabilidad en una periodización delimitada para su posterior tratamiento. Hace referencia al análisis de acontecimientos desde un punto de vista empírico trasladado hacia la interpretación de datos y consecuencias, conforme a las fuentes documentales analizadas.

## LA TRANSFORMACION URBANA DE LA CONSTRUCCION DEL BULEVAR DE LA AVENIDA COLOMBIA

El estudio realizado permitió establecer escenarios tendenciales de acuerdo a los acontecimientos suscitados y proyectos a futuro. Se identifica una dinamización comercial y turística con la implementación de equipamientos, infraestructuras y espacios públicos. Para lo cual se propone un nuevo escenario que permita re densificar de forma moderada el sector con la generación de condiciones de habitabilidad reconociendo la valoración universal excepcional (VUE) sobre el cual fue declarado como Patrimonio de la Humanidad.

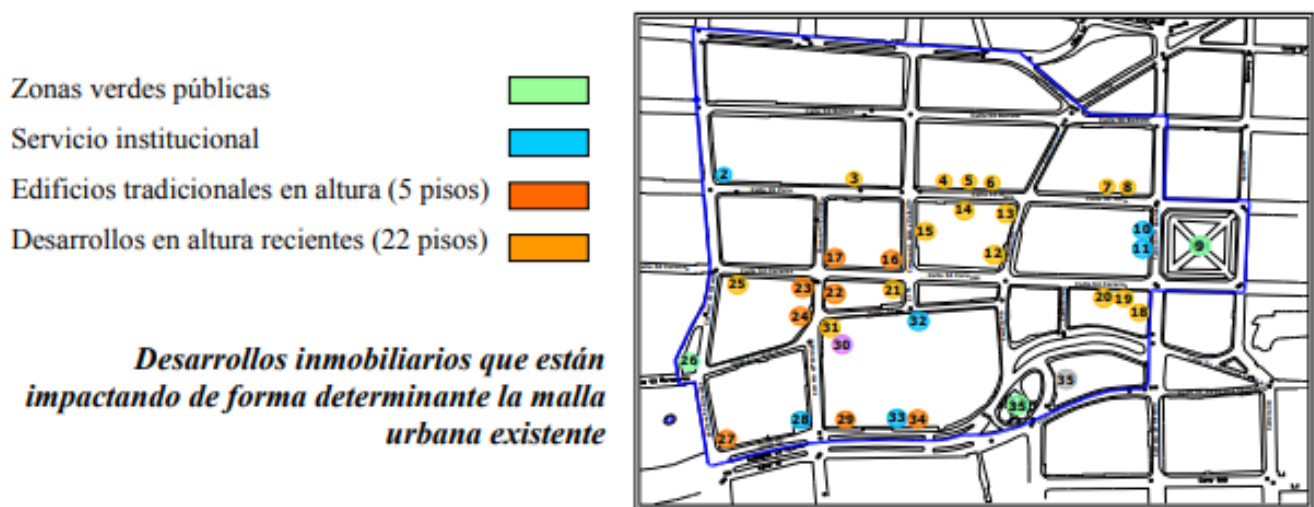
Se logró una retribución hacia los conocimientos aprendidos en la academia y en el campo laboral, cuyo aporte permita la comprensión de las transformaciones urbanas del centro histórico y la habitabilidad por parte de la colectividad e incida hacia posteriores estudios relacionados sobre este lugar significativo de la ciudad.

- **Con respecto al entorno nacional, en un estudio realizado por Quesada (2006), denominado “De la expansión urbana al crecimiento hacia adentro” Acercamiento evaluativo del “Modelo” de crecimiento hacia adentro a través del estudio de dos polígonos ubicados en el centro de Medellín Colombia, de la Universidad Nacional de Medellín,** donde se tuvo como objetivo realizar un análisis de las relaciones entre calidad espacial resultante del desarrollo de proyectos masivos de vivienda y la distribución equitativa de cargas y beneficios en zonas consolidadas del centro de la ciudad. El trabajo hace también una calificación de la calidad espacial resultante en cuanto a la relación de espacios públicos y equipamientos colectivos en polígonos del centro, donde hoy se desarrollan proyectos de alta densidad habitacional; incluye el cálculo de la distribución de

## LA TRANSFORMACION URBANA DE LA CONSTRUCCION DEL BULEVAR DE LA AVENIDA COLOMBIA

cargas y beneficios en los proyectos que se seleccionaron de estudio, y establece y califica las relaciones entre la calidad espacial y la distribución equitativa de cargas y beneficios que proporcione una relación óptima de ocupación del suelo público y privado en los proyectos inmobiliarios.

**Ilustración 19:** polígono de estudio en el centro de la ciudad. Barrio Boston



Fuente: de la expansión urbana al crecimiento hacia adentro

Se concluyó que cuenta con los servicios necesarios pero dispersos en el territorio; surge una nueva problemática de desplazamientos para acceder a estos servicios y se agrava más cuando en una manzana como en el caso del Chagualo se construyen proyectos con seiscientos sesenta (660) viviendas y en Boston con 112, alterando drásticamente la infraestructura urbana. Así mismo, sería importante plantear que los nuevos edificios residenciales, se deberían diseñar teniendo en cuenta la necesidad de privacidad al interior de la unidad habitacional y también de espacios comunes para lograr tener un espacio urbano cotidiano que combata la soledad-

## LA TRANSFORMACION URBANA DE LA CONSTRUCCION DEL BULEVAR DE LA AVENIDA COLOMBIA

colectiva con espacios verdes y espacios públicos; pero sólo existirán esos espacios si se vuelven exigencia de la norma. Como se ha planteado en este trabajo, las simulaciones de los costos y del reparto de cargas indicaron, que los proyectos de vivienda están en capacidad financiera de asumir los costos de espacios públicos y equipamientos colectivos.

- **En otro estudio realizado por Gamboa, (2013), llamado “Análisis de la política de movilidad y peatonalización carrera séptima en Bogotá” de la Universidad Nacional Abierta y a Distancia – UNAD de Popayán.** Se llevó a cabo una investigación que recopiló opiniones y documentos de análisis de la política de movilidad desarrollada en la carrera séptima de la ciudad de Bogotá, como una importante vía desde su fundación en la ciudad y epicentro del comercio, espacio cultural y de recreación de los ciudadanos, que a través del tiempo, se convirtió en un lugar histórico donde confluyen; la cultura bogotana, protestas, festivales, comercio organizado, ventas ambulantes, transporte público y privado, peatones, deportistas, artistas, indigentes.

## LA TRANSFORMACION URBANA DE LA CONSTRUCCION DEL BULEVAR DE LA AVENIDA COLOMBIA

Ilustración 20: Plan de Movilidad de Peatones y Rutas Alternas para El Transporte Público



Fuente: Tesis “análisis de la política de movilidad y peatonalización carrera séptima Bogotá”

En este documento se plasmaron propuestas de los actuales gobernantes retomando ideas de diferentes autores y especialistas en movilidad y ejemplos de otras ciudades del mundo, se estableció un plan como una política pública que proteja los derechos de todos los ciudadanos, además de propiciar el derecho de todos a un ambiente sano, se analizaron las diferentes alternativas de solución para crear un lugar para todos y resolviendo la gran congestión vehicular y comercial que se presentaba en el centro de la ciudad. Este trabajo de investigación mostró como desde la gestión del sector público se pueden crear beneficios sociales para toda una población no solo a nivel económico sino también en salud, cultura, recreación y bienestar.

- **En el estudio realizado por Rivas (2016) denominado “Ciudad negada y revolución urbana. Bogotá XXI, en la urbanización planetaria” de la Universidad Nacional de Colombia de Bogotá. Se elaboraron dos herramientas metodológicas: la matriz de la correlación devenir**



## LA TRANSFORMACION URBANA DE LA CONSTRUCCION DEL BULEVAR DE LA AVENIDA COLOMBIA

urbano – urbanización planetaria y la infografía que contiene la estructuración teórica y metodológica. Las dos herramientas metodológicas fueron diseñadas de manera que puedan ser aplicadas por otros investigadores y estudiosos del fenómeno urbano desde múltiples perspectivas.

**Ilustración 21:** Huellas cartográficas sobre el proceso de transformación del "paseo bolívar" en el primer tramo de la calle 26



Fuente: Mejía Pavoni y Cuellar (2007) planos 18, 20, 22

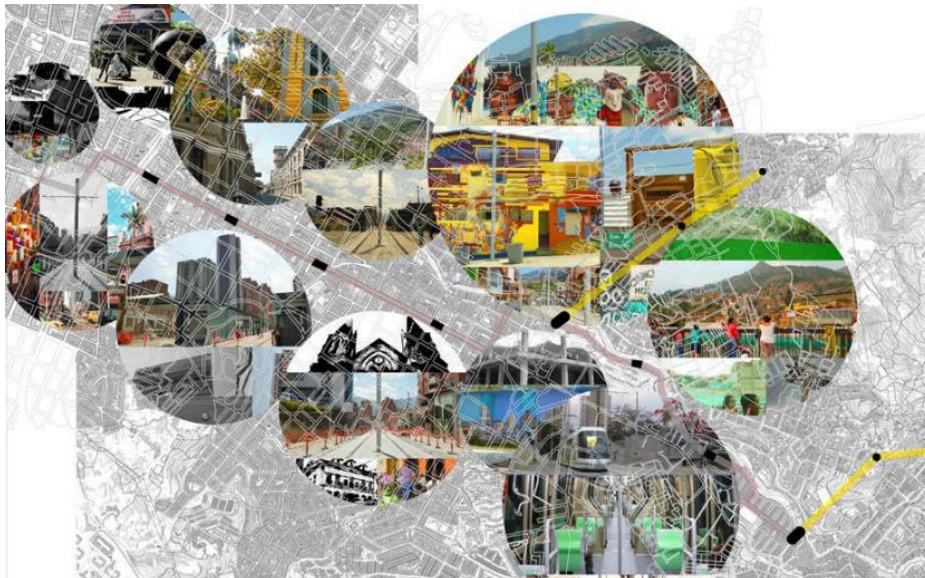
Se realizó un análisis de las transformaciones y devenir urbano de Bogotá en la centralidad que estructura el eje que ocupa la Calle 26, -desde los cerros tutelares de Guadalupe y Monserrate y hasta el lugar que ocupa actualmente el Aeropuerto Internacional El Dorado-, a través de los postulados acerca de la revolución urbana y la producción del espacio de Henri Lefebvre. Para Lefebvre el capitalismo global de principios del siglo XXI acumula espacio en geografías urbanas estratégicas; y, en contradicción y confrontación, una “nueva sociedad urbana planetaria” se apropia de su habitar. El trabajo pretende a través de una serie de infografías y sustento teórico hacer evidente este proceso en la franja geográfica delimitada como caso de estudio.

## LA TRANSFORMACION URBANA DE LA CONSTRUCCION DEL BULEVAR DE LA AVENIDA COLOMBIA

Se aportaron pistas sobre el devenir urbano de Bogotá en correlación con la urbanización plantearía desde distintas perspectiva y en variadas dimensiones. El recorrido a vuelo de pájaro por la geografía y las lecturas permiten mostrar en la franja estudiada como caso de estudio, los tiempos de revolución urbana.

- **En el estudio realizado por Gutiérrez (2016) denominado “Transformaciones urbanas y configuración de un nuevo sentido del territorio: El caso del Tranvía de Ayacucho en Medellín” de la Universidad Nacional de Colombia de Medellín, se tuvo como objetivo comprender y determinar las transformaciones del territorio, a partir del emplazamiento del proyecto Tranvía de Ayacucho como elemento que vehiculiza y otorga un nuevo sentido que se instaure en el territorio.**

**Ilustración 22** Territorios imaginados del tranvía de Ayacucho.



**Fuente:** Transformaciones urbanas y configuración de un nuevo sentido del territorio: El caso del Tranvía de Ayacucho en Medellín.

## LA TRANSFORMACION URBANA DE LA CONSTRUCCION DEL BULEVAR DE LA AVENIDA COLOMBIA

Se hizo uso de una metodología que incluía ejercicios de percepción y diagnóstico, observación y experiencia directa, encuestas y entrevistas y revisión fuentes bibliográficas.

Se concluyó que el proyecto del Tranvía de Ayacucho ha construido un eje de ciudad múltiplemente transformado. - El sentido del territorio se constituye como una secuencia de territorios que persisten frente a las transformaciones suscitadas y otros territorios que emergen a raíz del proyecto. - Se considera como un territorio con una enorme potencialidad de fenómenos recientes para ser analizados.

### 2.3 Marco Teórico

**“Los urbanismos son las manifestaciones espaciales de las políticas dominantes en cada cultura y época.” (García-Bellido 2005) “El tal urbanismo es una especie de hamaca que va y viene según determinados intereses e influencias”. (Vásquez 2001)**

El Plan de Ordenamiento Territorial (POT) –Acuerdo N° 069 de 2000– declaró como única área de expansión al CCJ. Con un área de 1.652,85 hectáreas éste se delimita por las carreras 48 y 50 al norte; las carreras 134, 141 y 143 al sur; las calles 18, 25, 42 y 48 al occidente; y las calles 48, 60, 61 y el borde del Cinturón Ecológico al oriente. (Departamento Administrativo de Planeación Municipal (DAPM) 2000, pág. 394) (Ver imagen 1).

El CCJ se define por cuatro aspectos. El primero es llamado suburbano, el segundo, contiene

## LA TRANSFORMACION URBANA DE LA CONSTRUCCION DEL BULEVAR DE LA AVENIDA COLOMBIA

una amplia oferta hídrica compuesta de un río, humedales, acequias y canales de riego, el tercero, por el carácter económico de las actividades agropecuarias de caña de azúcar, ganadería y cría de especies menores y el cuarto, por la tipología predial, actualmente el sector sobrelleva un proceso de planeación mediante Planes Parciales.

De catorce planes formulados siete han sido aprobados; los demás se encuentran en concertación ambiental o revisión. Es la gestión urbana que sostiene un proceso de planificación de tal dimensión el interés de esta investigación, pero antes de llegar a ello se presenta una aproximación al desarrollo urbano histórico de la ciudad.

### **2.3.1 Teoría de la Renovación Urbana**

Para Brunet (1993) “la renovación urbana implica una transformación de la apariencia y de la estructura de un área urbana, y en ocasiones afecta a su población. Renovar el área urbana conlleva en ocasiones la destrucción de edificios preexistentes, de esta manera diferencia la renovación a la rehabilitación. La renovación también implica una reestructuración de la dinámica del distrito y su acceso, y puede fomentar una especulación inmobiliaria”.

El concepto de rehabilitación es planteado por Benavides (2009) como el conjunto de acciones destinadas a potenciar los valores socioeconómicos, ambientales, edificatorios y funcionales de determinadas áreas urbanas.

Levy (2003) diferencian los conceptos de renovación, restauración y rehabilitación y los

## LA TRANSFORMACION URBANA DE LA CONSTRUCCION DEL BULEVAR DE LA AVENIDA COLOMBIA

reconocen como diferentes tipos de intervención arquitectónica y/o urbanística. Para la restauración plantean cierta “aceptación del pasado” a partir de la conservación de uno o varios edificios lo que implica una acción de reconstrucción de la identidad (Hernández, 2014).

Se puede pensar que la renovación urbana se efectúa porque se considera que un área ha quedado obsoleta, es decir, que requiere de una intervención y de una serie de políticas públicas mediante las cuales se realicen diferentes intervenciones con el objetivo de potenciar la zona y optimizarla en un aspecto espacial y económico.

En síntesis, de acuerdo con las aproximaciones al concepto de renovación urbana, se llega a un consenso con respecto a que la renovación debe considerar la transformación morfológica, las dinámicas socio económicas y la relación con el entorno. Esto permite utilizar diferentes actuaciones urbanísticas como la conservación, la rehabilitación y la renovación, con las que se articule la zona y se realicen actuaciones coordinadas que sean priorizadas y adopten todas las necesidades del escenario, que es intervenido (Moreno, 2016).

Algunas de las razones para intervenir y dar inicio a procesos de renovación urbana son producto de la necesidad de recuperar el buen funcionamiento de un área central, desarrollando actividades económicas y turísticas con el fin de mejorar la calidad de vida en un lugar por lo tanto es pertinente pensar incluir intervenciones en la ciudad en donde impere la Peatonalidad. Para definir la oferta de una ciudad como espacio de relación atractivo y revitalizado, es preciso considerar las necesidades e intereses de aquellos a los que se desea atender y acoger.

## LA TRANSFORMACION URBANA DE LA CONSTRUCCION DEL BULEVAR DE LA AVENIDA COLOMBIA

En este sentido, no cabe ignorar los cambios acontecidos en el comportamiento del consumidor, en sus necesidades y demandas. El consumidor actual destina una mayor proporción de su gasto al ocio, es más exigente en servicio y variedad, aumenta su interés por el respeto medioambiental, demanda más servicios derivados de su bienestar físico, lo que constituye un mercado en expansión. Algunos de estos factores, que tan bien han sido aprovechados en los contextos de oferta comercial periférica y han supuesto una amenaza para el comercio urbano, pueden ser ahora una oportunidad para éste si se toman las medidas oportunas. Esto implica, (Franco, 2011) si se toma el proceso de peatonalización como una alternativa de la recuperación del espacio público, se tiene a (Delgadillo, 2011) quien afirma que: “el espacio público es un concepto que recientemente se puso de moda, a partir de los grandes megaproyectos de reconversión urbana. Se trata de una ideología que sirve para la reapropiación capitalista de la ciudad, y que bajo el argumento del paraíso de la ciudadanía (cortés, consciente y bien portada) excluye y desplaza los comportamientos inapropiados de las clases bajas (vendedores ambulantes, indigentes, inmigrantes, prostitutas, etc.). Justo por ello, las legislaciones y normativas cívicas a nombre de un espacio para todos pretenden ordenar y controlar el espacio público, y excluir los malos comportamientos”.

Puntualmente, según (Begoña, 1999) “la peatonalización está asociada en el imaginario colectivo al cierre de las calles de los centros urbanos al tráfico motorizado privado. De hecho se podría definir a las calles y zonas peatonales como aquellos espacios exclusivos para los viandantes creados a partir de vías anteriormente destinadas a todo tipo de vehículos”.

## LA TRANSFORMACION URBANA DE LA CONSTRUCCION DEL BULEVAR DE LA AVENIDA COLOMBIA

En ocasiones, el objetivo principal circulatorio se completa con otros de tipo ambiental (disminución de la contaminación y el ruido) o de seguridad (disminución de la accidentalidad). Y frente a las clásicas reticencias de algunos sectores del comercio, también existe el modelo (con las zonas peatonales alemanas a la cabeza) cuyo objetivo esencial es de tipo comercial, es decir, la configuración de un espacio propicio al comercio, capaz incluso de competir con las grandes superficies comerciales periféricas.

Son menos y más recientes los ejemplos de peatonalizaciones cuyo objetivo, más allá de las declaraciones, es contribuir a devolver la ciudad al peatón, formando por tanto parte de un paquete amplio de medidas urbanísticas y de tráfico orientadas a tal fin. (Begoña, 1999).

### **2.3.2 Efectos de las transformaciones urbanas**

Aunque la conceptualización de urbanismo y urbanización ha sido distintiva con respecto a las apreciaciones de diversos autores sin lograr una definición única y precisa, aparece como un proceso de concentración de una población, que podría ser referida cifras estadísticas porcentuales en el cambio de distribución rural y urbana de la población de un país determinado. Por ello, se ha concebido que como población urbana se entienda la proporción de individuos en aquellas localidades que reporten más de 20.000 habitantes (Durán y Peláez, 1965).

Sin embargo es preciso que bajo esta concepción donde se limita el concepto de

## LA TRANSFORMACION URBANA DE LA CONSTRUCCION DEL BULEVAR DE LA AVENIDA COLOMBIA

urbanismo por lo que quedaría excluido conceptos como la composición educacional, servicios públicos, industrialización entre otros. De este modo una ciudad pequeña puede contar con características urbanas lo que confirma que no tiene relación poblacional con la urbanización contando con otros criterios, Morse y Johnson (1963) afirma que en los países en desarrollo tienen componentes de urbanización como el alfabetismo, la industria, las expectativas de vida entre otros por lo tanto es posible distinguir entre urbanismo y urbanización.

El proceso de urbanización se genera debido a las migraciones y cambios demográficos ocasionados por el traslado de la población del campo a la ciudad, como por ejemplo el caso migratorio ocurrido en Latinoamérica (Morse 1965, Johnson 1963), sin embargo existen otros factores denominados “de arrastre” referidos a los atractivos de la vida urbana, estas son causas que determinan el fenómeno moderno de urbanización junto a la explotación de labores, como el agro, la escasez de tierra fértil, la violencia rural, produciendo un cambio de población masivo del campo a la ciudad. Robock (1968).

Es así como los efectos de la urbanización logra tocar todas las esferas y contextos puesto que pone a los individuos en contacto con otros miles o millones de individuos dando paso a nuevo grupos referencias, con nuevas problemáticas, nuevas enseñanzas, patrones de conducta, otras necesidades y expectativas, establece nuevos conocimientos y conciencias de los fenómenos sociales, culturales, económicos, políticos, ambientales, etc. Es por ello, que el medio urbano donde convergen muchas fuerzas que afectan directamente a la sociedad como conjunto.



## LA TRANSFORMACION URBANA DE LA CONSTRUCCION DEL BULEVAR DE LA AVENIDA COLOMBIA

Desde el punto de vista político, los efectos de urbanización aumentan el monto de la comunicación política, aumenta la competencia entre intereses sociales y económicos, aumenta la presencia e importancia de las actividades políticas organizadas. Todo esto llevaría a un mayor conocimiento y conciencia de la existencia del gobierno, y de las actividades políticas (Johnson, 1963), consecuencialmente, a una mayor participación política. En otras palabras, la urbanización produciría un cambio en las orientaciones políticas de los ciudadanos, que de "parroquiales" pasarían a ser "participantes". El ciudadano "participante" es caracterizado como aquel que tiene una identificación y una obediencia hacia líderes y organizaciones que trascienden los intereses "parroquiales" y/o primordiales y se inscriben en un panorama nacional y público.

La urbanización promueve la participación política y el crecimiento de instituciones y procedimientos democráticos. Este efecto podría ser visto en medidas agregadas de participación política, tales como el número de sufragios emitidos (Lerner, 1957). De hecho, Ames (1970) argumenta que en el caso de América latina, los pocos intereses existentes en las áreas rurales son incapaces de hacerse oír en política, y que, en cambio, en la ciudad, los grupos de interés se forman fácilmente y plantean las demandas de los sectores urbanos de la sociedad. La urbanización, que reflejaría las más importantes características del desarrollo socioeconómico, afectaría la estructura social de la sociedad, contribuyendo a una mayor movilidad social e incrementando la diferenciación en la vida organizacional de un país. Estos desarrollos afectarían el modelo de las divisiones en la arena política y contribuiría a una mayor heterogeneidad política, incrementando la competencia. El sistema de partidos

## LA TRANSFORMACION URBANA DE LA CONSTRUCCION DEL BULEVAR DE LA AVENIDA COLOMBIA

respondería a este panorama complejo y a esta multiplicidad de intereses que emergen de la sociedad, transformándose en un sistema de multipartidos políticos (Eisendstadt, 1964).

Desde la perspectiva económica, el fenómeno de la urbanización crea el dé privación económica entre un segmento grande de la población, especialmente el de migrantes. Los migrantes habrían venido a la ciudad con grandes expectativas económico-materiales, y el gobierno urbano sería incapaz de satisfacer sus aspiraciones de mejores condiciones de vida — vivienda, educación, trabajo bien remunerado, etc. Por otra parte, los migrantes serían personas de bajo nivel educacional y poca capacitación laboral y, por lo tanto, incapaces de hacer frente al desafío de encontrar un trabajo y sobrevivir en la ciudad. Así, el nivel de desigualdad económica encontrado en la ciudad sería incluso más grande que aquel existente en el campo; llevaría a la privación y frustración económica, a la alienación y radicalismo político y la consecuente inestabilidad en la ciudad (Soares y Hamblin, 1967).

Sin embargo, otros autores han arribado a una conclusión totalmente diferente: el fenómeno de la urbanización no estaría relacionado con privación y frustración económica de los migrantes. Por ejemplo, el análisis que Browning (1967) hace del censo mexicano de 1960 muestra que los migrantes no difieren grandemente, en muchos aspectos, de la población nacida en las ciudades. En términos de indicadores de nivel de vida, tales como disponibilidad de agua corriente dentro de la casa, alcantarillado, propiedad de radio y otros aparatos eléctricos de uso doméstico, no existen diferencias entre estos dos grupos de población.

## LA TRANSFORMACION URBANA DE LA CONSTRUCCION DEL BULEVAR DE LA AVENIDA COLOMBIA

Con respecto a los efectos sociológicos, el medio urbano, sus valores y patrones de actitudes, crearían un importante desajuste social y psicológico entre los migrantes. Así, el proceso de desintegración de la vida, hábitos y costumbres de la vida rural previa, crearía entre los migrantes una crisis de identidad, de valores religiosos, y un sentimiento general de falta de normas y de seguridad. Los grupos primarios, como la familia, por ejemplo, se quebrarían bajo la presión de un nuevo medio. Soares y Hamblin (1967) argumentan que hay un "hueco de tiempo" entre el rechazo del sistema de valores tradicional y la aceptación de uno nuevo. Esto significaría que, durante un cierto período de tiempo, la población afectada, o una porción considerable de ella, se vería aquejada de una falta de un sistema de orientación de valores y creencias, y en cuanto exista una necesidad psicológica por una tal orientación, el período de transición "falto de normas", produciría una masa de gente disponible para una ideología coherente, radical o no.

### 3 CAPITULO II. TRANSFORMACIONES URBANAS EN LA CONSOLIDACION DEL ESPACIO PÚBLICO A TRAVES DE LAS IMPLICACIONES SOCIALES

#### 3.1 Marco conceptual

##### 3.1.1 Urbanismo

El urbanismo recoge una serie de proposiciones sociológicas que pueden ser relacionadas y formuladas a través de la observación y la investigación de:

- (a) **Tamaño de población**, genera segregación espacial de los individuos de una población, también generan relaciones sociales que transitan en medio del anonimato y el conocimiento.
- (b) **Densidad de la población**, genera contactos físicos estrechos y del mismo modo contactos sociales distantes, por lo tanto el carácter competitivo crea la explotación.
- (c) **La heterogeneidad**, produce un entramado de estratificación social diferenciado y diversifica la estructura de clases, reemplazando la individualidad por categorías.

Sumado a esto, el urbanismo puede ser enfocado empíricamente desde tres puntos de vista que se relacionan entre si:

- (a) **Perspectiva ecológica**: una estructura física que comprende una base de población, una tecnología y un orden ecológico
- (b) **Organización social**: que involucra una estructura social determinada, unas instituciones

sociales y unas relaciones sociales características.

- (c) **Perspectiva de la personalidad urbana y conducta colectiva:** Es un conjunto de actitudes e ideas y una constelación de personalidades sujetas a mecanismos de control social (Wirth, 1938).

Desde la óptica de la antropología urbana se presenta, de lo que define la urbanidad como forma de vida, esto es, “de disoluciones y simultaneidades, de negociaciones minimalistas y frías, de vínculos débiles y precarios conectados entre sí hasta el infinito, pero en los que los cortocircuitos no dejan de ser frecuentes”. El objeto de estudio de la antropología urbana serán “estructuras líquidas, ejes que organizan la vida social en torno a ellos, pero que raras veces son instituciones estables, sino una pauta de fluctuaciones, ondas, intermitencias, cadenas irregulares, confluencias, encontronazos...” (Delgado, 1999).

### **3.1.2 La ciudad, lo urbano y la urbanización.**

Por ciudad entiende “una composición espacial definida por la alta densidad poblacional y el asentamiento de un amplio conjunto de construcciones estables, una colonia humana densa y heterogénea conformada esencialmente por extraños entre sí” (p. 23). En este sentido, vemos cómo retoma la cuestión clásica del tamaño de la población, su densidad y el tipo de relaciones sociales que se producen; además de su oposición a la vida rural. Lo urbano, se entiende entonces como “un estilo de vida marcado por la proliferación de urdidumbres relacionales deslocalizadas y precarias” (p. 23); y, por tanto, urbanización es “ese proceso consistente en integrar crecientemente la movilidad espacial en la vida cotidiana, hasta un punto en que ésta queda vertebrada por aquéllas” (Delgado, 1999).

### **3.1.3 Las transformaciones urbanas**

Buscan ante todo el equilibrio socio-económico de las comunidades tratando de reconvertir los espacios urbanos que llegaron en un momento dado al estado de deterioro moderado o lamentable, en nuevos espacios que le devuelvan su verdadero sentido del espacio urbano.

Por ello, constituyen una serie de modernizaciones vividas en los barrios periféricos: calles y bulevares, restauración de fachadas, remodelación de los espacios verdes, mobiliario urbano, constituye la creación de un sitio útil y trabajos de conservación en espacios públicos. (García, 2001)

Este proceso se centra en la continuidad de lo urbano, en la reconstrucción de espacios inutilizados por medio de fragmentos que permite englobar dentro de una lógica común tanto las intervenciones globales locales, creando puntos de desarrollo que se constituyen en elementos articuladores y estructurales de puntos centrales y de sub centralidades. (Bailly, 1978)

El desarrollo social y territorial está muy ligado en los procesos de transformación, puesto que la integración de los habitantes en los procesos de transformación urbana son fundamentales ya que la participación ciudadana será un pilar fundamental, al estar sometidos a los cambios que se proponen buscando solucionar problemáticas sociales ambientales o espaciales.

### **3.1.4 Procesos de transformación urbana**

Comprenden períodos que responden a hechos singulares relacionados a la gestión, a los avances tecnológicos locales, a las políticas económicas, relacionadas a decisiones en el territorio urbano, definiendo un modelo de ciudad en cada fase o período estudiado. El concepto de proceso comprende el desarrollo espacio-temporal que sigue un fenómeno dinámico (urbano) de la realidad, desde su origen hasta su cierre o crisis (cambio) con algún sentido o finalidad. En este sentido, involucra la secuencia de eventos y transformaciones que responden a cierta organización o ley interna que sigue un fenómeno urbano cuando evoluciona hacia un punto de llegada, un cambio estructural o una posibilidad de modernización en la ciudad (Naselli, 2004). La evolución es la respuesta del fenómeno parcial y acumulativo del ambiente donde se inscribe esta evolución. El punto de llegada corresponde al inicio de una nueva fase o nueva posibilidad de transformación durante el crecimiento urbano, como estructura de posibilidades, no como determinación

## **3.2 Marco Histórico**

### **3.2.1 Expansión urbana**

Para 1910 los límites de la ciudad eran el río al norte y la línea férrea al oriente, linderos superados desde 1920.

El comercio y la comunicación traídos por el tren ofrecieron nuevas oportunidades que

## LA TRANSFORMACION URBANA DE LA CONSTRUCCION DEL BULEVAR DE LA AVENIDA COLOMBIA

atrajeron población durante las tres primeras décadas del siglo. Estos cambios resultaron en las primeras ampliaciones del casco urbano. Los primeros barrios populares se ubicaron en torno a la Estación al otro lado de la línea férrea al oriente: Santander (1920) y Jorge Isaacs (1923). Hacia el norte y occidente sectores aun próximos al centro se desplazaron familias adineradas quienes posteriormente tomaron el sur. El Barrio Granada (1922) resulta significativo por superar la barrera del río Cali, el barrio El Peñón (1930) por ocupar la colina de San Antonio y el barrio San Fernando con sus casas de descanso por dar los primeros pasos al expectante suelo sureño. (Vásquez 2001).

Entre 1944 y 1967 Cali se industrializó y vivió el apogeo y el declive, mientras impulsó importantes cambios: industrialización, migraciones y ensanche que fortalecieron su rol urbano pero generaron las colonizaciones que la hicieron una ciudad de refugiados. El desplazamiento de la industria al Corredor Cali-Yumbo produjo una segunda ola migratoria en 1940 que se expresó en los desarrollos de 1950, más a razón del crecimiento migratorio que del vegetativo. Hubo más de una variable que restringió una expansión organizada. Los ríos constituyeron una constante amenaza de inundación. Asimismo, la alta concentración de tierra en grandes haciendas como los ejidos en manos de particulares la hicieron inutilizable. Esto forzó a una urbanización dispersa que brincó obstáculos, interrumpió y desparramó la traza, dejando vacíos intersticiales. (Mosquera 2011)

Fue este el modo de urbanización que predominó y aún lo hace: saltos entre predios, ocupaciones de hecho que resultaron en desarrollos inconexos. Dicho comportamiento se reveló en la forma urbana que adoptó una estructura tipo estrella desde 1950 cuando se definió el trazado vial



## LA TRANSFORMACION URBANA DE LA CONSTRUCCION DEL BULEVAR DE LA AVENIDA COLOMBIA

que dirigió el crecimiento hasta la forma actual y las vías se adornaron de ocupaciones efecto de la presión demográfica. Pero las ocupaciones de tierras inundables al oriente y de las laderas en el occidente establecieron dos crecimientos: uno acelerado y sin servicios de occidente a oriente realizado por quienes no podían acceder a una vivienda y otro planificado de norte a sur por quienes sí podían. (Sáenz 2010)

### **3.3 Marco Legal**

En el campo legal la investigación se encuentran enmarcada dentro de la Constitución Nacional, además de algunas leyes, decretos y acuerdos que en sus articulados legislan en torno al tema materia de estudio.

#### **3.3.1 Constitución Política de Colombia de 1991**

Es la carta magna que regula la legislación en el país, expone sobre el entorno legal referente tanto a los procesos de Renovación Urbana y la utilización del Espacio Público como a las actividades que en ella subyacen, siguiendo el objeto de estudio de esta investigación se exponen los artículos que desde la constitución se conciben con respecto a los derechos de los ciudadanos por contar con espacios adecuados para su desarrollo y hábitat ante lo cual se tienen:

“Artículo 24.- Todo colombiano, con las limitaciones que establezca la ley, tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, a entrar y salir de él, y a permanecer y residenciarse en Colombia.”

## LA TRANSFORMACION URBANA DE LA CONSTRUCCION DEL BULEVAR DE LA AVENIDA COLOMBIA

“Artículo 79.- Todas las personas tienen derecho a gozar de un ambiente sano. La ley garantizará la participación de la comunidad en las decisiones que puedan afectarlo. Es deber del Estado proteger la diversidad e integridad del ambiente, conservar las áreas de especial importancia ecológica y fomentar la educación para el logro de estos fines.”

“Artículo 80.- El Estado planificará el manejo y aprovechamiento de los recursos naturales, Para garantizar su desarrollo sostenible, su conservación, restauración o sustitución.

Además, deberá prevenir y controlar los factores de deterioro ambiental, imponer las sanciones legales y exigir la reparación de los daños causados. Así mismo, cooperará con otras naciones en la protección de los ecosistemas situados en las zonas fronterizas.”

“Artículo 82.- Es deber del Estado velar por la protección de la integridad del espacio público y por su destinación al uso común, el cual prevalece sobre el interés particular.

Las entidades públicas participarán en la plusvalía que genere su acción urbanística y regularán la utilización del suelo y del espacio aéreo urbano en defensa del interés común.”

“Artículo 311. Al municipio como entidad fundamental de la división político - administrativa del Estado le corresponde prestar los servicios públicos que determine la ley, construir las obras que demande el progreso local, ordenar el desarrollo de su territorio, promover la participación comunitaria, el mejoramiento social y cultural de sus habitantes y cumplir las demás funciones que le asignen la Constitución y las leyes.”

“Artículo 334. La dirección general de la economía estará a cargo del Estado. Este

## LA TRANSFORMACION URBANA DE LA CONSTRUCCION DEL BULEVAR DE LA AVENIDA COLOMBIA

intervendrá, por mandato de la ley, en la explotación de los recursos naturales, en el uso del suelo, en la producción, distribución, utilización y consumo de los bienes, y en los servicios públicos y privados, para racionalizar la economía con el fin de conseguir el mejoramiento de la Calidad de vida de los habitantes, la distribución equitativa de las oportunidades y los beneficios del desarrollo y la preservación de un ambiente sano.

El Estado, de manera especial, intervendrá para dar pleno empleo a los recursos humanos y asegurar que todas las personas, en particular las de menores ingresos, tengan acceso efectivo a los bienes y servicios básicos. También para promover la productividad y la competitividad y el desarrollo armónico de las regiones.

### **3.3.1.1 Ley 388 de 1997**

Dado a que la investigación se centra en exponer elementos de las transformaciones urbanas, están hacen parte de las adecuaciones dentro del marco jurídico y legal de la Ley de Ordenamiento Territorial para la respectiva funcionalidad de los espacios públicos.

Es la Ley de Ordenamiento Territorial, la cual constituye el marco normativo para que los municipios de acuerdo con sus lineamientos ejerzan una gestión sobre el territorio y consagra mecanismos jurídicos, económicos y físicos para resolver los fenómenos que tienen lugar en el espacio físico.

Plantea mecanismos que posibilitan la articulación de acciones entre entes públicos y los

LA TRANSFORMACION URBANA DE LA CONSTRUCCION DEL BULEVAR DE LA AVENIDA  
COLOMBIA

privados mediante la formulación y ejecución de planes parciales y de unidades de actuación urbanística apuntando a los procesos de Renovación Urbana.

**Artículo 2:** “Principios. El ordenamiento del territorio se fundamenta en los siguientes principios:

1. La función social y ecológica de la propiedad.
2. La prevalencia del interés general sobre el particular.
3. La distribución equitativa de las cargas y los beneficios.”

**Artículo 3:** Función pública del urbanismo. El ordenamiento del territorio constituye en su conjunto una función pública, para el cumplimiento de los siguientes fines:

1. Posibilitar a los habitantes el acceso a las vías públicas, infraestructuras de transporte y demás espacios públicos, y su destinación al uso común, y hacer efectivos los derechos constitucionales de la vivienda y los servicios públicos domiciliarios.
2. Atender los procesos de cambio en el uso del suelo y adecuarlo en aras del interés común, procurando su utilización racional en armonía con la función social de la propiedad a la cual le es inherente una función ecológica, buscando el desarrollo sostenible.
3. Propender por el mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes, la distribución equitativa de las oportunidades y los beneficios del desarrollo y la preservación del

LA TRANSFORMACION URBANA DE LA CONSTRUCCION DEL BULEVAR DE LA AVENIDA  
COLOMBIA

patrimonio cultural y natural.

4. Mejorar la seguridad de los asentamientos humanos ante los riesgos naturales.

**4 CAPITULO III. DETERMINANTES PARA LA TRANSFORMACIÓN URBANA  
DE LA AVENIDA COLOMBIA EN EL SECTOR DEL BULEVARD DEL RÍO.**

**4.1 Desarrollo de objetivo 1**

**4.1.1 Condiciones bajo las cuales se llevó a cabo la transformación urbana de la Avenida Colombia en el sector del Bulevar del Río.**

Colombia es un país que ha contado con un histórico crecimiento territorial derivado, en su mayoría, por los asentamientos que inciden directamente en el crecimiento poblacional de sus ciudades. De hecho, después de México y Brasil, el territorio colombiano es el más poblado de América Latina y con mayor número de asentamientos informales, cuya población pasó de 11.6 millones en 1951 a 35.9 millones en 1993 (Palacios, 2003).

Este crecimiento conllevó a que el estado colombiano se convirtiera en un país de ciudades o en una urbe de inmigrantes cuya transición de sociedad rural a sociedad citadina marcó el cambio socio cultural por excelencia. Pues es claro que Latinoamérica cuenta con una vocación urbana acelerada por condiciones socio económicas y políticas desde finales del siglo XIX, que asociadas al tamaño del país y su sentido de integración incidieron el desarrollo del mismo, donde las superficies pequeñas facilitaron la construcción de ciudades hegemónicas (Torres, 2015).

Este hecho, generó que se diera una alta y rápida concentración demográfica en torno a ciertos espacios y centros urbanos, que desde los inicios del siglo, mostraban un óptimo panorama como

## LA TRANSFORMACION URBANA DE LA CONSTRUCCION DEL BULEVAR DE LA AVENIDA COLOMBIA

Economías emergentes, cualidad que diferenció a Colombia de otros países latinos (Torres, 2015), ya que la mayor parte de la población buscaba migrar en torno a cuatro ciudades principalmente: Bogotá, Medellín, Cali y Barranquilla, las cuales, a medida que pasaba el tiempo se convertían en la cuadricefalia urbana a nivel nacional que concentraban conglomeraciones comerciales y fuerza laboral (Duque y Williams, 2017). Ante esto, el crecimiento urbano no corresponde entonces a una mera extensión de la ciudad como tal, sino que es una expresión del conflicto por ocupar un espacio donde confluyen fuerzas tanto endoreguladoras como exoreguladoras. Dentro de las fuerzas endoreguladoras se ubican aquellos focos fundacionales que dan origen a la expansión que determinan los niveles urbanos y rurales (Duque y Williams, 2017). Pero dichos niveles, obedecen a procesos endógenos como migraciones, urbanizaciones informales, industrialización, entre otros, como principales factores determinantes del crecimiento urbano de las ciudades, ya que lo que inicialmente hace una comunidad al llegar al centro urbano es intentar encontrar un trabajo estable y una vivienda, normalmente en arriendo (Jiménez, 2009).

De este modo, el crecimiento demográfico empieza a incidir en los niveles de urbanización como parte de un fenómeno simultáneo, que se suele vincular al incremento de la economía, sin embargo, la idea de encontrarse con mejores situaciones socio económicas no siempre son alcanzables en la misma proporción y dirección, ni se dan en el mismo momento en que las ciudades emergen como lugares de concentración masiva y crecimiento, ya que la misma inequidad económica y de desarrollo, no se manifiesta solo en las esferas sociales, sino que también se dan espacialmente dentro de las ciudades (Ruiz, 2014, p.23).

## LA TRANSFORMACION URBANA DE LA CONSTRUCCION DEL BULEVAR DE LA AVENIDA COLOMBIA

Desde luego, Santiago de Cali como uno de los principales centros donde se inició el movimiento urbano en el país, tuvo un proceso de concentración similar al de las otras urbes dentro del territorio nacional, como Bogotá, por causas similares de migración, crecimiento poblacional, movilizaciones que se daban paralelamente a lo largo del territorio nacional. La única diferencia que tuvo la ciudad, fue que llevó un crecimiento lento y paulatino, tanto en tiempo como en espacio al punto de conservar la estructura que heredó desde la colonia, con un paisaje centro – periferia, manteniendo su periferia rural desde su fundación en 1536, hasta inicios del siglo XX.

La ciudad cuenta con la conjugación de un espacio urbano compacto alrededor de la plaza mayor, donde se centra el movimiento socio cultural, político y económico, y con una periferia bastante dispersa y extensa, como resultado de la transformación operada a raíz del mercantilismo que se fue ahincando a lo largo de los años, cambios tecnológicos como el tranvía, y aspectos políticos como la separación del Cauca y creación del Valle, conllevando a que se formara un espacio conurbado complejo (Martínez, 2015, p. 63).

**Ilustración 23:** Avenida Colombia y puente Ortiz en Cali.



Fuente: Fuente: Vargas, A. [imagen]. Disponible en: <https://co.pinterest.com/pin/370421138074482460>



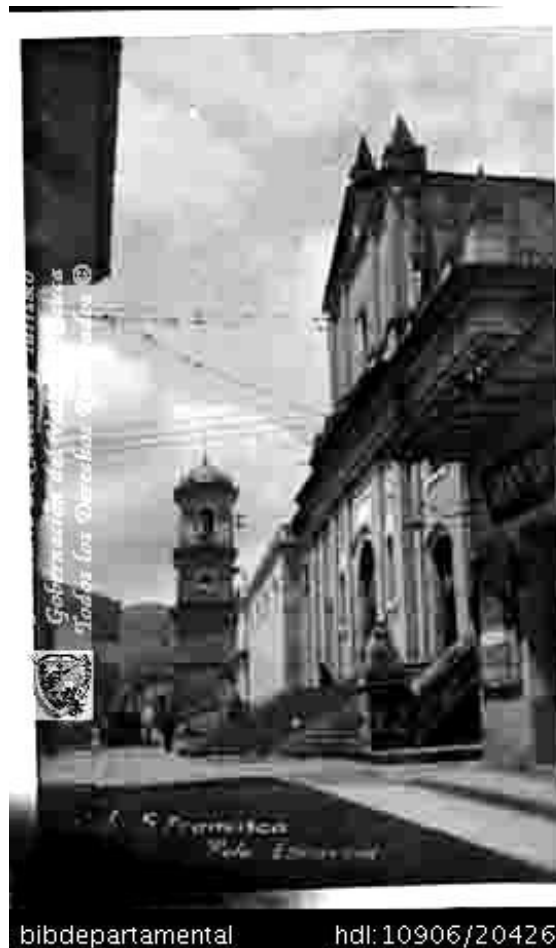
## LA TRANSFORMACION URBANA DE LA CONSTRUCCION DEL BULEVAR DE LA AVENIDA COLOMBIA

Sin embargo, a principios del siglo XX, como ya se ha mencionado, a pesar de que la ciudad conservaba aun su periferia rural, se fue avanzando y construyendo el centro de la urbe, el cual, con el tiempo, fue expandiéndose de tal manera que se fue dando paso a mejores y grandes transformaciones y adecuaciones del paisaje dentro del casco urbano, a lo que no fue ajeno el sector de la Avenida Colombia como epicentro de expansión de la ciudad.

Cabe resaltar que, en las primeras dos décadas del siglo XX, la Avenida Colombia no existía como tal, pues la ciudad apenas iniciaba la construcción de barrios y las primeras pavimentaciones de sus calles. Hacia el año de 1925, la urbe la decoraban pequeñas piedras pulidas que eran extraídas de las canteras ubicadas en el Cerro de las Tres Cruces y que facilitaron la realización de un pavimento rudimentario como presagio del progreso y constitución de los primeros barrios tales como: San Antonio, Granada, San Nicolás, El obrero y el Peñón, muchos aledaños a los que actualmente se conoce como Avenida Colombia. Desde luego, la Iglesia La Ermita tampoco existía, pues esta zona solo era sector de casonas que les separaban espesos pastales y sembrados a orillas del río Cali y una pequeña del Señor de la Caña que fue demolida durante el mismo año debido a un terremoto.

## LA TRANSFORMACION URBANA DE LA CONSTRUCCION DEL BULEVAR DE LA AVENIDA COLOMBIA

**Ilustración 24:** Costado de la Plazoleta de San Francisco. Cali. 1925. Foro Escarria. Costado de la Plazoleta de San Francisco.



**Fuente:** Biblioteca Departamental Jorge Garcés Borrero, 1925. 13X8.

El terremoto de 1925 destruyó entonces la Ermita, ubicada frente al Parque Uribe Uribe reconocida en sus inicios como Ermita de Nuestra Señora de la Soledad del Río, construida en 1678. Su nueva construcción fue iniciativa de Micaela Castro y se realizó en el año de 1930 cuya obra fue culminada en el año de 1942. Su reconstrucción estuvo a cargo del arquitecto Pablo Emilio Páez, siguiendo la tendencia gótica colonial alemana.

Aunque fue dedicada a Nuestra Señora de los Dolores, en su interior tiene un altar con la efigie del Señor de la Caña única pieza sobreviviente al terremoto de 1787, por lo que es muy

## LA TRANSFORMACION URBANA DE LA CONSTRUCCION DEL BULEVAR DE LA AVENIDA COLOMBIA

visitado por los devotos quienes lo consideran milagroso.

Los mármoles de Carrara que decoran los altares y el púlpito fueron trabajados por el escultor Alideo Tazzioli y las campanas fundidas por Armand Blanchet, de Levallois, alrededores de París. El reloj musical y las vidrieras proceden de Amsterdam, las puertas de hierro fueron fabricadas en Cali en el año 1937 por alumnos de la Escuela Municipal de Artes y Oficios. En su interior se conservan imágenes antiguas de más de tres siglos como la Virgen de los Dolores, San Roque, San José, Cristo de la Caña o Cristo del Río, San Francisco Javier, La Magdalena, San Antonio, Ecce Homo.

**Ilustración 25:** Antigua calle 13 de Cali y al fondo la torre de La Ermita del Señor del Rio o Ermita Vieja, destruida totalmente por el terremoto de 1925.



**Fuente:** arreglo digital por Saúl Antonio Ramírez — con Freddy Marín Valencia. Tomada el 9 de junio de 1926. [imagen]. Disponible en: <https://co.pinterest.com/pin/370421138074482460/>

## LA TRANSFORMACION URBANA DE LA CONSTRUCCION DEL BULEVAR DE LA AVENIDA COLOMBIA

Sumado a estos dos sucesos, que obligaron a una reconstrucción de iconos y primeras edificaciones en el sector del actual Bulevar del Río, se da un primer paso para una completa y trascendental transformación que se gestó con la compra de predios para construir un ambicioso proyecto para la época: un gran corredor entre El Peñón y el Puente Ortiz, que en el transcurso del siglo pasado ha sufrido cambios de infraestructura por donde han transitado desde los primeros automóviles hasta los más contemporáneos, en diversos sentidos, tanto de norte al oeste y viceversa.

Desde el año de 1734 se pensaba construir un puente en esta zona, el cual fue hecho inicialmente de guadua, después de su posterior deterioro, el alcalde de la época, el señor Santiago Reyes, presento al concejo de la ciudad una propuesta para llevar a cabo el proyecto de manera forma, sin embargo, se nombró a José Montehermoso para que dirigiera la obra. Dos años después, hacia el año 1736, se procedió con el respectivo acuerdo del Concejo para ser construido con dinero de un peaje, pero su construcción se llevó a cabo sin el consentimiento de la Gobernación pues este ente lo consideraba un gasto oneroso (Archivo El tiempo, 1995).

Sin embargo, el real artífice de dicho puente fue el Fray José Ignacio Ortiz, nacido en Candelaria en 1781 considerado un arquitecto aficionado que daría paso a la construcción de uno de los hitos tradicionales de la ciudad y que trabajó además en la construcción de la catedral.

Fue así como el 25 de junio de 1842 inició su obra trabajando durante tres años continuos, razón por la que en octubre de 1845 entregó el puente el cual llevaba su nombre, y del que una vez en servicio, los campesinos procedentes del Norte, que traían sus cosechas a la Plaza de Caicedo,

## LA TRANSFORMACION URBANA DE LA CONSTRUCCION DEL BULEVAR DE LA AVENIDA COLOMBIA

podieron pasar sus cargas y admirar la obra, que para la época era una de las pocas de su tipo entre Popayán y Cartago. El Fray Ortiz fue condecorado y considerado hombre cívico por esta obra y porque, además, fundó la primera escuela para mujeres y trajo desde Cartagena la primera imprenta (Archivo El Tiempo, 1995).

Desde luego, con el paso del tiempo, fue restaurado en el año 1918 por Julio Fajardo y en 1946, intervenido de nuevo por Alfonso Garrido, año que desde entonces perdió su placa original con el nombre. Por estas razones, el puente no conserva el diseño original pues se ha ido adaptando a las necesidades y cambios que ha requerido la ciudad pasando de ser peatonal a vehicular como en 1950 donde se llevó su ampliación dando paso a las berlinas.

**Ilustración 26:** Vehículos sobre el Puente Ortiz. Al fondo Batallón Pichincha. 1930.



**Fuente:** Revista *Época*.

Fue entonces para el año de 1918, que se dio realmente una nueva valoración del espacio

## LA TRANSFORMACION URBANA DE LA CONSTRUCCION DEL BULEVAR DE LA AVENIDA COLOMBIA

público en Santiago de Cali gracias al nuevo panorama que ofrecía el Puente Ortiz, pues las autoridades locales quisieron aprovechar al máximo el potencial que se desprendía de las riberas del mismo, a lo que el concejo municipal señaló que *“desde la Comisión de Obras Públicas en asociaciones con [...], se llevará a cabo una inspección en las riberas del río Cali a fin de apreciar los daños causados, especialmente en el lateral derecho que pudiera ser una amenaza a la ciudad debida a desagües urbanos que afectarían el agua a lo largo del sector entre la Ermita y el Charco de la estaca, y en lo que respecta al criterio de la comisión que considera perjudicial de una u otra forma a la ciudad, topografía tanto en ornato como en salubridad”* (Gaceta Municipal, 1918).

Cuando se llevó a cabo la solución de las expropiaciones de los predios a criterios de la Comisión ubicados entre la Carrera 2 y el río Cali, así como entre las Calles 12 y 13, por lo que dicha Comisión debió también fijarse en la orilla del río que abarcaba desde el Charco del Burro hasta el puente de calicanto, ya que, a pesar de que solo se hallaba construida una casa en el lado derecho, se ubicaban algunos propietarios de predios construidos sobre la carrera 3 que en muchos casos iban corriendo poco a poco sus cercos y así adueñarse de mayores cantidad de terrenos públicos, hecho consignado en comunicación oficial donde se contemplaba que se le dijera

*“ A los señores Alcalde, Personero e Ingeniero del municipio, que el Concejo Municipal tenia completo conocimiento de que el señor José M. Sierra había avanzado a lo largo de la orilla del río Cali sobre la calle 10 corriendo sus cercas de una manga situada entre las calles 10 y 11, sobre la carrera 3 y la orilla del río, haciendo cada vez más angostas las vías públicas*

## LA TRANSFORMACION URBANA DE LA CONSTRUCCION DEL BULEVAR DE LA AVENIDA COLOMBIA

*en este sector por lo que se solicitaba una inspección inmediata de manera ocular al predio en cuestión que obligar al mencionado propietario a reiterar sus cercas a los sitios demarcados por la línea primitiva si se comprobaba la invasión a la vía pública” (Gaceta Municipal, 1921).*

**Ilustración 27:** Lateral derecho del río Cali. 2. Casa de la señora Bosch Matilde. 1930.



**Fuente:** *Despertar Vallecaucano*. No. 28. Agosto de 1976.

La irregularidad en la topografía de la orilla derecha era otro tema extremadamente importante. En 1920 esta margen del río presentaba todavía una pendiente bastante más pronunciada que la de su opuesta y era más atípica en sus bordes como se muestra en la ilustración 24. Cualquier proyecto orientado a construir allí una avenida debía considerar la necesidad de levantar enormes rellenos artificiales y muros de contención sobre el río Cali; sin embargo, una mentalidad cortoplacista y una serie de respuestas puntuales orientadas a resolver situaciones de emergencia impidieron que tempranamente y de forma plena se resolvieran los problemas que sobre esta orilla se presentaban.

## LA TRANSFORMACION URBANA DE LA CONSTRUCCION DEL BULEVAR DE LA AVENIDA COLOMBIA

Se hicieron muchas las peticiones de vecinos a fin de que la municipalidad construyese muros de contención en la margen derecha del río, fechadas a finales del siglo XIX y en los comienzos del siglo XX, las mismas que se extenderían en los años siguientes de forma intermitente. Al parecer nunca se construyó un muro completo y continuo a lo largo de este tramo y las urgencias se fueron atendiendo puntualmente mediante secciones separadas. Esto explicaría por qué razón, con motivo de la construcción del box coulvert contiguo al río, en 2011, fueron surgiendo bajo la tierra segmentos de muros que responderían a diferentes fases de construcción.

Se hizo entonces necesario iniciar un nuevo proceso de expropiación de los predios colindantes con el río Cali pero esta vez aguas arriba del puente de calicanto, también sobre la margen derecha sur. En este caso, se trataba de una operación jurídica mucho más compleja dado el elevado número de propietarios de casas y mangas, por lo que se convirtió en un proceso lento que culminará con la construcción de la avenida Colombia, puesta en servicio solo en septiembre de 1947.

Una vez expropiadas las casas y terrenos, era intención de la municipalidad iniciar la construcción de una nueva vía, continuación hacia el oeste de la avenida Uribe Uribe, bautizada como avenida Colombia solo en 1936 gracias a un Acuerdo municipal de junio de ese año. Para entonces, el puente de calicanto ya se llamaba Puente Ortiz.



## LA TRANSFORMACION URBANA DE LA CONSTRUCCION DEL BULEVAR DE LA AVENIDA COLOMBIA

**Ilustración 28:**1 A la izquierda el puente Ortiz con las barandas y las vigas de ferrocemento dispuestas en 1918. 2. La primigenia capilla de La Ermita. 3. Casa Bosh. 1920



**Fuente:** Biblioteca Departamental Jorge Garcés Borrero y Carlos Guevara Martínez.

Pero en esta ocasión el proceso de adquisición de predios fue extremadamente extenso y engorroso a tal punto que culminaría entre 1941 y 1948, luego de que el Municipio se hiciera con las zonas en torno a la edificación conocida como El Amparo, donde hoy se levanta el Hotel Intercontinental. Los diseños originales de 1936 (atribuidos al ingeniero José Joaquín Caicedo) fueron complementados por Enrique Holguín Garcés y Luis Palacios en 1941 quienes además se comprometieron a construir 270 metros lineales de muro de contención entre la avenida Colombia y el río Cali.

A medida que el municipio de Cali fue adquiriendo predios que colindaban con el río Cali en el tramo situado entre la calle 12 y el llamado charco del Burro, se fue construyendo un camino paralelo al río definido entre los paramentos de las nuevas edificaciones que daban frente al curso de agua y los tramos de muros de contención construidos progresivamente con el paso de los años.

## LA TRANSFORMACION URBANA DE LA CONSTRUCCION DEL BULEVAR DE LA AVENIDA COLOMBIA

**Ilustración 29:** Edificios de nueva planta construidos mirando hacia el río Cali. Nótese el muro de contención de poca altura, la fuerte pendiente de la calle 11 y la calle angosta que se forma entre el muro de contención y la línea de paramento.



Fuente: <http://www.facebook.com/photo.php?fbid=112330368891846&set=oa.10150631588486907&type=1&theater>.

Quedó bajo el nivel de la avenida Colombia, concluida en 1947, donde se encontraron muros de contención encontrados bajo la avenida Colombia en julio de 2011.

**Ilustración 30:** Vestigios del mismo edificio apreciables en 2011 cuando se ha demolido el andén de la Av. Colombia. Los vanos del primer piso estaban enterrados en su totalidad.



Fuente: Galindo, 2011.

## LA TRANSFORMACION URBANA DE LA CONSTRUCCION DEL BULEVAR DE LA AVENIDA COLOMBIA

**Ilustración 31:** Vestigios de los muros de contención encontrados en 2011 frente al edificio de las Figuras 44 y 45.



**Fuente:** Galindo, 2011.

Los muros de contención del río Cali se terminaron en 1944 bajo la dirección técnica de los ingenieros Holguín y Palacios dentro de un plan municipal denominado Obras de defensa del río Cali regulado por la Ordenanza 29 de 1935. Para la construcción de los muros de contención comprendidos entre la avenida Colombia y el río Cali se levantó una estructura completamente nueva junto al río conformado por un lienzo de cantería reforzada y sistemas de columnas y vigas para el soporte de los andenes laterales.

# LA TRANSFORMACION URBANA DE LA CONSTRUCCION DEL BULEVAR DE LA AVENIDA COLOMBIA

**Ilustración 32:** Muros de contención junto al río Cali en fase de ejecución; también se aprecian



Fuente: Otero, 1944.

**Ilustración 33:** Imagen de la avenida Colombia recién pavimentada



Fuente: Otero, 1944.

## LA TRANSFORMACION URBANA DE LA CONSTRUCCION DEL BULEVAR DE LA AVENIDA COLOMBIA

**Ilustración 34:** Reencuentro con las estructuras de soporte de la avenida Colombia en los trabajos arqueológicos de 2011.



**Fotografía:** Galindo, 2011

De manera lenta pero sostenida, se fue entonces transformando el entorno inmediato del puente de calicanto: de ser un remate de la calle 12 en busca de un camino provincial, el puente pasó a ser el objeto más importante de un eje longitudinal que prolongaba la ciudad hacia unos terrenos urbanizables, corazón de un espacio público pensado para el goce y punto de confluencia de nuevas vías que sintetizaban los sueños de la ciudad: pasando el puente se tomaban los caminos al mar y a Yumbo y sobre su extremo sur concluía la vía que llevaba a la estación del Ferrocarril.

## LA TRANSFORMACION URBANA DE LA CONSTRUCCION DEL BULEVAR DE LA AVENIDA COLOMBIA

Para 1945, el puente Ortiz no era el único que atravesaba el río Cali: ya se ha mencionado que en 1927 sería armado el puente de la Cervecería, a la altura de la calle 8a, usando en ello una estructura metálica; en 1935 se pondría al servicio el puente Alfonso López como prolongación de la calle 15 y un año más tarde -y como parte de las obras conmemorativas de la fundación de Cali- la comunidad de españoles residentes en la ciudad regalarán el llamado puente España, comunicando el parque de La María, al costado sur del edificio del Batallón Pichincha.

**Ilustración 35:1.** El puente España (1), llegando al parque La María. 2. Edificio del Batallón Pichincha. 1940.



**Fuente:** Biblioteca Departamental Jorge Garcés Borrero y Noel Miranda

Pero la necesidad de continuar creciendo hacia el norte de la ciudad motivó la construcción de nuevos puentes sobre el mismo río: en 1941 se ordenó reemplazar la estructura metálica de la calle 8ª por una de Ferro concreto que sería bautizada puente de Santiago. La obra estuvo a cargo del

## LA TRANSFORMACION URBANA DE LA CONSTRUCCION DEL BULEVAR DE LA AVENIDA COLOMBIA

ingeniero belga Arturo Yusti y fue puesta en servicio en febrero de 1944, un año después de entregarse el puente de los Próceres, en el barrio El Peñón, también sobre el río Cali pero obra de los mismos ingenieros que habían estado a cargo de los muros de contención de la avenida Colombia.

**Ilustración 36:** Puente de Santiago que reemplazó al puente de La Cervecería; al fondo, el edificio del Conservatorio de Música. 1945.



**Fuente:** Biblioteca Departamental Jorge Garcés Borrero y Adriana Méndez Galindo.

## LA TRANSFORMACION URBANA DE LA CONSTRUCCION DEL BULEVAR DE LA AVENIDA COLOMBIA

**Ilustración 37:** Puente de Los Próceres o puente de El Peñón.



**Fuente:** Secretaría de OOPP del Valle del Cauca (1945).

Así, el viejo puente decimonónico, con su tablero ampliado en 1918 era nuevamente una estructura obsoleta con una funcionalidad seriamente reducida cuyo valor estaba más en su papel como articulador urbano que como pieza del sistema vial de la ciudad. Teniendo en cuenta lo anterior, la Ordenanza departamental No. 18 del 24 de mayo de 1941 dispuso la nueva ampliación del puente Ortiz, contratando para ello al ingeniero Alfonso Garrido Tovar.

El proyecto de Garrido era transformador: el ancho del puente se ampliaba de manera considerable mediante la construcción de dos estructuras en hormigón simple adosadas a cada uno de los lados del cuerpo original de ladrillo. Respetando el perfil de los cuatro arcos sobre el río, Garrido reforzaría los cimientos, construiría nuevos tajamares y levantaría una losa sobre el



## LA TRANSFORMACION URBANA DE LA CONSTRUCCION DEL BULEVAR DE LA AVENIDA COLOMBIA

lecho mismo del río para dar estabilidad al conjunto. Para el desarrollo de la obra, la Gobernación celebró con Garrido el contrato No. 2153, firmado el 22 de septiembre de 1944 por el sistema de precios unitarios.

Una inspección visual llevada a cabo en enero de 2011 permitió verificar las condiciones de la construcción: una vez se pasa al interior de las bóvedas sobre el lecho del río se aprecia en el medio de dos estructuras de concreto el cuerpo original en ladrillo, puesto en servicio exactamente cien años antes de que se construyeran las primeras. Se puede entonces afirmar que para 1945 el puente Ortiz y sus áreas aledañas estaban completamente conformadas gracias a la conjunción de una serie de edificios y espacios públicos, llegando a ser el área urbana que simbolizaría a la ciudad en las décadas siguientes: no había postal de Cali que dejara de mostrar la iglesia de La Ermita, bien a través del puente Ortiz desde su orilla norte o junto al hotel Alférez Real y el edificio de Coltabaco, o el edificio Gutiérrez Vélez junto al río Cali, o el Batallón Pichincha y el parque La María, o el Paseo Bolívar y las ceibas que lo adornaban o simplemente todos ellos, ofreciendo la imagen de una ciudad moderna y progresista.

Para 1950 el puente Ortiz contaba ya con una estructura completamente diferente a la de aquella estructura de albañilería construida hace más de un siglo. Ahora era un puente más ancho y sensiblemente más corto, pues sus estribos norte y sur habían desaparecido enterrados bajo el paseo Bolívar y la avenida Colombia, respectivamente. Su longitud estaba ya perfectamente definida por esta última y el paramento del edificio Gutiérrez Vélez. Es decir, el puente se había encogido de manera considerable y empezó a hacerse ausente a los ojos de los ciudadanos.

## LA TRANSFORMACION URBANA DE LA CONSTRUCCION DEL BULEVAR DE LA AVENIDA COLOMBIA

Además nuevos cambios estaban aún por venir, en un lapso de diez años (entre 1970 y 1980) el contexto urbano de puente se transformó -otra vez- radicalmente a causa de la desaparición de la arquitectura: los edificios Gutiérrez Vélez, Alférez Real y Batallón Pichincha fueron demolidos a causa de fuertes presiones sobre la rentabilidad del suelo urbano en lo que se consideraba el corazón de la ciudad; la totalidad de las viviendas que ocupaban la llamada Manzana T fueron borradas del mapa, con lo que el paseo Bolívar perdió el segundo de sus frentes urbanos y el tráfico vehicular fue suprimido sobre el puente Ortiz. Con esto no solo el puente se hizo invisible: su contexto había desaparecido por completo.

**Ilustración 38:** Unidad formal del pavimento del puente Ortiz y sus áreas aledañas en 1960.



**Fuente:** Vásquez.

## LA TRANSFORMACION URBANA DE LA CONSTRUCCION DEL BULEVAR DE LA AVENIDA COLOMBIA

**Ilustración 39:** Vacío urbano producido por la ausencia del edificio Gutiérrez Vélez. Al fondo, los edificios de la Manzana T.



**Fuente:** Vásquez.

**Ilustración 40:** Vacío urbano producido por la ausencia del hotel Alférez Real.



**Fuente:** Erazo (2011).

## LA TRANSFORMACION URBANA DE LA CONSTRUCCION DEL BULEVAR DE LA AVENIDA COLOMBIA

Durante esos años, el puente sufrió modificaciones menores, casi todas de tipo ornamental: alguna fuente estuvo una vez adosada en el costado oeste de frente al sector de La María, se cambiaron las barandas y los sistemas de iluminación y en 1986 y también en ese año, como parte del cumpleaños de la ciudad número 450, se diseñó un ambicioso proyecto orientado a darle una nueva textura a su plano base, lo cual se llevó a cabo pero sin éxito real en tanto el puente ya no contaba con un entorno arquitectónico y urbano bien definido.

**Ilustración 41:** Puente Ortiz con las texturas de piso diseñadas en 1986.



**Fuente:** Vásquez.

A finales de los años 80 se construyó un puente peatonal -de tipo provisional- en estructura metálica con el fin de permitir el paso de las personas que transitaban entre la calle 12 y el puente

## LA TRANSFORMACION URBANA DE LA CONSTRUCCION DEL BULEVAR DE LA AVENIDA COLOMBIA

Ortiz, eliminando el semáforo vehicular situado en la esquina de la avenida Colombia con calle 12. La estructura provisional duró más de 20 años en servicio, hasta que en la segunda semana del mes de enero de 2011, la cuchara de una retroexcavadora se topó con un viejo muro de ladrillo bajo el asfalto de esa avenida, ahora objeto de profunda renovación.

A lo largo de todo el año 2011 y buena parte de 2012 tuvo lugar, de forma simultánea, tanto el proceso de valoración arqueológica de los muros que en su momento hicieron parte del estribo sur del puente Ortiz como la excavación y la totalidad de las obras civiles necesarias para la construcción del box coulvert que debía transcurrir bajo lo que fue la avenida Colombia, de forma paralela al río.

**Ilustración 42:** Vista del interior del box coulvert bajo la avenida Colombia.



Fuente: El País

## LA TRANSFORMACION URBANA DE LA CONSTRUCCION DEL BULEVAR DE LA AVENIDA COLOMBIA

Fue así como se da paso a la creación del Bulevar del Río por estar situado a orillas del río Cali, ubicado en el centro histórico de la ciudad. El bulevar y el túnel se empezaron a construir el 11 de enero de 2012 dentro de uno de los macro proyectos de renovación urbanística llamados "Megaobras" y se inauguró el 16 de mayo de 2013.<sup>1</sup> El objetivo del proyecto fue otorgarle a la ciudadanía una plazoleta a lo largo del río Cali que conectara los distintos puntos de interés turístico que se encuentran en esta zona central de la ciudad, además de darle a los ciudadanos un lugar de esparcimiento. La plazoleta también une el Centro Administrativo Municipal (CAM) con esta parte de la ciudad. El anuncio se dio en el marco del Día mundial de la bicicleta y de la ampliación de las ciclovías en la ciudad, que se prevé pasen de 36 Km a 220 Km totalmente interconectadas.

En un principio se decidió que el bulevar tendría una vía exclusiva para el tránsito de buses del sistema Masivo Integrado de Occidente (MIO), pero desde diciembre de 2013 durante las fiestas navideñas Metrocali decidió suspender el tránsito de buses para evitar accidentes. El bulevar fue de uso exclusivamente peatonal desde entonces<sup>10</sup> hasta el 24 de abril de 2016, fecha en la que se anunció - en el marco del Día mundial de la bicicleta - que el carril de uso exclusivo para buses del MÍO que se encontraba sin uso se usaría desde entonces como un bicicarriil.

El bulevar se convirtió rápidamente en un lugar de encuentro para los caleños y turistas que visitan la ciudad. Por su ubicación el bulevar se encuentra en una zona con varios lugares de interés histórico, además de encontrarse cerca del centro de la ciudad, de intensa actividad comercial.

## LA TRANSFORMACION URBANA DE LA CONSTRUCCION DEL BULEVAR DE LA AVENIDA COLOMBIA

También se convirtió en un foco cultural de la ciudad y frecuentemente se pueden ver distintas exposiciones artísticas y culturales a lo largo del bulevar.

Sobre el bulevar mismo se pueden encontrar varios monumentos y esculturas, como el busto dedicado al prócer haitiano Alexandre Pétiou y las distintas esculturas de las gatas del Gato de Tejada. En su extremo oriental el bulevar conecta con el Parque de los poetas y la Iglesia la Ermita.

Ilustración 43: Avenida Colombia 2019.



Fuente: propia

Hoy, la gran avenida de los primeros visionarios muestra de nuevo el desarrollo y la evolución de Cali en los últimos 40 años con la obra más esperada en la 'Sucursal del Cielo', que en la actualidad, un siglo después, ostenta el título de la capital con el túnel urbano más largo del país y un Bulevar que privilegia el paso tranquilo de los peatones.

## 4.1.2 Transformaciones por épocas

### 4.1.2.1 Eje fundacional

**Ilustración 44:** Santiago de Cali 1536



Fuente: Archivo

Santiago de Cali en su fundación que data del año 1536, empezó a crecer a la orilla del río Cali, en el cual fue conformada como una pequeña villa que dependía política y económicamente de Popayán, socialmente empieza ser un sendero aledaño al río donde la población lo visualizaba como punto de encuentro, apartaban los caballos y disfrutaban del río, sobre el que se construyeron las primeras viviendas, el sendero fue utilizado como un camino de herradura por el cual la gente circulaba y se trasladaba hacia el sur de la ciudad.

### 4.1.2.2 Vía al mar

**Ilustración 45:** Vía alterna al mar



Fuente: Archivo Municipal



## LA TRANSFORMACION URBANA DE LA CONSTRUCCION DEL BULEVAR DE LA AVENIDA COLOMBIA

Para esta época el aumento demográfico y la creciente industria demandó importaciones de maquinaria, socialmente se vivía totalmente diferente ya que inicialmente era el sitio de disfrute y el río se volvió el acompañante del recorrido este aumento generó congestión de carga, el ferrocarril no era suficiente para transportar los bienes y los pasajeros del puerto a la ciudad situación que despertó la necesidad de construir una vía alterna al mar, la idea de una carretera que comunicara al valle.

### 4.1.2.3 Av. Colombia 1960 / Av. Colombia 1980

**Ilustración 46:** Avenida Colombia 1960/1980



**Fuente:** Archivo municipal

La construcción de la vía al mar se convirtió en una de las arterias viales más importantes que comunican el centro y norte de la ciudad hacia Chipichape, Granada y Versalles teniendo un doble sentido vial por su calle, generando una mejor movilidad en la ciudad y así surge la Avenida Colombia. Socialmente la población empieza a experimentar lo que es el paseo de la Avenida Colombia dando así el disfrute de sus puentes como lo son el de la Cervecería, el España y Ortiz ya que era el punto de referencia y de disfrute de la ciudad, el crecimiento de la ciudad el transporte público y el vehículo

## LA TRANSFORMACION URBANA DE LA CONSTRUCCION DEL BULEVAR DE LA AVENIDA COLOMBIA

particular empiezan a transitar por esta zona ya que la calle 5ta desembocaba sobre la avenida Colombia y surge la necesidad de crear la avenida 3 que es la que comunica el norte con el centro de la ciudad con tal magnitud de importancia que empiezan aparecer sobre el costado derecho de la avenida importantes y reconocidos edificios la zona hotelera y el disfrute del paseo en balsa sobre el rio y dado esto surge un cambio vial sobre la avenida cambiando a un solo sentido hacia el norte.

### 4.1.2.4 Paseo de la Av. Colombia

**Ilustración 47** Bulevar Av. Colombia



**Fuente:** Archivo Municipal

Con el crecimiento de la ciudad y del transporte público que se abrían sobre la avenida Colombia se crea una congestión en el sector y a partir del año 2011 surge la necesidad de darle solución y se puso en marcha la mega obra del hundimiento de la avenida Colombia. Como una puesta para descongestionar el tráfico del centro y el norte de Cali, durante esta transformación la comunidad directa al sector sufre un cambio por el cual se genera discordia y afecta la movilidad del sector ya que la movilidad del peatón se ve afectada por este cambio y su recorrido se vuelve incomodo por la construcción, los vendedores ambulantes son desplazados y los puentes peatonales son demolidos para llevar a cabo la transformación del paseo de la avenida Colombia.

### 4.1.3 Conclusión

A lo largo del tiempo se evidenciaron las siguientes transformaciones que son los siguientes:

- En el año 1536 el sector se empieza a visualizar como punto de encuentro y distracción en el mismo modo que fueron apareciendo las primeras zonas residenciales, desarrollándose así la apertura del centro hacia el sur de la ciudad.
- Después del desarrollo del sector a partir de las actividades de esparcimiento y de vida residencial fue creciendo de gran manera la industria al mismo tiempo que las implicaciones sociales y debido a que su principal actividad era el ocio, generó una congestión de carga y pasajeros lo que fue necesario la construcción de la vía al mar.
- Entre 1960 y 1980 surge la necesidad de crear una avenida que permitiera la comunicación del norte al centro de la ciudad a partir de esto empiezan a aparecer reconocidos edificios como la zona hotelera y el transporte fluvial como actividad de ocio.
- En el 2011 surge la necesidad de solucionar la congestión vehicular del sector a través del hundimiento conocido ahora como la avenida Colombia, a partir de allí se generan una nueva problemática generación de afectaciones a los peatones por lo que fue necesario la implementación del paseo de la avenida Colombia.

En el desarrollo de este objetivo se evidenciaron cambios que surgieron a través de aspectos sociales y económicos, como el desarrollo del transporte y la necesidad de generar conexiones de

## LA TRANSFORMACION URBANA DE LA CONSTRUCCION DEL BULEVAR DE LA AVENIDA COLOMBIA

diferentes puntos de la ciudad hacia este sector, de esta manera se concluye que a través de los años la avenida Colombia ha dado solución a ciertas deficiencias que se generaban en el sector, lo cual se ha convertido en el corredor vial que guía el desarrollo de la ciudad y en la actualidad se deduce que es la obra de infraestructura que lleva a cuestas toda la historia de la capital vallecaucana.

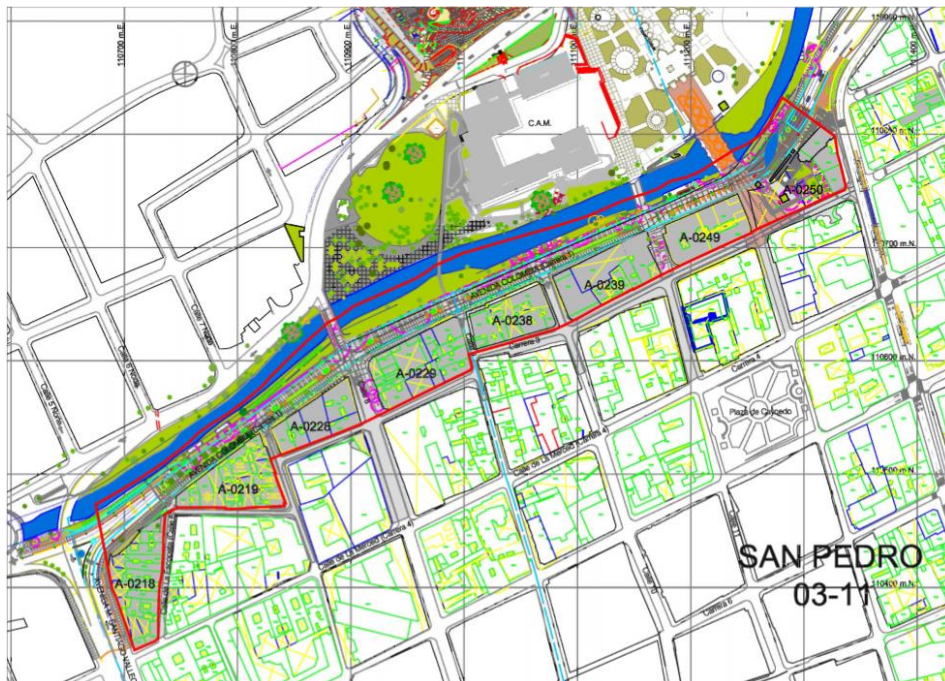
## 5 CAPITULO IV. RELACIÓN ENTRE LO PLANEADO Y LO LOGRADO

### 5.1 Desarrollo de objetivo 2

#### 5.1.1 Generalidades

El Boulevard del Río o Bulevar de la Avenida Colombia es una de las obras arquitectónicas más representativas de Cali, está ubicado en el centro de la ciudad al lado del río Cali. Fue entregado en el 2013 por la Alcaldía como una obra peatonal de 980 metros de longitud en la parte superior y en la parte inferior un túnel con 686 metros de largo, convirtiéndolo en el más extenso del país en zona urbana.

**Ilustración 48:** Planta general de proyecto bulevar de Santiago de Cali



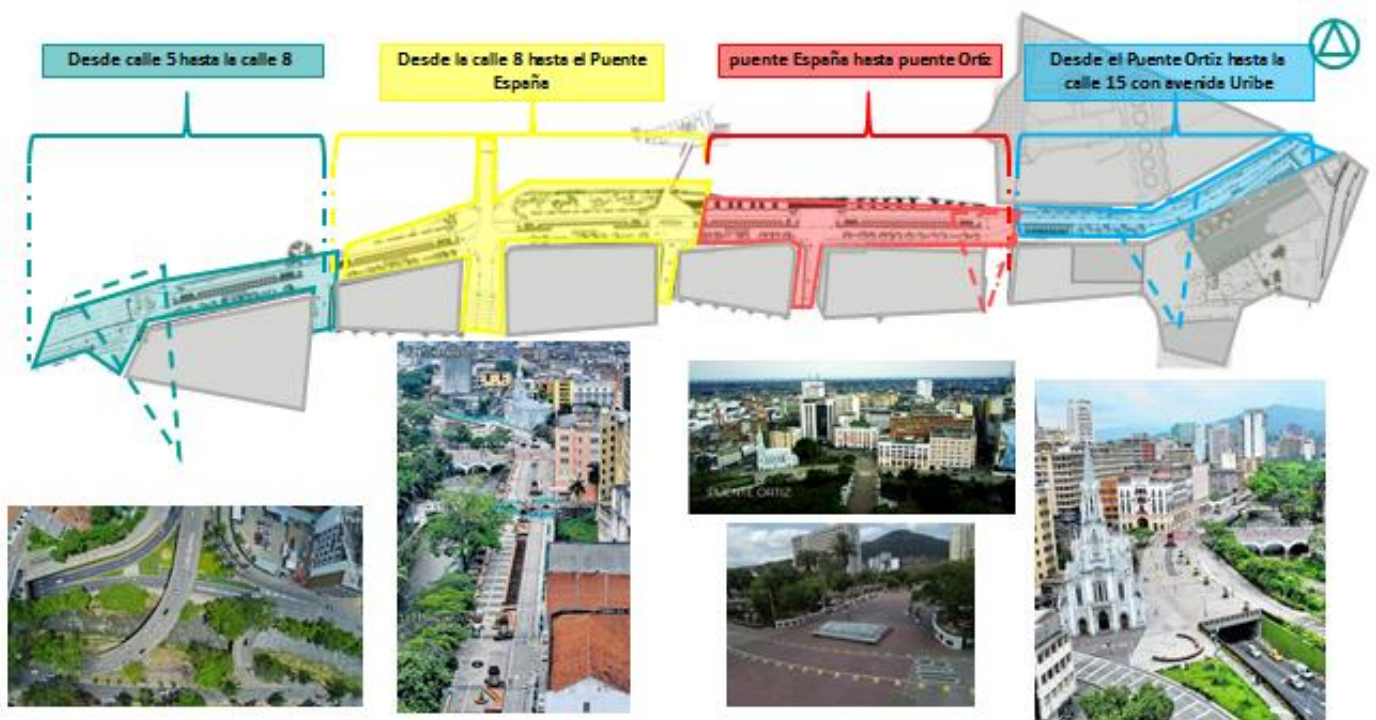
Fuente: Cartografía alcaldía municipal de Cali

# LA TRANSFORMACION URBANA DE LA CONSTRUCCION DEL BULEVAR DE LA AVENIDA COLOMBIA

## 5.1.2 Contexto de implantación

El bulevar se convirtió en un lugar de encuentro para los caleños y turistas que visitan la ciudad. Por su ubicación el bulevar se encuentra en una zona de interés histórico, además de encontrarse cerca del centro de la ciudad, de intensa actividad comercial. También se ha convertido en foco cultural de la ciudad y frecuentemente se pueden ver distintas exposiciones artísticas y culturales a lo largo del paso.

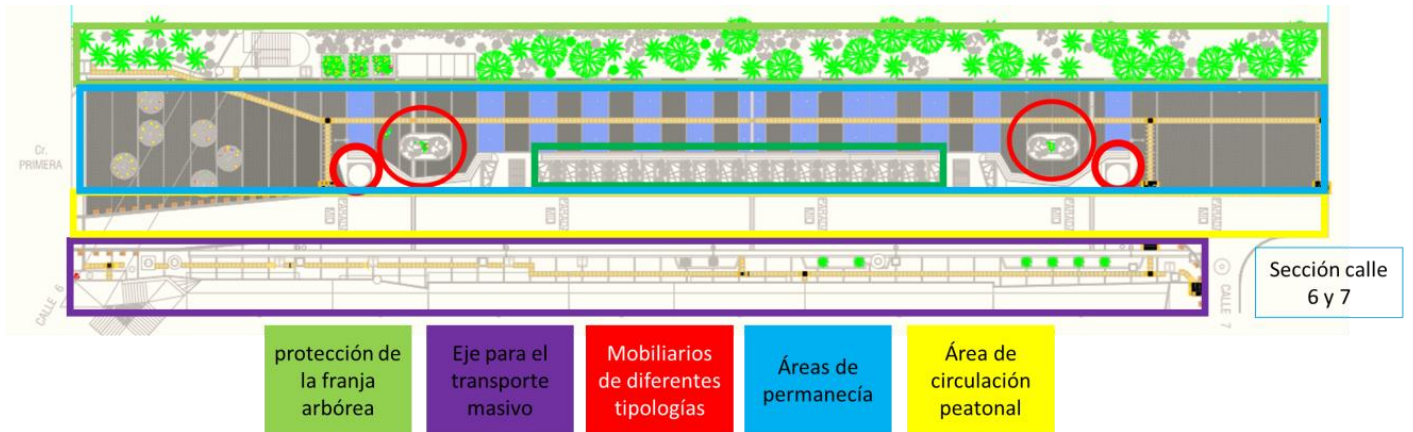
Ilustración 49: Tramos de desarrollo del proyecto



Fuente: Propia

# LA TRANSFORMACION URBANA DE LA CONSTRUCCION DEL BULEVAR DE LA AVENIDA COLOMBIA

**Ilustración 50** Estrategias de intervención del Bulevar de Cali



**Fuente: propia**

## 5.1.3 Solución Integral De Movilidad Para La Avenida Colombia/ Proyecto Paseo De La Avenida Colombia

Para conocer un poco más a fondo la parte técnica y presupuestal es necesario evidenciar que esta intervención fue promovida gracias al departamento de valorización municipal de la alcaldía municipal del Santiago de Cali, los contratantes de esta obra fue la empresa de desarrollo urbano del municipio de Cali “EMRU” EICE, el contratista responsable fue el arq. Elly Burckhardt con un presupuesto estimado de 46.000.000.000 (cuarenta y seismil millones de pesos), el objetivo del contrato fue estudiar la problemática de la movilidad peatonal y vehicular existente en la avenida Colombia de la ciudad de Cali y proponer una solución integral urbanística, arquitectónica y paisajística para el sector.

# LA TRANSFORMACION URBANA DE LA CONSTRUCCION DEL BULEVAR DE LA AVENIDA COLOMBIA

## 5.1.3.1 Análisis Previo

### El Sitio

**Ilustración 51:** Solución integral urbanística, arquitectónica y paisajista para el sector comprendido entre la calle 1 oeste y la calle 13, la margen derecha del Río Cali y la carrera tercera.



Fuente: Adaptación cartografía del centro urbano de Cali

Arquitectónicamente, el área del proyecto está delimitada en su margen derecha por un paramento construido, relativamente uniforme en altura entre la calle 6 y la 8, debilitado en sus bordes y algunos muy deteriorados por el excesivo tráfico vehicular. Esas construcciones de los años 50 a 70, hoy, desvalorizadas, tienen sin embargo un valor como unidad edificada que amerita su respeto.

Entre la calle 8 y la 11 el paramento es casi inexistente pues lo dominan predios



## LA TRANSFORMACION URBANA DE LA CONSTRUCCION DEL BULEVAR DE LA AVENIDA COLOMBIA

importantes en área aunque sin construir y, otros, con edificios deteriorados y/o abandonados pero con el mérito de ser testigos de una época y de tradición en su uso

Sin embargo, entre las calles 11 y 13, se encuentra el conjunto urbano más valioso del lugar conteniendo tres de los edificios emblemáticos de la ciudad: “COLTABACO”, “EL TEATRO JORGE ISAACS” y “LA IGLESIA DE LA ERMITA”. A estos los acompaña el antiquísimo Puente Ortiz y en conjunto conforman un entorno importante en el Espacio Público, entorno que hoy se encuentra sin las condiciones de calidad urbana que merece, aunque las políticas urbanas hayan tratado de obtenerla en repetidas oportunidades.

Paisajísticamente, a la avenida Colombia la acompaña la bellísima arborización aledaña del río Cali que en el sector del proyecto es insuperable: árboles adultos, de especies varias y denso follaje que la ambientan y que delimitan la avenida. Su valor paisajístico que ya es histórico, merece un respeto total.

La importancia de la vía av. Colombia desde el punto de vista de la movilidad es irremplazable: comunica directamente el sur, oeste y este de la ciudad con el norte y viceversa. Esta vinculación al tejido urbano se da por las calles que a ella acceden desde el centro histórico, oeste y sur; por la Av 2ª y la calle 15 norte y por su continuación a la carrera 1ª que vincula con el norte y los desarrollos urbanos a la margen derecha del río.

Esa importante conectividad es la que ha hecho que hoy este saturada al máximo en

su capacidad.

#### **5.1.4 La Solución**

##### **5.1.4.1 Criterios Adoptados**

Se adoptaron como ejes reguladores de la solución:

- a) el marco conceptual de la ley 1083/96 que obliga en las soluciones de movilidad, dar prioridad al peatón y al sistema de transporte masivo y,
- b) el concepto de protección del medio ambiente que hoy aplican los responsables de su manejo en el mundo.

Consecuentemente el peatón y su necesidad de Espacio Público direccionaron la solución, que determino, en una buena proporción, la protección ambiental.

#### **5.1.5 Visión De Movilidad Peatonal Y Vehicular**

La espacialidad existente, longitudinal, río-paramento, se conservó para el peatón respetando el nivel horizontal de calle y ofrecerle las mejores opciones de circulación y paisajismo:

- a) Uso de andén paramentado, con carácter de “transito conector” al entorno del Centro Histórico
- b) Uso de “transito lúdico”, con carácter de paseo recreativo, de descanso y de goce del ambiente y zona verde y del Río.

## LA TRANSFORMACION URBANA DE LA CONSTRUCCION DEL BULEVAR DE LA AVENIDA COLOMBIA

De ahí el nombre del proyecto: “PASEO DE LA AVENIDA COLOMBIA”.

### 5.1.6 El Espacio Público

Para ratificar la importancia del peatón, la solución establece al mismo nivel la circulación para el alimentador del transporte masivo MIO sobre una vía de servicio de su uso exclusivo y de la de los propietarios del sector. Las soluciones peatonales, tanto la lúdica como la conectora del andén, se vinculan al tejido urbano circundante a lo largo de todo su recorrido:

a) Primero, mediante “7 Plazoletas de Encuentro” que se van conformando con las vías que a ellas llegan, vías que asumen a partir de la carrera 3ª el carácter de peatonales.

b) Segundo, por la calle 8 y el Paseo Bolívar - mediante un nuevo puente peatonal que reemplazara el existente y que, desde la Plazoleta de la calle 9, une con el Parque de los Periodistas, con el CAM y la nueva Plaza de la Caleñidad y con los desarrollos de la margen derecha del Río.

Estas “PLAZOLETAS DE ENCUENTRO” cumplen a cabalidad, como su nombre lo indica, la función de sitios de reunión, algunas de uso espontáneo y esporádico, y otras, para goce de compartir un café, sitios de lectura o de simple “estar”.

Los recorridos rematan en una última plazoleta, la más significativa desde la visión urbana, la “Plazoleta Cívica de la Ciudad”, ubicada entre las calles 12 a 13.

## LA TRANSFORMACION URBANA DE LA CONSTRUCCION DEL BULEVAR DE LA AVENIDA COLOMBIA

La vía de servicio de carácter exclusivo para propietarios y usuarios del sector y de las rutas pre- troncales del sistema de transporte masivo MIO, inicia su recorrido a partir de la carrera 5, cuando toma el carril derecho que desde la calle 5 baja a la Av Colombia paralelamente al andén.

Al entrar al paseo, el recorrido de esta vía continua paralelo al andén paramentado y lo acompaña hasta calle 11 donde su recorrido pasa a la margen izquierda de la avenida, derecha del rio con el fin de permitir libertad espacial frente al edificio de la Colombiana de Tabaco. Finalmente desemboca en la calle 15 norte para conectarse posteriormente al sistema vial de la ciudad.

La solución vehicular aprobada para el tráfico mixto se plantea soterrada, con 4 carriles de 3mts de ancho, para una circulación directa y sin intersecciones hasta la salida a la altura de La Ermita y calle 13. Esta vía tiene un galibo de 4.2mts.

Al soterramiento accede el tráfico mixto de dos maneras:

- a) Por la calle 5 el que viene del sur y/o oeste, en 2 carriles que inician su descenso un poco antes de su encuentro con la fuente y jardín existentes.
- b) Desde la misma Avenida Colombia, también en 2 carriles, para iniciar su descenso a partir de su cota más baja (bajo el puente elevado).

Los cuatro carriles salen al nivel superior a la altura de La Ermita donde los dos carriles de la

izquierda conectan directamente con la calle 15 norte y los otros dos van directamente a la carrera 1ª.

#### **5.1.6.1 Evaluación del espacio publico**

En la indagación de calidad de vida en espacios urbanos han sobresaltado ciertos tonos pero sigue siendo una necesidad irrefragable. Y hacerlo a través de la visión arquitectónica, en ciudades con identidad cultural que se arraiga a lo largo de los años, se ha llegado a crear de alguna forma la calidad ambiental urbana, definiéndola como las buenas condiciones del espacio físico urbano, externo a lo edificado, percibida y valorizada por las personas que hacen uso de este.

El espacio público es el motor de nuevas perspectivas en la ciudad, el escenario para el desarrollo de actividades colectivas y de vida pública, el generador de la identidad del lugar y alto determinante de su paisaje; permanente con la naturaleza, la gente y sus dinámicas.





La tipología, condiciones y características, en un intercambio con el espacio arquitectónico y con otras funciones, es una fuente especial en desarrollo, sobre el espacio público, que refuerza ampliamente la visión de ciudad como sistema, su concepción integral.

La investigación de documentos y el análisis situacional de la planificación y la ejecución, es el método para indagar acerca de la calidad del espacio público de este caso de estudio, buscando generar indicadores para medir la calidad del espacio público en el proceso de procurar un ambiente de calidad y dignidad de la vida urbana.



## LA TRANSFORMACION URBANA DE LA CONSTRUCCION DEL BULEVAR DE LA AVENIDA COLOMBIA

En el siguiente cuadro se puede observar un esquema construido a partir de las dinámicas y características físicas que se desarrollan en el bulevar del rio, buscando determinantes para el diagnóstico del proyecto en su actualidad indagando acerca de los aciertos y desaciertos que tuvo la ejecución del proyecto bulevar del rio.

**Ilustración 52:** Diagrama de Evaluación del espacio público del Bulevar de Cali

EVALUACIÓN DEL ESPACIO PUBLICO							
NOMBRE	Bulevar del Rio			AÑO DE CONSOLIDACIÓN	2013	Area:	
LOCALIZACIÓN	Santiago de Cali, Avenida Colombia			AÑO DE LA ULTIMA REMODELACIÓN	2013		
CARÁCTER	Nodo de Movilidad, espacio publico de transición			MANTENIMIENTO	constante		
CATEGORIAS	ESTADO		ESTADO DE LA INFRAESTRUCTURA	PROBLEMAS	OPORTUNIDADES		EVIDENCIA FOTOGRAFICA
<b>MOBILIARIO</b>	Bueno	Regular	Mal	El Bulevar del rio representa un elemento central de carácter turístico, el paso se encuentra en buen estado debido al tiempo de consolidación, presenta espacios colectivos y espacios destinados para la movilidad. integra el paisaje natural y arquitectonico del sector.	presenta un mobiliario para el manejo de los residuos en pocas cantidades, los cuales no suplen las necesidades de la población flotant	la localizacion frente al hospital y el CDI, hacen que este lugar sea de importancia para la comunidad y debe responder de forma efectiva a las edificaciones colindantes.	
Sillas							
Manejo de residuos							
Bahías sobre el rio							
Iluminación							
barreras de protección							
Pisos							
<b>ARBORIZACIÓN</b>							
Porcentaje de sombra	80%			el lugar cuenta con especies arboreas propias del lugar como chiminangos, samanes, acacias, guasimos, guayacanes. Los cuales son especies vernaculas del valle del cauca ; la senda del rio cali esta protegida por una mancha arborea que cubre el 80% del borde.	las transformaciones urbanas han aislado las especies arboreas a las partes laterales del Bulevar, aumentando el impacto solar en las tardes sobre el recorrido	las especies arboreas representan el paisaje natural y albergan diferentes formas de vida animal, es una oportunidad y bondad que las transformaciones del lugar hayan conservado a la estructura ecologica principal de la ciudad como un elemento de importancia.	
Densidad Arborea							
Especies							
Fauna							
Zonas Verdes							
Mantenimiento							
Presencia de fuentes hídricas							
muros de contención							
estado de la fuente hídrica							
Estado de los individuos arboreos							
<b>VIAS</b>							
Ejes viales				los perfiles viales delimitan el uso del tunel para vehiculos,el paso peatonal con espacio publico de transición, y el eje vial para el transporte masivo	los ejes viales estan planeados para darle prioridad al peaton. Aunque este desde su falta de cultura arroje basura, y no cuida las zonas verdes del recorrido	se convierte en un Nodo de Movilidad potencial, el cual le da un direccionamiento a las rutas de transporte publico de norte a sur al igual que permite el traslado del peaton. Conserva las características patrimoniales del entorno y mejoró las condiciones paisajísticas del eje	
Accesibilidad							
Señalización							
Separadores							
Andenes							
Zonas blandas							
Parqueos							
<b>MORFOLOGIA</b>							
Porcentaje construido				el espacio publico genera una barrera de protección para la senda del rio, genera un equilibrio entre las areas construidas y las areas de transición .	en su momento las transformaciones arquitectonicas del sector, alteraron las tipologias habitacionales, generando culiatas entre los edificios que se encuentran en el eje,	un matiz entre los edificios patrimoniales y los espacios publicos de transicion, los cuales son producto de la representación para la conservación de la memoria colectiva	
Porcentaje verde							
Circulaciones							
Zonas de permanencia							

# LA TRANSFORMACION URBANA DE LA CONSTRUCCION DEL BULEVAR DE LA AVENIDA COLOMBIA

PATRIMONIO						
Existencia						
TIPO	ARQUITECTONICO Y NATURAL					
Carácter Patrimonial	CONSERVACIÓN INTEGRAL					
Influencia al espacio Publico	Directa					
Estado						
El Bulevar del rio presenta elementos patrimoniales arquitectonicos con diferentes estilos influenciados por la migración de las oleadas artisticas al país. En la actualidad las regularizaciones para la conservación de los edificios permite que esteticamente el paisaje se recree entre						
las modificaciones de las fachadas de algunos edificios patrimoniales fueron modificadas con elementos externos al origen del diseño, siendo esto una consecuencia de la influencia economica del sector.						
el alto grado de conservación en las edificaciones, las cuales mediante el Bulevar del rio se destacan en la noche con iluminación y resaltando la importancia historiografica de los mismos.						
DATOS DEMOGRAFICOS						
Uso						
Población	población flotante y local					
Actividades relacionadas al espacio	permanencia, circulación, apreciación del paisaje					
Temporalidad						
el bulevar del rio mas que una estrategia físico espacial para el mejoramiento del centro de la ciudad, se convierte en un escenario de multiples condiciones socioculturales que se desarrollan en el transcurso del año, siendo este el lugar de encuentro para los turistas y locales						
el flujo de población flotante se adecua a las actividades culturales del lugar.						
el paso del rio se convirtió en una joya de la arquitectura que permite la apreciación de las características del paisaje						

**Fuente: Propia**

## 5.2 Criterios de Desarrollo

### 5.2.1 Sostenibilidad del proyecto

Mediante la proyección del paseo de la avenida Colombia, se pretende una aceptación, conservación y fortalecimiento del paisaje urbano del centro de Cali, en la cual la administración local crea, algunos aspectos incidirán y lo definirán exitosamente o, lo harán fracasar. Sugerimos considerar, analizar y evaluar los siguientes:

### 5.2.2 Aspectos económicos

- a) La operación y mantenimiento deben instrumentarse legalmente para ser concesionadas a un

## LA TRANSFORMACION URBANA DE LA CONSTRUCCION DEL BULEVAR DE LA AVENIDA COLOMBIA

único responsable para garantizar el sostenimiento integral de todos los aspectos de la calidad física y ambiental del lugar.

- b) Este reglamento debe ser resultado de acuerdos entre propietarios, usuarios y representantes de la ciudadanía.
- c) La operación deberá ser rentable para quien la asuma a fin de asegurar la independencia política y económica.
- d) La rentabilidad la determina la posibilidad de generar ingresos permanentes para el concesionario público o privado quien a cambio deberá asumir los costos de mantenimiento.
- e) Los ingresos deberán estar representados principalmente por la Publicidad y su uso en el área del proyecto y en su área de influencia.

### **5.2.3 Aspecto Social**

Mediante la aceptación de la población ante la regularización en los usos del suelo del área de intervención, los cuales implementan la revitalización comercial y en temas de equipamiento del paso.



# LA TRANSFORMACION URBANA DE LA CONSTRUCCION DEL BULEVAR DE LA AVENIDA COLOMBIA

**Ilustración 53** Bulevar del rio Cali



**Fuente:** El país Cali

El bulevar es un espacio que ha resultado exitoso para el uso de los ciudadanos. Pues el trazo original de la ciudad no lo incluía. Además, es un trayecto que contribuyó a la reducción de las congestionadas vías que antes pasaban por este mismo sitio y fue resultado de un proceso de transformación urbana que tenía por objeto brindarle a los ciudadanos más espacios de disfrute: se hundió una vía de alto flujo de tráfico, se cubrió, se creó un túnel de más de un kilómetro de largo y por encima se diseñó un paseo peatonal entre el río y los antiguos y emblemáticos edificios, rematando en la iglesia símbolo de la ciudad, La Ermita.

Espacios como el bulevar, a pesar de ser creados para un “ocio controlado”, brindan la oportunidad de que las personas disfruten de la ciudad sin necesidad de comprometerse económicamente, no viéndose obligados a consumir o a exponerse a la publicidad y a las tentaciones compradoras mientras se recrean, que es lo que sucede en los centros comerciales.

## LA TRANSFORMACION URBANA DE LA CONSTRUCCION DEL BULEVAR DE LA AVENIDA COLOMBIA

Además, permite recibir una de las fortalezas de la ciudad: la brisa vespertina y verse expuesto a su exquisitez en medio de esa luz tenue del atardecer, rodeado de cientos de personas conectadas con esa sensación placentera. Cualquier día y cualquier época del año son apropiados para estar en el bulevar. Es un espacio de inclusión, tolerancia, convivencia y seguridad, donde hay una leve vigilancia que aunque no cumple un papel represivo o coercitivo sí asegura una estadía tranquila en el sitio.

Se pueden encontrar familias tradicionales, empleados de oficinas, obreros, hipsters, ciclistas, artistas, estudiantes de colegios, habitantes en situación de calle, turistas, atletas, desempleados. Es un sitio que aún no ha sido tomado por un sector específico de la sociedad convirtiéndolo en un hito. Aquí todavía cabe la gran diversidad de la ciudad.

El bulevar es un pulmón espiritual de la ciudad, espacio de liberación de tensiones, de encuentros inesperados, de aprendizaje con otros, de disfrute ambiental, de conversación, de conocimiento humano, de diversidad.

Aquello que la ciudad nueva comenzó a destruir al formar los barrios dormitorio en los suburbios y la división de la vida de la gente en funciones separadas, espacios como el bulevar tratan

## LA TRANSFORMACION URBANA DE LA CONSTRUCCION DEL BULEVAR DE LA AVENIDA COLOMBIA

de rescatar para hacer la ciudad un espacio y un tiempo de disfrute, no solo de productividad económica.

### **5.2.4 Aspectos de seguridad**

- Aspectos como el orden y control que generan convivencia, la iluminación, el aspecto físico del amueblamiento, elementos arquitectónicos, jardines, equipamiento, etc., son fundamentales.
- La señalización que debe ser diseñada profesionalmente y la exigencia de su respeto por el usuario serán factor decisivo para la aceptación ciudadana.
- La seguridad, por eso, debe ser integral no solo en El Paseo sino también en el respeto a normas de funcionamiento del soterramiento (respeto en uso de los carriles, alarmas etc.) Aspectos económicos.

### **5.2.5 Aspecto Ecológico**

Este aspecto se implementa mediante la conservación de las especies nativas y la apropiación de la intervención con especies propias del lugar.

Mitigar el impacto solar con las especies arbóreas del lugar y de esta manera inducir las ráfagas de viento.

### **5.2.6 Aspectos culturales**

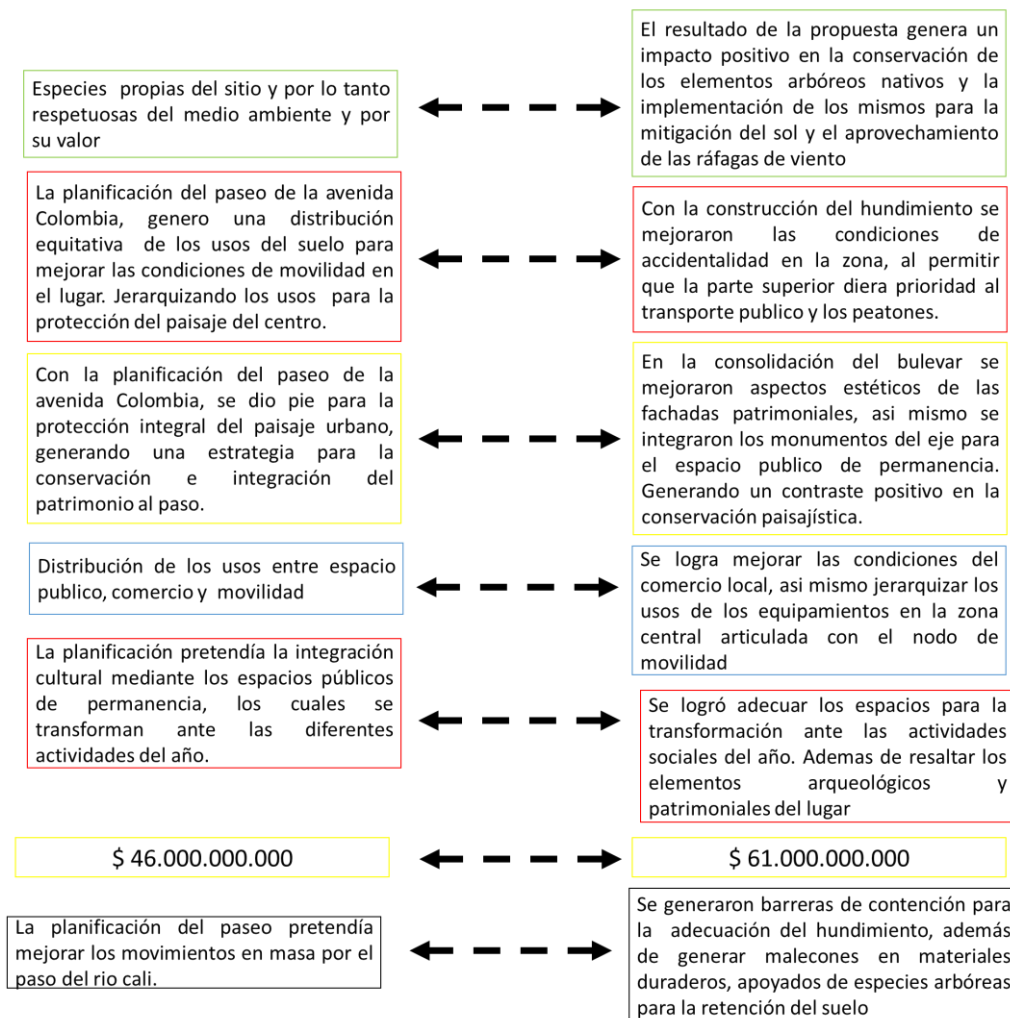
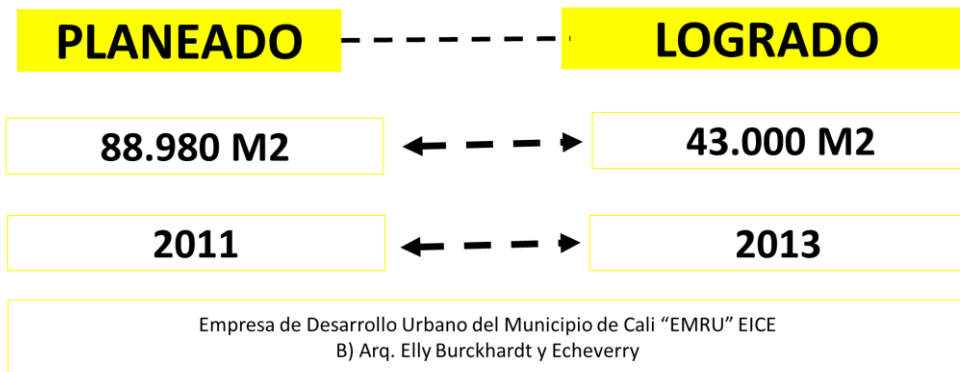
El objetivo de este proyecto es la potencialización de las características del paisaje que incluyen

## LA TRANSFORMACION URBANA DE LA CONSTRUCCION DEL BULEVAR DE LA AVENIDA COLOMBIA

elementos arquitectónicos patrimoniales, monumentos y del ecosistema.

El bulevar es un lugar de encuentro de la población por su ubicación se ha convertido en un hito de la ciudad que además contiene lugares de interés histórico, lo cual permite ser foco cultural y comercial. El bulevar es un proyecto urbano arquitectónico que genera la posibilidad de reunir la ciudadanía haciendo parte del paisaje urbano, por lo tanto es necesario que se refleje la cultura ciudadana con el uso adecuado del Paseo; en especial, en el soterramiento donde el uso pleno debe ser satisfactorio (respeto en uso de los carriles, alarmas etc.)

5.3 Relación entre lo planeado vs. Lo logrado



Fuente: propia

## 5.4 Conclusión

A través de la exploración y las mecánicas utilizadas para el análisis de la construcción del bulevar de la avenida se pueden concluir los siguientes aspectos:

- Se concluye que no terminaron con cierto temas arquitectónicos como el mobiliario urbano e infraestructura para vendedores informales y se modificaron en el sitio muchas otras que em dado caso no cumplieron con lo planeado.
- 
- Se pretendía abordar el tema de la conservación de la mancha arbórea incluyendo en este caso el cuerpo de agua que genera su estructura como lo es el rio Cali, para concluir que si se tuvo en cuenta este tema en la intervención buscando herramientas arquitectónicas en puntos estratégicos como el puentes de conexión con el CAM para generar más compactación urbana.
- 
- Uno de los principales puntos a intervenir fueron los diferentes referentes patrimoniales donde se le dio rehabilitación hasta el punto de generar un carácter patrimonial importante, en la actualidad se aprovecha de manera muy positiva en temas de visualización sobre todo por el trabajo de restauración en el tratamiento arquitectónico y estructural que se le ha dado.
- Uno de los objetivos del proyecto era logra una conexión peatonal entre el centro y el norte de la ciudad junto con el desarrollo de las dinámicas urbanas como el centro históricos y diferentes referentes arquitectónicos como la plaza de Caicedo, plazoleta del CAM y la avenida 6ta norte y el

## LA TRANSFORMACION URBANA DE LA CONSTRUCCION DEL BULEVAR DE LA AVENIDA COLOMBIA

centro histórico lo cual fue un éxito en la ejecución de este proyecto.

- El Principal objetivos de la planificación de este proyecto fue el manejo de la movilidad vehicular en el tratamiento del flujo ocasionado por el tráfico que viene del oeste y el surde la ciudad donde se buscó por medio del hundimiento contribuir a la solución de esta situación protegiendo principalmente la vía del peatón.
- También se aprovechó positivamente el tema de las visuales paisajísticas como el cerro de las tres cruces, el paisaje urbano roba toda atención gracias a las herramientas arquitectónicas como el mobiliario urbano que potencializo altamente este sector.

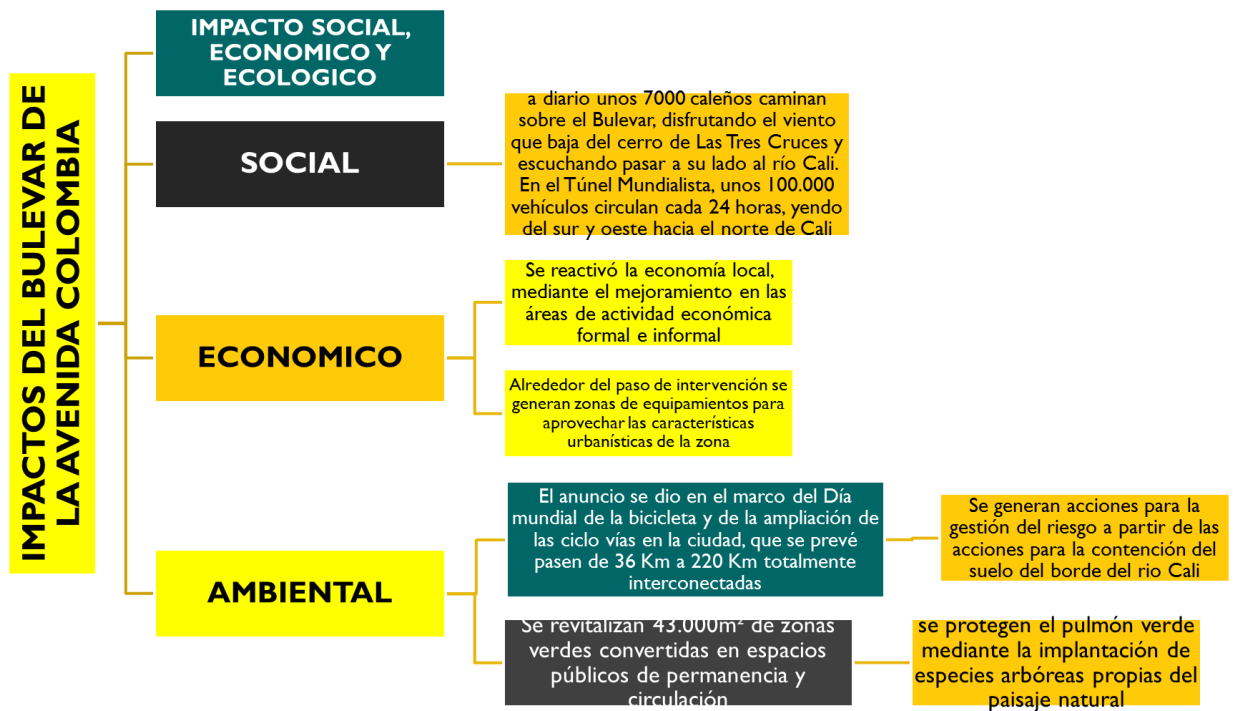
En general se puede concluir que en un gran porcentaje la ejecución fue acertada aportando mucho a la ciudad y a la comunidad vallecaucana en temas de movilidad, patrimonio y conservación Ambiental.

6 CAPITULO V. IMPACTOS EN LA DINAMICA URBANA DEL BULEVAR DEL RIO

6.1 Desarrollo del Objetivo 3

6.1.1 Impactos del bulevar de la avenida Colombia

Ilustración 54 Impactos del Bulevar de la avenida Colombia



Fuente: Propia



### **6.1.1.1 Impacto Social**

El bulevar se convirtió rápidamente en un lugar de encuentro para los ciudadanos y extranjeros que visitan la ciudad por su riqueza cultural, este se encuentra en una que cuenta con importantes referentes históricos, además de tener conexión con la parte céntrica de la ciudad, donde se presenta fuerte actividad comercial, a su vez se convirtió en un referente cultural de la ciudad gracias a esto todo el tiempo se presentan exposiciones artísticas y culturales a lo largo del lugar.

En el bulevar del río se pueden observar diferentes monumentos y esculturas, sobresaltando las exitosas esculturas de las gatas del gato de tejada, además de cuenta con una conexión importante con el parque de los poetas y la iglesia de la Ermita.

En época de festividades navideñas el bulevar del río convierte en un lugar con mucha afluencia de personas que disfrutan y contemplan de los alumbrados navideños en presencia de espectáculos culturales.

En un día normal en la ciudad de Cali específicamente en el bulevar del río cerca de 7000 personas hacen uso de este, disfrutando del microclima generado a través de la mancha arbórea de este sector, por otro lado cerca de 100.000 vehículos hacen uso del túnel mundialista, transportándose desde el suroeste de la ciudad hacia el norte.

# LA TRANSFORMACION URBANA DE LA CONSTRUCCION DEL BULEVAR DE LA AVENIDA COLOMBIA

## 6.1.1.2 Impacto económico

El bulevar del rio es un espacio que le da a esta ciudad una esencia de urbe cosmopolita, el cual hace que sea un goce el paso por este sector.

En las últimas décadas no se había hecho una obra en Cali que generara tanto impacto a la ciudad, como la construcción del Bulevar del rio y el Túnel Mundialista, ha pasado de ser un lugar congestionado por el tráfico y el intenso ruido, para convertirse en un sitio de diversión y encuentro.

En el caso del bulevar del rio Cali se activó la economía local mediante el mejoramiento en áreas de actividad comercial formal e informal, alrededor del paso de intervención se generaron zonas con equipamientos para aprovechar las características urbanísticas logrando así un notable crecimiento económico en el sector.

**Ilustración 55:** Impacto social y económico



**Fuente:** Propia

En esta etapa la comunidad empieza a disfrutar los diferentes espacios generados por el bulevar de la

## LA TRANSFORMACION URBANA DE LA CONSTRUCCION DEL BULEVAR DE LA AVENIDA COLOMBIA

avenida Colombia, se evidencian las actividades de recorrido y las actividades públicas fijas que se generan a través del tiempo como son las tascas en la retreta, las actividades culturales que se general sobre la iglesia la ermita, en la dinámica muerta se presentan por temporadas esculturas y exposiciones y por último se generan las actividades económicas que son las fiestas y la rumba caleña.

### 6.1.1.3 Impacto ambiental

Ilustración 56: Impacto Ambiental



Fuente: propia

El sector es caracterizado por poseer la mayor parte de arborización de la ciudad haciendo de este una zona de confort climático y agradable, no obstante el sector genera una contaminación visual por parte de los grafitis que se generan en varias fachadas

El recorrido por el bulevar y los puentes generan un visual hacia la rivera del río Cali, su mancha arborea construye una fauna sobre el sector generando una interacción importante con el peatón.

## LA TRANSFORMACION URBANA DE LA CONSTRUCCION DEL BULEVAR DE LA AVENIDA COLOMBIA

Como primera medida de ejecución en el planteamiento de la construcción del bulevar del río Cali, fue la creación de determinantes para la gestión del riesgo a partir de las acciones para la contención del suelo del borde del río, Paisajísticamente una de las fortalezas de la avenida es la bellísima arborización aledaña de las riveras del río Cali que en el sector del proyecto es insuperable: árboles adultos y algunos centenarios, de especies varias y denso follaje que la ambientan y que La delimitan. Es hábitat de gran número de especies de aves e insectos que han hecho de esta arborización su hábitat. Su valor paisajístico, merece un respeto total

### 6.1.2 Dinámicas urbanas

**Ilustración 57** Dinámicas Urbanas del Bulevar del río Cali



Fuente: Cali.gov.co

Los centros urbanos son receptáculos de potentes dinámicas. Estas fuerzas son ejercidas por numerosos actores que en una constante interacción, tensión y conflicto van estableciendo y

## LA TRANSFORMACION URBANA DE LA CONSTRUCCION DEL BULEVAR DE LA AVENIDA COLOMBIA

modificando la morfología y estructura de las ciudades.

### 6.1.2.1 Dinámicas urbanas del sector

Ilustración 58 Eje fundacional/vía al mar



Fuente propia: Propia

Para comprender un poco las dinámicas del sector se evidencia que desde el inicio existió el cuerpo de agua en este caso el río Cali, a medida que pasa el tiempo empieza a aparecer la vía de movilidad vehicular y a partir de esto empieza a aparecer hitos importantes como la iglesia la Ermita, El paseo bolívar sobre el puente Ortiz que en sus inicios fue construido en guadua y al paso de los años fue reconstruido con un material resistente. Sobre la rivera se construye el antiguo batallón y ciertas viviendas, esto empieza a generar ciertas dinámicas de transporte fluvial a través de balsas.

# LA TRANSFORMACION URBANA DE LA CONSTRUCCION DEL BULEVAR DE LA AVENIDA COLOMBIA

**Ilustración 59:** Avenida Colombia 1960/1980



Fuente: Propia

En esta parte de la trama aparece la avenida Colombia en 1960 y 1980, sus dinámicas en este tramo sigue apareciendo el rio pero la actividad de transporte se discontinua y a su vez desaparece el batallón apareciendo por primera vez el CAM. Se crea una nueva dinámica a partir de los puentes, donde el peatón es obligado a cruzar el rio por medio de estos para llegar al CAM y llegar a la parte norte de la ciudad, empiezan a aparecer edificios como el de col tabacos, antiguo cinema y el parque los poetas, sobre el sector del rio empiezan a aparecer edificios de carácter comercial.

# LA TRANSFORMACION URBANA DE LA CONSTRUCCION DEL BULEVAR DE LA AVENIDA COLOMBIA

**Ilustración 60:** Paseo de la avenida Colombia



Fuente: Propia

En el paseo de la avenida Colombia se empiezan a generar sectores sobre las dinámicas que se generan en el sector que son las siguientes:

- **Dinámica Tribus Urbanas:** Comercio y vivienda
- **Dinámica Socioeconómica** aglomeración de personas y comercio
- **Dinámica muerta:** Recorrido
- **Dinámica patrimonial:** Elementos patrimoniales

# LA TRANSFORMACION URBANA DE LA CONSTRUCCION DEL BULEVAR DE LA AVENIDA COLOMBIA

**Ilustración 61:** Flujos y conexiones



**Fuente:** Propia

En el caso vehicular la accesibilidad al area no de da de manera directa por la falta de conexiones transversales lo cual obliga al vehiculo a rodear el sector en el trayecto de la calle 5ta por la car 1ra ya que no existen vias de desfoge hacia el centro ni puntos de retorno para hacer mas eficiente los recorridos

A pesar de que se tienen buenos espacios peatonales las conexiones no tienen una continuidad que permita una buena movilidad ya que los trayectos transversales son pocos para la movilidad hacia el otro lado de la ciudad

### 6.1.3 Usos y actividades del sector

Tal como indicó Albert Gutenberg (1959), "'El uso del suelo' es un término clave en el lenguaje de la planificación de ciudades." Por lo general, las autoridades políticas hacen la gestión sobre la planificación sobre el uso del suelo y lo regulan en un intento de evitar conflictos. Los planes de uso del suelo son implementados mediante la división del suelo y regulaciones sobre su uso, tales como su zonificación.

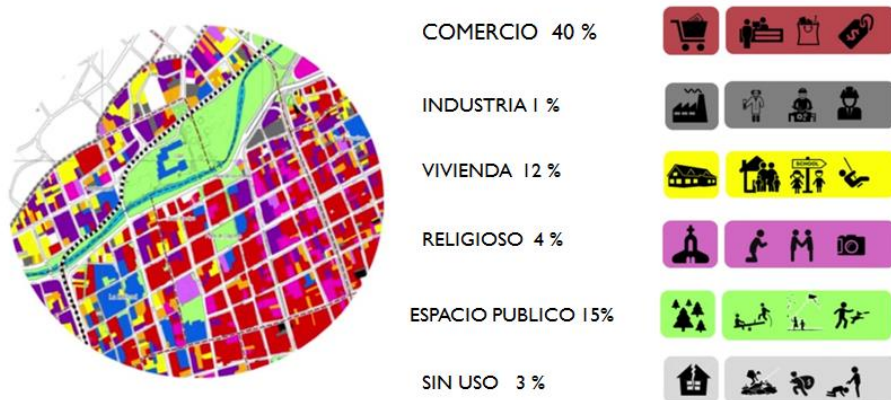


## LA TRANSFORMACION URBANA DE LA CONSTRUCCION DEL BULEVAR DE LA AVENIDA COLOMBIA

En Colombia existen parámetros que se deben tener en cuenta para explotar la tierra. Los municipios y distritos tienen autonomía para establecer el ordenamiento de su territorio, el uso adecuado del suelo y la protección de su patrimonio cultural y ecológico. Dicho lo anterior estas entidades territoriales establecen normas que regulan el uso del suelo, que varían según las clases de suelo.

El Modelo de Ordenamiento de Cali propone la construcción de una ciudad densa y poli céntrica en pro de garantizar el acceso equitativo a los servicios sociales y las funcionalidades del sistema.

**Ilustración 62:** Usos del sector



Fuente: Propia

Se puede observar que en el sector no predomina la vivienda más bien sobresalen usos comerciales, de esta manera en horas de la noche los espacios son pasivos entre semana generando focos de inseguridad, esto indica la necesidad de implementar espacios más familiares en donde la vivienda haga parte del equilibrio de este sector

# LA TRANSFORMACION URBANA DE LA CONSTRUCCION DEL BULEVAR DE LA AVENIDA COLOMBIA

**Ilustración 63:** Actividades del sector



Fuente: Propia

Se puede observar que en el sector no predomina la vivienda más bien sobresalen usos comerciales, de esta manera en horas de la noche los espacios son pasivos entre semana generando focos de inseguridad, esto indica la necesidad de implementar espacios más familiares en donde la vivienda haga parte del equilibrio de este sector

**Ilustración 64:** Espacio Público



Fuente: Propia

Gran parte del espacio público se ubica en el sector del CAM, el objetivo de este uso es fomentar la recreación de la zona promoviendo estos espacios de ciudad y así generar una memoria colectiva buscando mejorar la calidad de vida de las personas, construyendo sentido de pertenencia y

# LA TRANSFORMACION URBANA DE LA CONSTRUCCION DEL BULEVAR DE LA AVENIDA COLOMBIA

apropiación por el lugar.

**Ilustración 65:** Comercio



**Fuente:** Propia

El buen manejo del comercio activa la zona en horas laborales sin embargo de estar acompañado de la vivienda por motivos de balance y complemento.

**Ilustración 66:** Espacios sin uso



**Fuente:** Propia

Esto genera un vacío en la memoria colectiva de las personas que recorren el lugar urbano, esos lugares en muchos casos son focos de inseguridad y contaminación aparte de que impiden el desarrollo

## LA TRANSFORMACION URBANA DE LA CONSTRUCCION DEL BULEVAR DE LA AVENIDA COLOMBIA

de otro tipo de actividad que ayudaría a mejorar el espacio público por lo tanto se cree que se deberían adaptar estos espacios y proponer un uso alternativo.

**Ilustración 67:** Religioso y patrimonial



**Fuente: Propia**

Normalmente los edificios de uso religiosos y patrimonial están acompañados de un espacio público de permanencia el cual se presta para generar nuevas actividades y relaciones intrapersonales además los edificios del sector son de gran interés patrimoniales generadores de turismo y actividades de comercio

## **6.2 Conclusión**

Se evidencia que a través del tiempo cada transformación de la avenida Colombia generó distintas dinámicas que la investigación se definieron y que algunas a través del tiempo fueron desapareciendo y generaron otras y que por el contrario hay otras que han perdurado en el tiempo y que la sociedad como tal las ha acogido de tal manera que hacer parte del diario vivir de los caleños y de la memoria de los más longevos.

## 7 CONCLUSION GENERAL

### **Determinar las implicaciones sociales de la transformación urbana en la Avenida Colombia, a partir de la construcción del Bulevar del Rio en Santiago de Cali.**

Nosotros como arquitectos identificamos, a través de esta investigación, las determinantes físicas y sociales en la transformación urbana del bulevar del río.

Por un lado, las determinantes físicas tienen dos componentes:

La infraestructura vial, para mejorar el flujo vehicular, y el espacio público, para articular con lugares de interés Urbano y priorizar al peatón.

En cuanto a las determinantes sociales, se tuvieron en cuenta la dinámica cultural, que permitió el encuentro del ciudadano en un punto histórico, resaltando sitios como el edificio col tabaco, El Paso Bolívar, puente Ortiz y la Ermita, entre otros.

En cuanto a lo económico, el sector se transformó:

1. por el cambio del uso del suelo
2. por el desplazamiento del comercio informal
3. la aparición del comercio formal sobre la margen del centro histórico del bulevar del río.

En lo ambiental, se rescató el acercamiento del peatón con la naturaleza se promueve la conservación del mismo.

La infraestructura vial, para mejorar el flujo vehicular, y el espacio público, para articular con

## LA TRANSFORMACION URBANA DE LA CONSTRUCCION DEL BULEVAR DE LA AVENIDA COLOMBIA

lugares de interés Urbano y priorizar al peatón.

Esta intervención ha sido histórica como transformación urbana de la ciudad, ya que, ha configurado las formas de vida urbana de Santiago de Cali. La dinámica del sistema económico, ha hecho que se concentre un número cada vez mayor de habitantes, generando un crecimiento demográfico acelerado que demanda constantemente espacio urbanizado para suplir las necesidades de esparcimiento de las personas, lo que conduce a la renovación de infraestructura urbana, generando nuevas maneras de modificar y distribuir la Avenida Colombia.

El proyecto Bulevar del río Cali, ha constituido implicaciones sociales, como la generación de movimientos culturales, ambientales y comerciales, que la han convertido en referente de ciudad, articulando este sector con una dinámica global que interviene en la forma de interpretar y transformar el espacio, incidiendo directamente la manera en las que se vinculan los sectores importantes de la ciudad, y el desenvolvimiento social de las personas inmersas en ellos.

Una de las situaciones que enfrentó la renovación de la avenida, fue la resistencia por parte de la comunidad, pues implicó una transformación infraestructural que obedece un modelo de ciudad que está optando por recuperar las zonas centrales a favor de dinámicas sociales con mayor poder adquisitivo, transformando estas zonas en centros de consumo de servicios y esparcimiento, cambiando el modo en que los habitantes de ciudad se relacionan con este espacio identitario. Sin embargo, se adaptaron las políticas del ordenamiento territorial a nivel local, para implementar un nuevo modelo de movilidad donde se le da prioridad al peatón.

En síntesis, la aparición de diferentes dinámicas sociales en el caso de estudio, no solo responde a los

LA TRANSFORMACION URBANA DE LA CONSTRUCCION DEL BULEVAR DE LA AVENIDA  
COLOMBIA

determinantes y puntos específicos contenidos en él, también son la respuesta a una ciudad cada vez más inserta en las dinámicas globales de consumo, con el objetivo de buscar calidad de vida para sus habitantes en el desarrollo del derecho a la ciudad.



## **8 CONLUCIONES ESPECÍFICAS**

- Como causa y efecto se analizó a través de la historiografía del bulevar del rio de la ciudad de Santiago de Cali, creció en forma continua y descontrolada mediante procesos de ocupación de tierras en las que se fueron dejando las zonas de ladera y áreas bajas e inundables para los sectores sociales con menores ingresos.
- Se concluye después de hacer el análisis de la identificación de dinámicas socioeconómicas del caso de estudio se determina que en este sector se conserva la misma mancha arbórea, lo que significa que toda esta zona del bulevar del rio cuenta con un pequeño ecosistema que contribuye a la calidad humana de los habitantes desde sus inicios siendo esto un determinante necesario para la conservación ambiental.

## 9 CONCLUSIONES FINALES

- El desarrollo de los objetivos de este trabajo de investigación permitió ver desde una dinámica analítica la capacidad de enfrentar las diferentes transformaciones del lugar desde el punto de vista ambiental, histórico y perceptivo de la comunidad, lo cual permite abordar e interpretar las implicaciones sociales a partir de la unión de estos tres aspectos, el desarrollo de esta triada arrojaron diferentes hallazgos que de una u otra manera le dieron dirección a esta intervención, el bulevar del río Cali cuenta con una historia única e interesante donde se arraiga el territorio, el medio ambiente y la expansión de la ciudad.
- Este proyecto de investigación ha sido interesante en cada etapa del proceso de análisis, sin embargo se concluye que a pesar de que hay actividades que actualmente ha sido positivas como intervención, existen todavía problemáticas de la movilidad teniendo en cuenta que hace parte de este sector una de las construcciones más exitosas como lo es el hundimiento de la avenida Colombia, la idea de intervenir este espacio no entra en los alcances y los límites de este proyecto por lo tanto se deja un proceso de análisis interpretativo a partir de implicaciones sociales del lugar con el fin de dar cuenta sobre la influencia que ha tenido este sector a través del tiempo, finalmente se concluye que la intervención fue una propuesta de conservación ambiental, patrimonial, cultural y sobre todo de movilidad que soluciono en un gran porcentaje las necesidades del lugar y sobre todo contribuyo a la calidad humana de los ciudadanos.

## LA TRANSFORMACION URBANA DE LA CONSTRUCCION DEL BULEVAR DE LA AVENIDA COLOMBIA

- En el proceso de investigación se pudo constatar la hipótesis planteada desde un principio donde se permite evidenciar las causas y las consecuencias de las intervenciones con el fin de determinar y reconocer las dinámicas socioeconómicas de la ciudad, se tuvo en cuenta la percepción de las personas que viven a diario este lugar y las actividades que forman parte del bulevar.
- Los hallazgos más importantes de la investigación fue interpretar El bulevar del río Cali desde sus inicios a partir de fotografías con el fin de encontrar ciertas prácticas que en la actualidad se conservan.
- Este proyecto de investigación permite la inclusión social de los habitantes que forman parte del sector permitiendo que el bulevar del río Cali sea fuente del mejoramiento de la calidad de vida de los residentes, logrando así el aprovechamiento y conservación de este sector y sus alrededores.

LA TRANSFORMACION URBANA DE LA CONSTRUCCION DEL BULEVAR DE LA AVENIDA COLOMBIA

10 CRONOGRAMA DE ACTIVIDADES

ACTIVIDADES	MES											
	DICIEMBRE	ENERO	FEBRERO	MARZO	ABRIL	MAYO	JUNIO	JULIO	AGOSTO	SEPTIEMBRE	OCTUBRE	NOVIEMBRE
Investigación fotografica y clasificación del material, para el objetivo 1 y 2.	■	■	■									
Radicacion de cartas en los entes publicos y privados para solicitar información, para los objetivos 1 y 2.		■	■									
Análisis de información recopilada para el desarrollo del objetivo 1 y 2			■	■	■							
Entrevistas con personas influyentes en el proyecto del bulevar del rio para el desarrollo del objetivo 1, 2 y 3				■	■	■						
Conclusiones y desarrollo del objetivo 1 y 2 en un 100%				■	■	■	■	■				
Investigación sobre los impactos sociales para el objetivo 3							■	■				
Análisis del sector para definir los impactos sociales								■	■			
Realizar entrevistas con personas del sector de diferentes estratos y con diferentes ocupaciones, para identificar como este proyecto impacto a la sociedad								■	■			
Análisis de información recopilada del objetivo 1, 2 y 3									■	■		
Desarrollo de un documental el cual dé cuenta de los impactos en las dinámicas urbanas que se han generado sobre la avenida Colombia en el sector del bulevar del rio										■	■	■

Fuente: elaboración propia

## 11 PRESUPUESTO

### Presupuesto Actual

<b>RUBR O</b>	<b>VALOR</b>
Personal	\$320.00 0
Equipos	\$145.00 0
Impresos y publicaciones	\$245.00 0
Salida de campo transporte.	\$175.00 0
<b>TOTAL</b>	<b>\$885.00</b> <b>0</b>

Fuente: elaboración propia

### Presupuesto Total

<b>RUBR O</b>	<b>VALOR</b>
Personal	\$525.000
Equipos	\$235.000
Impresos y publicaciones	\$360.000
Salida de campo transporte.	\$260.000
<b>TOTAL</b>	<b>\$1.380.00</b> <b>0</b>

Fuente: elaboración propia

## 12 GLOSARIO

**Acción Urbana:** Es la determinación político - administrativa que adopta el Distrito para el territorio bajo su jurisdicción, considerada dentro de la función pública que le compete por vía de la Constitución, las leyes y las normas reglamentarias.

**Adecuación:** Es la obra tendiente a hacer viable una estructura para un determinado uso, sea este el original u otro compatible o complementario, garantizando la permanencia del inmueble original, el mantenimiento de sus características tipológicas, morfológicas y estructurales,

**Área Urbana:** Es aquella dentro del cual se permiten usos urbanos y cuenta con la posibilidad de instalación de servicios públicos.

**Conservación:** Es la acción tendiente a preservar y mantener partes y componentes de la ciudad, y la forma como estos se articulan, referidos a su estructura urbana, inmuebles, el espacio público y privado tanto sus elementos puntuales como de conjunto, posibilitando integrar sus valores a los requerimientos de la dinámica urbana y garantizar su permanencia en su estado físico actual, por constituir bienes culturales urbanos, patrimonio colectivo de los habitantes y valores simbólicos de la sociedad.

**Conservación Arquitectónica:** Es la acción tendiente a preservar y mantener elementos individuales de la estructura urbana lo cuales se refieren a inmuebles, estructuras, manzanas o costados de estas que, por su capacidad testimonial o documental, sus valores arquitectónicos, tipológicos, morfológicos, estructurales o culturales, referidos a su estilo arquitectónico, su uso organizacional, forma técnica, singularidad, representatividad y significado, deben protegerse

garantizando su permanencia.

**Conservación Histórica:** Es la acción tendiente a preservar y mantener conjuntos urbanos e inmuebles individuales que constituyen elementos de la estructura urbana y que por su valores históricos, testimoniales, arquitectónicos o documentales hacen parte del patrimonio de la ciudad.

**Conservación Urbanística:** Es la acción tendiente a preservar y mantener partes de la ciudad que durante su existencia han mantenido calidades urbano- ambientales, al tiempo que sus estructuras originales tienen valores arquitectónicos, tipológicos o que presentan valores como conjunto urbano y que han presentado estabilidad ante los procesos de transformación

**Efectos Directos:** Aquellos que mantienen relación de casualidad directa con la ocurrencia de un evento, representados usualmente por el daño físico en las personas, los bienes, servicios y el medio ambiente o por el impacto inmediato de las actividades sociales y económicas.

**Efectos Indirectos:** Aquellos que mantienen relación de casualidad con los efectos directos, representados usualmente por impactos concatenados o posteriores sobre la población, sus actividades económicas y sociales o sobre el medio ambiente.

**Espacio público:** Es el conjunto de inmuebles públicos y los elementos arquitectónicos y naturales de los inmuebles privados destinados por su naturaleza, por su uso o afectación, a la satisfacción de necesidades urbanas colectivas que trascienden, por lo tanto, los límites de los intereses privados de los habitantes.

**Estructura del Espacio Público:** Sistema formal o funcional de interacción entre los

## LA TRANSFORMACION URBANA DE LA CONSTRUCCION DEL BULEVAR DE LA AVENIDA COLOMBIA

componentes urbano-arquitectónicos, los cuales se refieren a usos de y tenencia, modos de ocupación y formas de las estructuras y su articulación con los sistemas verdes, peatonal, vehicular. Su uso pertenece a todos los habitantes de la ciudad

**Mejoramiento Urbano:** Es el proceso mediante el cual las áreas deterioradas de la ciudad son adecuadas o rehabilitadas, utilizando instrumentos como la renovación urbana o regularización de los barrios.

**Obra de Urbanización:** son todas las obras físicas necesarias para adecuar un terreno hasta dejarlo completamente dotado de la infraestructura requerida por las normas vigentes sobre la materia, para hacerlo útil urbanísticamente, de tal forma que se pueda legalmente edificar sobre los lotes resultantes del proceso de urbanización.

**Ordenamiento Territorial.** Procedimiento de asignación ordenada y racional de los componentes de la Estructura Urbana en el área del Municipio.

**Proyecto Urbanístico:** Es el planteamiento general del desarrollo de un globo de terreno urbano, donde el urbanizador propone obras para dotarlo de servicios públicos, infraestructura, vías y cesiones de uso público y comunitarias, de conformidad con las normas urbanísticas vigentes.

**Usos del Suelo.** Documento emitido por la oficina de planeación municipal o la entidad u oficina que haga sus veces, por medio del cual se informa, a solicitud de un peticionario, acerca de la destinación que según las normas urbanísticas de la ciudad debe dársele a los elementos materiales de la estructura urbana en las distintas actividades ciudadanas



### 13 REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

**Alcaldía de Santiago de Cali. (2013).** Oficina de Comunicaciones de la Alcaldía de Cali. La transformación de la Av. Colombia es un salto de Cali a la modernidad: imágenes de su evolución. Mayo 17 de 2013. [en línea]. [Recuperado el 20 de febrero de 2019]. Disponible en: [http://www.cali.gov.co/infraestructura/publicaciones/51584/la\\_transformacin\\_de\\_la\\_av\\_colombia\\_es\\_un\\_salto\\_de\\_cali\\_a\\_la\\_modernidad\\_imgenes\\_de\\_su\\_evolucin/](http://www.cali.gov.co/infraestructura/publicaciones/51584/la_transformacin_de_la_av_colombia_es_un_salto_de_cali_a_la_modernidad_imgenes_de_su_evolucin/)

**Ames, B. (1970).** Bases of Support for Mexico's Dominant Party. American Political Science Review, Vol. LXIV, N° 1. pp. 155, 165-167

**Baringo, D. (2013).** La tesis de la producción del espacio en Henri Lefebvre y sus críticos: un enfoque a tomar en consideración. QUID 16. Revista del área de Estudios Urbanos del Instituto de investigaciones Gino Germant de la Facultad de Ciencias Sociales (UBA), pág. 119-135.

**Banco Mundial. (2000):** En el umbral del siglo XXI: Informe sobre el Desarrollo Mundial, 1999- 2000, Ediciones: MUNDI-PRENSA, Madrid.

**Bailly, A. S. (1978).** La Organización Urbana. Teorías Y Modelos. Madrid: Instituto de Estudios de Administración Local.

LA TRANSFORMACION URBANA DE LA CONSTRUCCION DEL BULEVAR DE LA AVENIDA  
COLOMBIA

**Benavides, J. (2009).** Diccionario Urbano. Conceptual y transdisciplinar. Ed. del Serbal, Madrid.

**Begoña, B. (1999).** Ciudad histórica y calidad de vida Servicio de Publicaciones de la Universidad de Burgos. Seminario Burgos del 19 al 21 de enero de 1998. Universidad de Burgos y la Fundación La Caixa

**Browning, H. (1967).** Urbanization and Modernization in Latin America: The Demographic Perspective. Glenn L. Beyer, ed. The Urban Explosion in Latin America — A Continent in Process of Modernization. Ithaca, New York: Cornell University Press. , p. 91.

**Brunet, R. (1993).** Les Mots de la Géographie. Dictionnaire critique. Editorial Reclus, Montpellier- París.

**Borja, J. (2001).** Centros y espacios públicos como oportunidades. Perfiles Latinoamericanos (19), 16.

**Castillo, J. (1998).** Bitácora Urbano Territorial. Volumen 1, Número 2. p. 20-22.

**Comisión Económica para América Latina y el Caribe CEPAL. Datos y estadísticas. 2015.**

[en línea]. [Consultado el 12 de agosto de 2018]. Disponible en:  
<https://www.cepal.org/es/datos-y-estadisticas>

**Cunha, J.M.P. da (2002).** Urbanización, redistribución espacial de la población y transformaciones socioeconómicas en América Latina, Serie Población y desarrollo, N°

LA TRANSFORMACION URBANA DE LA CONSTRUCCION DEL BULEVAR DE LA AVENIDA  
COLOMBIA

30 (LC/L.1782-P), Santiago de Chile, CEPAL. Publicación de las Naciones Unidas, N°  
de venta: S.02.II.G 97.

**Cunha, J. y Rodríguez, J. (2010).** Crecimiento urbano y movilidad en América Latina. Sistema  
de Información Científica. Red de Revistas Científicas de América Latina y el Caribe,  
España y Portugal.

**De la Garza, M. (2015),** Transformaciones urbanas desde la resistencia. Universidad De  
Barcelona. España

**Delgado, M. (1999).** El animal público. Hacia una antropología de los espacios públicos urbanos.  
Barcelona: Anagrama.

**Delgadillo, V. (2011).** Patrimonio histórico y tugurios: las políticas habitacionales y de  
recuperación de los centros históricos de Buenos Aires, Ciudad de México y Quito .  
México, UACM

**Departamento Nacional de Planeación DPN. (2012). DNP (2012).** Las ciudades colombianas y  
sus atractivos. [en línea]. [Consultado del 12 de agosto de 2018]. Disponible en:  
[www.dnp.gov.co/documentos/las-ciudades-colombianas-y-sus-atractivos/](http://www.dnp.gov.co/documentos/las-ciudades-colombianas-y-sus-atractivos/)

**Departamento Administrativo Nacional de Estadísticas – DANE. (2014).** Censos. [en línea].  
[Recuperado el 12 de agosto de 2018. Disponible en:  
<https://www.dane.gov.co/index.php/poblacionydemografia/censos>

LA TRANSFORMACION URBANA DE LA CONSTRUCCION DEL BULEVAR DE LA AVENIDA  
COLOMBIA

**Díaz, G. (2005).** La entrevista cualitativa.. Oaxaca, México: Publicaciones de la Universidad Mesoamericana

**Duque, I. y Williams, M. (2017).** El subsistema de ciudades medias en Colombia y su integración al sistema urbano nacional. En: Bellet, Carmen, Henríquez, Cristián y Arenas, Federico. (Coord.). Sistemas Urbanos y ciudades medias en Iberoamérica. Editorial: Serie GEO libros. Pontificia Universidad Católica de Chile.

**Durand, J. y Peláez, C. (1965).** Patterns of Urbanization in Latin America. Clyde V. Kiser, ed., Components of Population Change in Latin America (The Milbank Memorial Found Quaterly, Vol. XLIII, N° 4, Part 2, octubre de 1965), p. 170.

Eisendstadt, A. Social Change, Differentiation and Evolution. American Sociological Review, Vol. 29, junio 1964; pp. 375-387

**El Tiempo. (1995).** Puente Ortiz, 150 años de historia. Archivo histórico. 21 de julio. [en línea]. [Recuperado el 20 de febrero de 2019]. Disponible en: <https://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-370214>

**Fauth, G. (2015).** Crisis urbana y derecho a la ciudad: el espacio urbano litoral de Barcelona. Universidad Rovira I Virgili de Barcelona. España

**Franco, A. (2011).**La renovación urbana en el centro de Bogotá: Proyecto “Tercer Milenio”. En Escala, Impacto Socioespaciales de la Renovación Urbana. La Operación “Tercer Milenio” (págs. 91- 135) Bogotá

LA TRANSFORMACION URBANA DE LA CONSTRUCCION DEL BULEVAR DE LA AVENIDA  
COLOMBIA

Gaceta municipal. Santiago de Cali. No. 173. Enero 15 de 1918.

Gaceta municipal. Santiago de Cali. No. 246. Mayo 15 de 1921.

**Gamboa, B. (2013).** Análisis de la política de movilidad y peatonalización carrera séptima en Bogotá. Universidad Nacional Abierta y a Distancia – UNAD. Popayán.

**García, L. M. (2001).** Elitización: propuesta en español para el término gentrificación /transformaciones urbanas/ neologismos. Universidad de La Laguna (Tenerife). ISSN: 1138-9796. Depósito Legal: B. 21.742-98

**Glaeser, E. (2011).** El triunfo de las ciudades. Madrid: Taurus

**Gutiérrez, K. (2016).** Transformaciones urbanas y configuración de un nuevo sentido del territorio: El caso del Tranvía de Ayacucho en Medellín. Universidad Nacional de Colombia. Medellín

**Herce, M., y Magrinyá, F. (2013)** El espacio de la movilidad urbana [Documento en línea] URL [http://www.cafedelasciudades.com.ar/imagenes%20131/Indice\\_prologos\\_movilidad.pdf](http://www.cafedelasciudades.com.ar/imagenes%20131/Indice_prologos_movilidad.pdf)

Herce, M. (2000). Instrumentos de transformación del espacio urbano ,presencia y operatividad en América Latina. Conferencia presentada en Quito. Ecuador.

Hernández, F. (2014). Abordaje teórico de la Renovación Urbana como proceso de

LA TRANSFORMACION URBANA DE LA CONSTRUCCION DEL BULEVAR DE LA AVENIDA  
COLOMBIA

transformación de la estructura urbana. Aplicación en el casco histórico de la ciudad de  
Mendoza, Argentina. Revista del Departamento de Geografía. FFyH – UNC – Argentina.  
ISSN 2346-8734. Año 2. N° 2 - 1°

Hernández, R., Fernández B. (2003). Metodología de la Investigación. Ed. Mc Graw Hill. Chile.

Jiménez, L. (2009). Espacialidad urbana de propietarios e inquilinos en sectores populares. El  
caso de Bogotá, 1938-2000. En Castillo de Herrera, Mercedes. (Coord.). Procesos  
urbanos informales y territorio. Ensayos en torno a la construcción de sociedad, territorio  
y ciudad.

Johnson, K. (1963). Urbanization and Political Change in Latin America, Ph. D. Dissertation,  
University of California, Los Angeles. Ann Arbor, Michigan: University Microfilms, Inc.  
pp. 4-5.

Lerner, D. (1958). The Passing of Traditional Society — Modernizing The Middle East (New  
York: The Free Press. pp. 58-61

Lévy, J. (2003). Territoire. En J. Lévy y M. Lussault (Eds.), Dictionnaire de la géographie et de  
l'espace des sociétés (pp. 907-910). París: Belin.

Martínez, T. (2015). Una reflexión sobre las periferias metropolitanas de la ciudad de Cali,  
tomando como referente la literatura y el patrimonio construido. Territorios 33 / Bogotá,  
2015, p. 63

Mosquera, G., y otros (1989) "Procesos de Autoconstrucción en Cali". Universidad Del Valle  
(1984) Morfología, Desarrollo y Autoconstrucción en Cali, Diagnóstico Preliminar). En:

LA TRANSFORMACION URBANA DE LA CONSTRUCCION DEL BULEVAR DE LA AVENIDA  
COLOMBIA

Universidad Nacional Seccional de Medellín e Institute of Housing Studies (BIE,  
Holanda), Investigaciones, Centro de Estudios del Hábitat Popular, No. 10, Medellín.

Moreno, M. (2016). La incidencia de los procesos de Renovación Urbana en la informalidad y la  
economía popular. Estudio de caso: Núcleo comercial San Victorino (1998-2014).  
Universidad Colegio Mayor de Nuestra Señora del Rosario. Colombia

Morse, R. (1971). Trends and Issues in Latin American Urban Research. Latin American  
Research Review, Vol. VI, N° 1. p. 17

Morse, R. (1965). Recent Research on Latin American Urbanization: a Selective Survey with  
Commentary", Latín American Research Review, Vol. I, N° 1. p. 45

Naselli, C. (2004). Proceso de diseño como concepto instrumental. En N. GOYTIA. Cuando la  
idea se construye. Procesos de diseño en la arquitectura de los siglos XIX y XX (28-32).  
Córdoba: Color Magenta.

Nel. Lo., O. (1998). La ciutat il – limietada i la ciutat futura. Giron. Universitat de Girona.

Nogué, J. (1998). Dilemes i contradiccions a lentorn d un concepte ambigu. Ajuntament de  
Girona. Univeristat de Girona. p. 11 – 17

Occidente. Co. Bicicletas a circular por el Bulevar. Diario occidente. 20 de abril de 2016.  
[Consultado el 20 de abril de 2016].

LA TRANSFORMACION URBANA DE LA CONSTRUCCION DEL BULEVAR DE LA AVENIDA  
COLOMBIA

Palacios, M. (2003). Entre la legitimidad y la violencia: Colombia 1875-1994. Editorial Norma.

Park, R. (1999). La ciudad y otros ensayos de ecología urbana. Ediciones del Serbal. Santiago de Chile. ISBN 9788476282908.

Quesada, H. (2006). De la expansión urbana al crecimiento hacia adentro” Acercamiento evaluativo del “Modelo” de crecimiento hacia adentro a través del estudio de dos polígonos ubicados en el centro de Medellín Colombia. Universidad Nacional. Medellín

Quishpe, J. (2017). Transformaciones urbanas y habitabilidad del centro histórico de Quito a partir de la declaratoria como patrimonio cultural de la humanidad en 1978. Pontificia Universidad Católica del Ecuador.

Ravinowitz, F. (1967). Urban Development and Political Development in Latin America. Robert T. Daland, ed., Comparative Urban Research. Beverly Hills, California, Sage Publications Inc. p. 94

Revelo, J. (2014). Transformación urbana de Leticia. Énfasis en el periodo 1950-1960. La construcción de una ciudad en la selva amazónica y en una región trifronteriza. RazonPublica.Com, pág. 144.

Rivas, H. (2016). Ciudad negada y revolución urbana. Bogotá XXI, en la urbanización



LA TRANSFORMACION URBANA DE LA CONSTRUCCION DEL BULEVAR DE LA AVENIDA  
COLOMBIA

planetaria. Universidad Nacional de Colombia de Bogotá. Colombia

Rodríguez, J. y G. Martínez. (2008). Urbanization in Latin America: experiences and lessons learned”, *The New Global Frontier: Cities, Poverty and Environment in the 21st century*, G. Martine et al.(eds.), London, IIED/UNFPA and Earthscan Publications, forthcoming

Rodríguez, M. (2010). *Las transformaciones urbanas de Ciudad Real en las últimas décadas*.  
Universidad de Castilla-La Mancha. España

Robock, S. (1968). *The Rural Push for Urbanization in Latin America: The case for Northeast Brazil*, Occasional Paper N° 1, Michigan State University, East Lansing, Michigan. p. 7.

Ruiz, C. (2014). *Metropolización de las grandes ciudades en Colombia: Una aproximación desde las instituciones subnacionales y el desarrollo económico*. Tesis de grado para optar al título de Doctor en Ciencias Económicas. Facultad de Ciencias Económicas. Universidad Nacional de Colombia. p. 23

Soares, G. Hamblin, R. (1967). *Socio-Economic Variables and Voting for the Radical Left: Chile, 1952*. *American Political Science Review*, Vol. LXI, diciembre de 1967, pp. 1055-1056

Tamarit, Luis (2001). “El regreso a la ciudad construida.La recuperación de la ciudad”. En Carrión, F. *La ciudad construida. Urbanismo en América Latina* (págs. 25-28). Editorial: Flacso-Rispergraf, Ecuador.

LA TRANSFORMACION URBANA DE LA CONSTRUCCION DEL BULEVAR DE LA AVENIDA  
COLOMBIA

Tejedor, A. (2009). Proceso de peatonalización y nueva sociabilidad.. Los casos de Sevilla y Málaga, Centro de Estudios Andaluces, Junta de Andalucía.

Torres, J. (2015). Incidencia de la política fiscal y la política monetaria en el acceso a la vivienda prioritaria en Colombia. Tesis de grado para optar al título de Magíster en Ciencias Económicas. Facultad de Ciencias Económicas. Universidad Nacional de Colombia. p. 26

Vásquez, E. (1990). Historia del desarrollo histórico y urbano en Cali. CIDSE. Boletín socioeconómico No. 20. Santiago de Cali.

Wirth, L. (1938). Urbanism as a Way of Life. American Sociological Review, 44, vol. 1. July, pp. 6 - 10.

LA TRANSFORMACION URBANA DE LA CONSTRUCCION DEL BULEVAR DE LA AVENIDA  
COLOMBIA