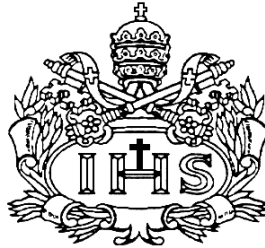


**HONDA ECOTURÍSTICA – MALECÓN TRANSFORMA**



**AUTOR**

Daniel Felipe Ardila Ruiz

**PONTIFICIA UNIVERSIDAD JAVERIANA  
FACULTAD DE ARQUITECTURA Y DISEÑO  
CARRERA DE ARQUITECTURA  
Bogotá D.C.  
2016**

**HONDA ECOTURÍSTICA – MALECÓN TRANSFORMA**



**AUTOR**

Daniel Felipe Ardila Ruiz

**Presentado para optar al título de Arquitecto**

**DIRECTOR**

Gonzalo Correal Ospina

**PONTIFICIA UNIVERSIDAD JAVERIANA  
FACULTAD DE ARQUITECTURA Y DISEÑO  
CARRERA DE ARQUITECTURA  
Bogotá D.C.  
2016**

**Artículo 23 de la Resolución N° 13 de Julio de 1946.**

“La Universidad no se hace responsable por los conceptos emitidos por sus alumnos en sus trabajos de tesis. Solo velará por qué no se publique nada contrario al dogma y a la moral católica y por que las tesis no contengan ataques personales contra persona alguna, antes bien se vea en ellas el anhelo de buscar la verdad y la justicia”.

## **DEDICATORIA**

El proyecto Honda ecoturística – Malecón transforma está dedicado a todos los habitantes de Honda y todas las personas que me apoyaron en este proceso desde el desarrollo del trabajo hasta su resultado, dentro de estas personas están; mi familia, mi novia Angie Marcela, mi Director de trabajo de grado Gonzalo Correal, el profesor Alfonso Solano, el profesor Daniel Ochoa y el profesor Raúl Rodríguez.

## **AGRADECIMIENTOS**

Deseo agradecer de forma muy cordial a mi director de trabajo de grado Gonzalo Correal, y todas aquellas personas que de una u otra manera me han colaborado para la investigación, el proceso del trabajo, los consejos, reconociendo la valiosa sabiduría y el importante conocimiento que de ellos obtuve para lograr culminar con éxito el proyecto.

## TABLA DE CONTENIDO

I- <u>FORMULACIÓN DEL PROYECTO DE INTERVENCIÓN</u> .....	15
Problemática.....	15
Objetivo general.....	15
Objetivos específicos.....	15
Alcance del proyecto.....	16
Metodología del proyecto.....	16
II- <u>INTRODUCCIÓN</u> .....	16
III- <u>JUSTIFICACIÓN</u> .....	16
IV- <u>MARCO TEÓRICO</u> .....	17
Ubicación geográfica.....	17
Desarrollo paralelo entre la ciudad de Honda y el Río Magdalena.....	20
Relación entre el PBOT (Plan Básico de Ordenamiento Territorial) con el municipio y Centro Histórico de Honda.....	21
Relación entre la Alcaldía de Honda en pro al desarrollo.....	32
La Agenda Ambiental y su visión de ciudad.....	37
Estado actual escala regional.....	43
Estado actual escala municipal.....	45
Estado actual escala Centro Histórico.....	48
Estado actual Malecón Turístico (Zona de estudio).....	48
Referentes teóricos y de diseño.....	50
V- <u>PROYECTO DE INTERVENCIÓN MALECÓN TURÍSTICO</u> .....	51
Conceptos claves de desarrollo proyectual.....	51
Objetivos del proyecto.....	52
Criterios de diseño.....	52
Imaginarios.....	53
Relación entre el Malecón Turístico y el Centro Histórico.....	55
Programa del diseño urbano.....	55
Perfil vial carrera 3.....	56
Acceso principal plaza de las palmas.....	56
Accesos secundarios.....	56
Plaza principal de eventos.....	57
Teatrino exterior.....	57
Restaurante norte.....	57
Zonas activas del Malecón.....	58
Integración Usuario-Río Magdalena.....	58
Plazas secundarias de permanencia.....	58
Bici paseo.....	58
Estación del Tranvía.....	59
Plaza al pescador.....	59
Detalles constructivos.....	59
Modelo de Gestión Sostenible (Sistema de Valores).....	65
VI- <u>CONCLUSIONES</u> .....	65

## ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1.....	29
Tabla 2.....	34
Tabla 3.....	35
Tabla 4.....	42

## ÍNDICE DE GRÁFICAS

Grafica 1.....	47
Grafica 2.....	47
Grafica 3.....	49
Grafica 4.....	65

## CUERPO DEL TEXTO

### I- FORMULACIÓN DEL PROYECTO DE INTERVENCIÓN

#### **Problemática**

El deterioro de Centros Urbanos

#### **Objetivo General**

Revitalización del Centro Urbano Histórico en Honda Tolima, a partir de la transformación del Malecón turístico, potenciando y apropiando una cultura basada en la identidad, el Patrimonio, la estructura ecológica principal; y siendo punto de partida para el desarrollo de un circuito turístico por el Magdalena medio y alto, en donde se fortalecen los Centros Urbanos Históricos de la región.

#### **Objetivos Específicos**

- Recuperación de valores patrimoniales por medio de un nuevo diseño de espacio público del Malecón turístico, siendo un atractor que fortalezca el interés turístico y responda al rol que debe tener el Centro Histórico en la actualidad.
- Recuperar las cualidades del Rio Magdalena gracias a una propuesta ambiental y de movilidad basada en el diseño urbano en zonas de inundación y el flujo fluvial.
- Generar en el proyecto una nueva infraestructura mimética que se adapte a su entorno y facilite la relación entre el usuario y el medio ambiente.
- Implementar un nuevo medio de transporte que ayude a ordenar el sistema de movilidad, a conectar y facilitar el acceso al Malecón, el Centro Histórico y otros puntos importantes de la ciudad.
- Incorporar un modelo sostenible que garantice la viabilidad del proyecto basado en un desarrollo económico, coherencia social y responsabilidad ambiental.

## **Alcance del proyecto**

Diseño del espacio público urbano del Malecón Turístico en función al Centro Histórico

## **Metodología del proyecto**

Un recuento Histórico de la ciudad de Honda para observar su desarrollo paralelo al desarrollo del Río Magdalena evidenciando el surgimiento de la problemática que actualmente se vive a nivel multiescalar perdiendo la riqueza de un lugar Patrimonial y con un potencial ecológico desaprovechado. Posterior a esto, un análisis del estado actual desde una escala regional hasta una escala de sector de estudio para identificar fortalezas, debilidades, potencialidades y virtudes en pro a encontrar respuestas a esta problemática. Finalmente, una propuesta general a nivel regional, municipal, Centro Histórico y un diseño del espacio público urbano del Malecón turístico en función al centro histórico que ayude a su revitalización y a la relación entre el usuario y el Río Magdalena.

## **II- INTRODUCCIÓN**

La ciudad de Honda se ha desarrollado paralelamente a la importancia que ha tenido el río Magdalena en el tiempo. Inicialmente grupos se asentaban por recursos a la orilla del río, posterior a esto, el cuerpo de agua era eje fundamental para el intercambio de culturas y productos siendo el acceso principal al país que favorecía a Honda por su ubicación estratégica y su paso obligado para ir a otras regiones. Pero con la llegada de nuevos medios de conexión entre regiones como el ferrocarril y luego las vías, el río fue perdiendo importancia lo que trajo para Honda un aislamiento nacional y como consecuencia un deterioro comprobado por el mal estado de su Centro Histórico y espacio público, pérdida de identidad y apropiación, la inseguridad, la contaminación de la estructura ecológica principal, los asentamientos de población marginada en zonas de inundación y la poca infraestructura que responda a las necesidades actuales de la población flotante y permanente.

## **III- JUSTIFICACIÓN**

Este proyecto propone entonces, la intervención del Malecón turístico ubicado en el Centro Histórico que permita recuperar el paisaje cultural y natural para convertirlos en un detonante para la elaboración de un proyecto urbano que junto a su diseño y arquitectura

sea un atractor turístico que genere nuevas oportunidades y actividades, potencie la habitabilidad de las personas, responda a la visión de ciudad y se mimetice para crear una relación usuario - entorno; garantizándose así, el cambio entre lo que alguna vez ha sido un lugar abandonado y deteriorado al lugar más importante de la ciudad que reestructura las dinámicas sociales, ambientales, culturales y tecnológicas.

#### IV- MARCO TEÓRICO

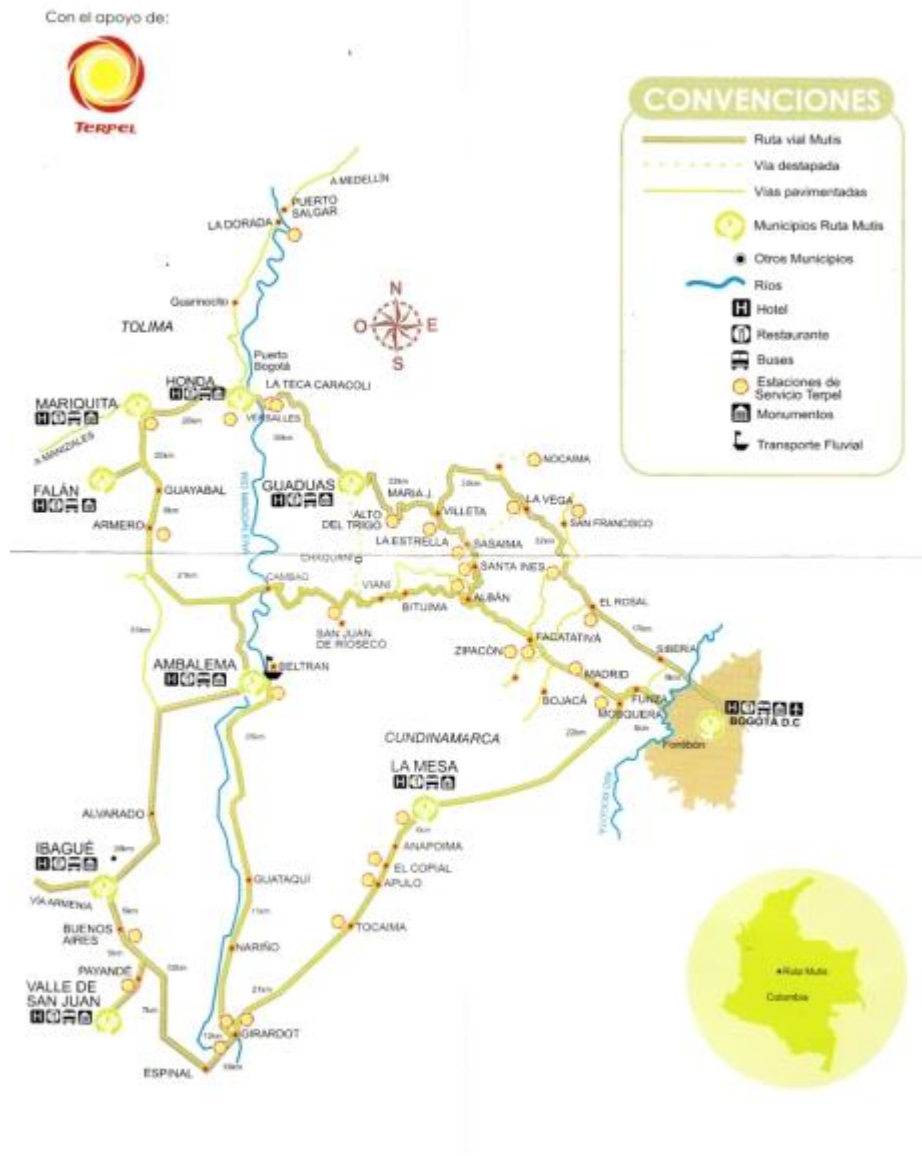
##### Ubicación geográfica



Fuente: Google maps

Dentro de la descripción general de Honda Tolima basada en la información dada por la Alcaldía de Honda-Tolima, los límites del Municipio son: Al norte con el Departamento de Caldas, al occidente con el municipio de Mariquita, al oriente con la margen izquierda del Rio Magdalena (Departamento de Cundinamarca) y al sur con el Municipio de Armero-Guayabal. La ciudad se halla rodeada por diversas colinas y montañas de altura promedio como la Meseta de los Palacios o el Cerro Cacao empelota, pero esto hace que se vea entre montañas que dificultan las comunicaciones radioeléctricas y que impiden el crecimiento urbano excepto en los extremos norte y oeste de la ciudad.

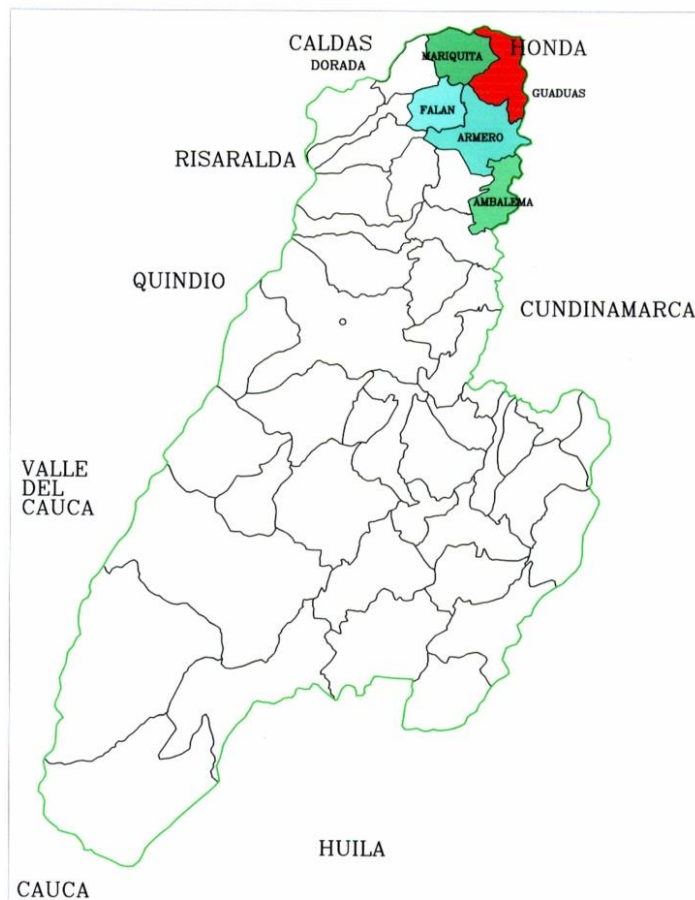




Fuente: Google maps

Mapa que permite identificar los Municipios que integran la Ruta Mutis dentro del territorio Colombiano, con puntos referenciales de partida como Ibagué- Medellín- Bogotá D.C.

## MAPA REGIONAL



Fuente: Google maps

Ubicación del Municipio en la Región. Limita con Municipios como Mariquita, Falan, Armero y Ambalema.



Fuente: Google maps

Honda Tolima tiene una ubicación geográfica privilegiada, está en el centro de Colombia, en medio de las dos cordilleras; la cordillera central y la cordillera oriental, en el valle del Magdalena con coordenadas geográficas  $5^{\circ}11'28''N$   $74^{\circ}44'34''O$  5.19111, -74.74278.

### **Desarrollo paralelo entre la ciudad de Honda y el Río Magdalena**

Históricamente la ciudad de Honda se ha desarrollado paralelo al desarrollo del Río Magdalena empezando por los primeros asentamientos de grupos nativos a la orilla del Río para satisfacer sus necesidades gracias a la riqueza del Río. Luego de esto, el Río Magdalena era eje principal de comunicación tanto nacional como internacional lo que hacía de Honda una ciudad intermodal con mucho intercambio cultural, económico, social y de identidades que se reunían y tenían un paso obligado por cuestiones geográficas. Pero con el paso del tiempo, aparecen nuevas tecnologías de medios de transporte como el Ferrocarril y las vías vehiculares que permitían la conexión nacional por otras zonas de Colombia sin necesidad de utilizar el flujo fluvial y así hacer la parada obligada en Honda; lo que trajo como consecuencia una pérdida de importancia del Río Magdalena, ya no era un eje fundamental de conexión nacional e internacional, poco a poco se fue acabando el flujo fluvial entrando así en un deterioro tanto el Río Magdalena como la ciudad de Honda en donde al analizar el estado actual de su municipio y su Centro Histórico, vemos deterioro a nivel social, tecnológico, ambiental, cultural y de identidad.

## **Relación entre el PBOT (Plan Básico de Ordenamiento Territorial) con el municipio y Centro Histórico de Honda**

Dentro de la metodología de búsqueda del área de estudio encontramos primero que todo el POT (Plan de Ordenamiento Territorial) [2] en donde se plantean una serie de objetivos generales en Honda Tolima que ayudan a entender un poco lo que se vive en la zona actualmente, dentro de esto encontramos:

- Lograr un acuerdo social a largo plazo sobre las modalidades de ocupación y utilización del suelo y explotación de las áreas mineras y demás recursos naturales, como los ríos Guali y Magdalena y las que revisten alguna importancia histórica, cultural y arquitectónica, promoviendo su protección y conservación, dado que las condiciones de patrimonio común las hacen vulnerables.
- El ordenamiento del territorio municipal tiene por objeto complementar la planificación económica y social con la dimensión territorial, racionalizar las intervenciones sobre el territorio y orientar su desarrollo y aprovechamiento sostenible, mediante:
  1. La definición de las estrategias territoriales de **uso, ocupación y manejo del suelo**, en función de los objetivos económicos, sociales, urbanísticos y ambientales.
  2. El diseño y adopción de los instrumentos y procedimientos de gestión y actuación que permitan **ejecutar actuaciones urbanas integrales** y articular las actuaciones sectoriales que afectan la estructura del territorio municipal.
  3. La **definición de los programas y proyectos** que concretan estos propósitos.
  4. El ordenamiento del territorio municipal se hará tomando en consideración las relaciones intermunicipales y regionales; deberá atender las condiciones de diversidad étnica y cultural, reconociendo el pluralismo y el respeto a la diferencia; e incorporara instrumentos que permitan regular las dinámicas de transformación territorial de manera que se **optimice la utilización de los recursos naturales y humanos** para el logro de **condiciones de vida dignas para la población actual y las generaciones futuras**.

Adicional a esto se plantean una serie de objetivos específicos a desarrollar en el área de estudio como lo son:

- **Elevar la calidad de vida de la población residente** en las veredas y barrios, especialmente en aquellos que presenten mayor deficiencia en infraestructura y servicios sociales.

- Mejorar los niveles de calidad y cobertura en la oferta de los servicios sociales para toda la población dentro de los criterios de **desarrollo sostenible y de protección ambiental**.
- Incrementar la **oferta de espacio público en calidad y cantidad** para que tanto los habitantes permanentes, como los visitantes, tengan oportunidad de recreación y uso lúdico.
- Establecer **sistemas de comunicación y transporte** que dinamicen la **conectividad** a la vez que ofrezcan comodidad y seguridad para los usuarios, tanto en lo regional, como en lo urbano y rural, garantizando un servicio eficiente.
- **Armonizar el proceso de urbanización y renovación urbana**, propiciando soluciones de vivienda digna, amable y confortable dentro de las normas ambientales vigentes.

Así mismo, el POT desarrolla una serie de metas con el objeto de ayudar a cumplir los objetivos planificados, se nombrarán las que respectan al aspecto urbano del área de trabajo, dentro de estas encontramos:

- **Resolver el problema del agua potable** para los habitantes del Municipio a **nivel urbano y en el territorio rural**, y complementar el saneamiento básico en todo el territorio.
- Aplicar en forma efectiva **el Código Urbanístico y el reglamento del uso del suelo** para ordenar el territorio a nivel municipal.

Para el cumplimiento de lo anterior, el POT plantea una serie de estrategias basadas en los aspectos sociales, económicos, Biofísicas, ambientales y de amenazas y riesgos, espacio-funcional y político-administrativas. Nombrare las relacionadas con el tema de espacio público y sus componentes:

- **Protección estricta de los recursos naturales y del medio ambiente**, así como la prevención y atención de desastres naturales, mediante la aplicación de la Legislación Ambiental vigente.
- La estrategia para mejorar el subsistema funcional espacial es la aplicación de la **cultura del agua y la protección hídrica en primer término**; el mejoramiento de las viviendas urbanas y rurales de las clases menos favorecidas; la conectividad rural-urbana e intermunicipal, el saneamiento básico, **la provisión del espacio público requerido** y el mejoramiento de la infraestructura de servicios sociales también hacen parte importante de esta estrategia.

Dentro de este contexto, según el POT la potencialidad de Honda se encuentra primordialmente en dos sectores: el sector turístico y eco-turístico, y el sector industrial. Como una estrategia de competitividad el lograr la conformación de una región le daría el respaldo necesario para tener representatividad a escala regional, departamental y Nacional. Dentro de este contexto, es importante mencionar la conectividad de estas distintas escalas en donde se planifica como estrategia a largo plazo el fortalecimiento de dos sectores: el turístico y ecoturístico, y el industrial. Esta política requiere como estrategia primordial el **fortalecimiento de la conectividad a nivel regional**, para la conformación de corredores turísticos regionales y para el manejo y distribución de los bienes y servicios requeridos por el sector industrial. Uno de los aspectos que pueden hacer más competitivo el municipio de Honda es la posibilidad de contar con modos de **transporte intermodal, como la vía férrea y el fluvial por el río Magdalena; y debe aprovechar la política nacional de rescate del río Magdalena y de la navegación fluvial para canalizar recursos hacia el municipio.**

Por otro lado, en cuanto a la zonificación ambiental según el POT es importante evidenciar aspectos como el aislamiento para las fuentes hídricas para garantizar la conservación de los ecosistemas productores de agua, para **estabilizar y en lo posible recuperar sus caudales** para proveer las necesidades de la población futura. Por consiguiente, el aislamiento para el Río Magdalena –área de expansión industrial deberá ser de 50 mts al lado del cauce perteneciente al municipio de Honda, y para los Ríos y quebradas deberá ser de 30 mts a cada lado del cauce.

En cuanto a las áreas de recuperación ambiental, el municipio de Honda se mapifico el área identificada como BRS, botadero de residuos sólidos, localizado en el sector de la Mesa de los Palacios- Vereda Guacimal; la cual por su uso mismo puede generar contaminación atmosférica, plagas y contaminación hídrica. Es importante tener en cuanto, además de lo anterior, que las áreas delimitadas y definidas por el presente PBOT como de amenaza y riesgo no podrán ser objeto de desarrollos urbanísticos o construcciones aisladas en las que se comprometa la integridad física de la población, sus bienes materiales y los recursos naturales existentes. En los casos de suelos erosionados deberán generarse programas que permitan repoblar las zonas afectadas sembrando especies nativas (por su fácil adaptabilidad), las cuales verían de acuerdo a la pendiente del terreno.

Por otro lado, el POT evidencia un plan de ocupación relacionado con aspectos que refieren sobre la conectividad, el espacio público, etc. Los cuales van a soportar las actividades que se desarrollen en el territorio. En primer lugar, hablando sobre los

sistemas de comunicación, la administración municipal de Honda debe promover el **mejoramiento de las vías existentes y la ejecución de nuevos proyectos viales** que garanticen, la comunicación directa entre los diferentes asentamientos de las veredas que conforman el territorio. Así mismo, se debe promover la rehabilitación de la vía férrea que atraviesa el municipio y comunica a las veredas Kilómetro 42, Caimital, Mesuno y Perico con la cabecera municipal prioritariamente.

En segundo lugar, en cuanto al sistema de espacio público, se plantean objetivos, políticas y estrategias. Dentro de los objetivos encontramos:

- Alcanzar el índice de espacio público de 15m<sup>2</sup>/habitante.
- Ofrecer a los turistas un ambiente paisajístico y recreativo competitivo. El mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes del municipio mediante la dotación suficiente de espacio público, superando el déficit actual.

Las políticas en las cuales se basan son las siguientes:

- Caracterizar el paisaje y la orografía como elementos básicos del espacio público.
- **Incorporar las rondas hídricas al sistema de espacio público.**
- Las cesiones gratuitas que toda actuación urbanística debe realizar a favor del municipio se constituyen en una fuente de provisión de espacio público.

Finalmente, las principales estrategias que nombra el POT son:

- Las instalaciones que en la actualidad son destinadas a la recreación activa o pasiva, serán fortalecidos en su estructura física y organizacional, con el objeto de que cumplan con su función social. Por lo tanto, la administración garantizará, los medios necesarios para la elaboración de los diseños y trabajos correspondientes.
- A las áreas del espacio público municipal existente y propuesto, se les asigna el carácter de zonas de protección absoluta, y de esta manera se evita el cambio de uso.
- Recuperación de las áreas resultantes de la reubicación de asentamientos localizados en zonas de riesgo, mediante obras de mitigación y reforestación, para su posterior incorporación al espacio público municipal.

En último lugar, en cuanto a los equipamientos colectivos y residuos de la comunidad se nombran las principales estrategias como:

- Promover el manejo adecuado de residuos sólidos provenientes de las actividades humanas y disposición final de los mismos, complementados con proyectos de reciclaje.

- Apropiar una zona para la localización de las infraestructuras y equipamientos de soporte a la industria y actividades.

El POT además de lo anterior, establece políticas y estrategias a nivel del componente urbano, lo cual va a ser muy útil y de gran importancia saber a la hora de una propuesta proyectual a nivel de espacio público. Dentro de las políticas planificadas se evidencian:

- Procurar el desarrollo urbano ordenado
- Priorizar las acciones tendientes a atender la población localizada en áreas de riesgo
- Acorde con la imagen objetivo del municipio propiciar un área para la localización industrial.
- Velar por la preservación del patrimonio arquitectónico y urbanístico del municipio.
- Proteger las áreas de fragilidad ambiental.

Dentro de este contexto, también se plantea el tratamiento del suelo urbano y de expansión dando unos puntos claves como lo son:

1. **Preservación urbanística y arquitectónica:** Comprende el Centro Histórico y su área de influencia, declarado Monumento Nacional, y que cuenta con reglamentación específica, cuyas normas son de estricta aplicación para esta área (ver mapa de zonas de reserva y conservación).
2. **Preservación urbanística:** Áreas consolidadas, con urbanismo generoso en espacio público y áreas verdes; constituyen una de las primeras urbanizaciones que se dieron en el municipio. Comprende el área del barrio Bogotá.
3. **Preservación arquitectónica:** Sitios singulares en su arquitectura, localizados fuera del Centro Histórico y su área de influencia, que por su importancia histórica (Puertos Fluviales) ameritan que se les de el tratamiento de conservación. Estos son el Puerto de Caracolí y el de Arrancaplumas.
4. **Industrial permitido en el suelo urbano:** Las industrias que hasta el presente se encuentran funcionando dentro del área urbana, a las que se les admite su uso actual.
5. **Recreativo:** Comprende los clubes y parques públicos y privados, cuyo tratamiento es de protección y conservación.
6. **Reordenamiento y mejoramiento integral:** Áreas que se pueden catalogar como de asentamientos subnormales. Barrio Brisas del Guali y el sector paralelo al río Magdalena en la carrera 10ª entre calles 24 y 31.



El POT identifica además, conflictos de uso del suelo urbano, punto de gran importancia a la hora de entender de una buena manera el territorio de intervención y de análisis. Dentro de esto existen varios componentes de equipamiento urbano como son la **Plaza de Mercado**, la Plaza de Ferias, el parque El Carmen, el cementerio, el matadero, las viviendas localizadas en áreas de amenazas y riesgo, la invasión de la vía férrea; desarrollo de actividades comerciales sin cumplir con la reglamentación, y actividades como la explotación minera en áreas urbanas; los cuales están causando conflictos por uso y localización. *(Estos conflictos se encuentran referenciados en el mapa de conflicto de uso y ocupación del territorio).*

En lo que respecta a la Plaza de mercado, la alcaldía municipal tiene proyectado para su pronta ejecución; y es la adecuación del planchón de Paloquemao, colindante con la Plaza de mercado, para instalar allí las casetas localizadas en el exterior alrededor de la plaza. Este proyecto de intervención está en trámite ante el Ministerio de Cultura, Dirección de Patrimonio, debido a que las obras propuestas están dentro del área de influencia de una edificación de carácter patrimonial.

Una vez se traslade el uso de plaza de mercado a los centros de acopio, se debe emprender un trabajo de recuperación y adecuación, acorde con la normativa para el centro histórico; para destinar esta edificación a Centro Administrativo Municipal.

Dentro de la estructura vial, las vías arterias del área urbana de Honda, estarán conformadas por la red de calles y carreras, que **deben ser intervenidas en su totalidad**, para que se optimice, ajustando el trazado general y las secciones procurando disponer desde ya, las áreas suficientes para unificar a proyección y continuidad de las mismas dentro de las zonas de consolidación, de futuro desarrollo, de mejoramiento y el suelo de expansión. Para la regularización de la red matriz interna, se deben tener en cuenta algunos aspectos establecidos por el POT como:

- Los trazados de las nuevas vías proyectadas (ver mapa vial), solo indican puntos de enlace; debiendo ser objeto de estudios técnicos específicos por lo menos en lo referente a su diseño en planta y perfil.
- Las vías que presentan tramos con perfiles consolidados de sección mayor a la planteada; deben mantener el ancho existente. En todos los casos los cambios se hacen a favor del espacio público y no en contra.
- Para la aplicación el plan vial, los parámetros deberán marcarse teniendo en cuenta la sección definida para cada vía, obligando el retroceso de las construcciones existentes; evitando siempre su desplazamiento hacia adelante,

por lo menos en primer piso de aquellas construcciones que están después de la línea de parámetro.

- Las vías correspondientes a soluciones de orden local (barrio), tendrán una sección básica mínima. Incluyendo las peatonales, cuya reglamentación será objeto del estatuto de usos del suelo y normas urbanísticas para el municipio de Honda.
- Las zonas que de acuerdo con la dinámica de la ciudad presenten en el futuro conflicto por flujos, deberán contener soluciones para el paso de los peatones, enfatizando en la atención que merecen las personas con algún tipo de impedimento físico, de tal manera que no existan para estos, barreras arquitectónicas que obstaculicen su libre desplazamiento.

Así mismo, se define una clasificación de la red vial con sus características principales:

1. **Vías Principales:** Estructuran el suelo urbano y permiten la instalación de las principales redes de servicios públicos, recibiendo a su vez las actividades urbanas de mayor impacto. Con un ancho total mínimo de 20 mts.
2. **Vías Colectoras:** Comprenden el segundo nivel y permiten la articulación de los sectores con la red principal, con un ancho total mínimo de 15 mts.
3. **Vías Secundarias:** Es el tercer nivel, permiten la articulación de las áreas locales (barrio) con el resto del suelo urbano. Se localizan a nivel de barrio y/o pequeños sectores aislados, tienen un ancho total mínimo de 12 mts.

Un capítulo de gran importancia en el desarrollo del análisis que aporta a la hora de proponer el nuevo proyecto es la estructura del espacio público y plan de desarrollo turístico en donde el POT define aspectos a tener en cuenta como el Sistema hídrico, obligando a los urbanizadores a realizar las obras necesarias para lograr la reforestación y adecuaciones de taludes con cobertura vegetal técnicamente tratada. Para los canales abiertos y colectores también se contemplara en la normativa urbana y de usos del suelo el aislamiento respectivo, debiendo exigir a sus propietarios el debido mantenimiento. Se destacan el río Guali y algunas escorrentías que han sido cubiertas con edificaciones.

El sistema orográfico y recreativo, el cual integra el verde de reglamentación generado a través de la aplicación de las normas urbanísticas y del código de recursos naturales en los diferentes desarrollos urbano; necesarios para la protección de cauces o fuentes hídricas; al igual que para la recreación activa y pasiva de los habitantes a nivel sectorial (barrio).

Está constituido por parques, antejardines, zonas verdes y comunales, zonas de protección ambiental, como los aislamientos de quebradas y ríos.

El verde de vías constituido por el verde de los separadores de vías, de las zonas de protección ambiental y demás zonas verdes publicas inherentes al plan vial. Incluye los recorridos ecológicos del suelo urbano y rural, que debido a sus condiciones de orden ecológico ambiental espacial, exigen rigurosa conservación.

Por lo tanto no resisten obras civiles como pavimentación, contrario a ello se preservan las condiciones naturales forestales de los recorridos existentes hacia los altos de los cerros circundantes, permitiendo obras de arte tendientes a corregir procesos erosivos causando por deforestación.

Relacionado con el patrimonio histórico, cultural y arquitectónico, los elementos que identifica el POT como constitutivos de espacio público son el Centro histórico y su área de influencia (Declarado Monumento Nacional), se relacionan las edificaciones declaradas como de patrimonio histórico, cultural y arquitectónico, por el Consejo de Monumentos Nacionales:

- Centro histórico y su área de influencia, Declarado Monumento Nacional.
- Plaza de mercado.
- Puente Navarro
- Catedral Alto del Rosario
- Cuartel de la Ceiba-Museo del rio
- Cuartel de la Popa
- Centro cultural Alfonso Palacio Rudas
- Iglesia del Carmen
- Alcaldía Municipal
- Casa Museo Alfonso López Pumarejo
- Casa de los Conquistadores
- Casa Farmacia Nueva
- Puerto fluvial de Caracolí
- Puerto fluvial de Arrancaplumas
- Estación del Ferrocarril de Honda
- Parada Ferrocarril de Perico
- Teatro Honda
- Teatro Unión
- Casa de los Virreyes
- Calle de las trampas y vías confluyentes

- Calle del sello real
- Calle del retiro
- Calle del Remolino o Tenerife
- Cuesta de San francisco
- Cuesta de la popa
- Plaza del Alto del Rosario
- Plaza de la Américas
- Plaza de la Independencia (El Carmen)

Dentro de este contexto a continuación podemos visualizar el Espacio público actual con su descripción del sitio y su área en m2.

ESPACIO PUBLICO ACTUAL	
DESCRIPCION SITIO	AREA M2
Polideportivo Barrio Caracoli.	360.00
Polideportivo Barrio Planadas	480.00
Polideportivo Barrio Eljardín	473.00
Barrio Concordia	500.00
Barrio La Polonia.	900.00
Barrio Obrero	990.00
Barrio Santa Lucia.	2500.00
Barrio Santofimb.	392.00
Barrio El refugio	700.00
Cra 14 entre cales 28 y 30	22500.00
Barrio Villa el placer.	1800.00
Barrio San Pablo	400.00
Barrio Virgilio Barco	910.00
Barrio Panchigua	375.00
Barrio el Carmen	750.00
Parque Tito Ospina.	300.00
Boulevard Del río Gualí / Centro Cultural APR.	960.00
Boulevard Del río Gualí / Calle del comercio	3000.00
Parque de las americas	750.00
Parque del Alto del Rosario	1500.00
Parque de las viudas	1200.00
Polideportivo de Quebrada seca.	875.00
Polideportivo Parque Mutis	1000.00
Urb. Soto Camero	625.00
Barrio Chico	594.00
Parque Barrio El triunfo	6500.00
Parque de los periodistas	1750.00
Parque Barrio Gualí	200.00
Parque divino niño	900.00
Parque El León	600.00
Parque Diana Carolina	750.00
Parque recreativo y deportivo David Hughes.	92000.00
Parque El Reposo	500.00
Urbanización la Habana.	1528.00
Barrio Rotario	2400.00
Brisas del Gualí	1800.00
Barrio Santa Helena.	600.00
Balneario la picota y zonas aledañas	72000.00
<b>TOTAL</b>	<b>226.362,00</b>
Son Dos cientos veintiséis mil trescientos sesenta y dos metros metros cuadrados.	

Tabla 1

En cuanto al sistema de los servicios públicos, es relevante conocer la localización e implementación de las plantas de tratamiento con el objeto de lograr un adecuado suministro con mayor cantidad y calidad de agua potable para el área urbana de Honda, así que:

- **Red Principal de Distribución:** Para optimizar la distribución de agua tratada a menores costos, acorde con la dinámica de crecimiento de la ciudad y demanda potencial de agua, las redes del servicio de acueducto deben tenderse técnicamente, en lo posible siguiendo los corredores de servicio definidos por el trazado de las vías principales, cubriendo el 100% de la población ubicada dentro del perímetro urbano.
- **Alcantarillado:** La administración Municipal debe garantizar la prestación del servicio de alcantarillado, de conformidad a la ley que regula la materia, exigiendo a las diferentes entidades que presten o decidan participar en la prestación de dicho servicio, el tratamiento independiente de aguas lluvias y servidas; teniendo en cuenta que esta última solo sean vertidas a las fuentes hídricas, previo tratamiento, conforme a lo exigido por la entidad competente en materia ambiental.

Tratando el tema respecto al Saneamiento Hídrico, deben implementarse, los proyectos necesarios para el saneamiento de la Quebrada Seca, y el Río Guali, por ser las más afectadas por el vertimiento de las aguas residuales; igualmente para aquellas que por las mismas circunstancias de la dinámica de crecimiento de la ciudad en el futuro se vean amenazadas. En consecuencia, debe llevarse a cabo la construcción de colectores con sus respectivas plantas de tratamiento, previendo las áreas necesarias, dando cumplimiento al Plan de Alcantarillado.

La plaza de mercado, como tema de equipamientos de la zona, acorde con el crecimiento longitudinal de la ciudad y la posibilidad a largo plazo de la saturación de la plaza de mercado actual, se debe de fomentar la creación de puntos de mercadeo de productos agrícola que estén integrados a la ciudad, pero en sitios periféricos estratégicos que no permitan el caos vehicular y peatonal durante el intercambio de estos productos. Por lo tanto, el POT desarrolla los siguientes proyectos:

- Elaboración de un Plan Maestro para la localización de centros de mercadeo y acopio. Este plan será concertado con los comerciantes de la plaza de mercado y los usuarios del servicio.
- **Uso de semovientes especializados para controlar el volumen de desechos orgánicos producidos por la plaza de mercado.**

- Estudio y proyecto para la reubicación de los puestos que invaden la galería exterior, los espacios de circulación interior y el mercado temporal (campesino) en un sector aledaño, que de complemento a los usos y necesidades de la plaza de mercado cumpliendo con las normas establecidas en la reglamentación del centro Histórico.

Mientras se ejecuta lo anterior, sobresale un tema que interesa y es que mientras se ejecuta el plan de localización de los centros de acopio en el mediano y largo plazo, la Alcaldía municipal tiene en proyecto la adecuación del planchón de Paloquemao, colindante con la plaza de mercado, para instalar allí las casetas localizadas en el exterior alrededor de la plaza. Este proyecto de intervención está en trámite ante el Ministerio de Cultura, Dirección de Patrimonio; debido a que las obras propuestas están dentro del área de influencia de una edificación de carácter patrimonio. Se deben tener en cuenta para la ejecución de este proyecto las recomendaciones del Ministerio de Cultura.

La delimitación específica de las zonas destinadas a parques y de las zonas destinadas para equipamiento comunal público, en los planos de *proyectos urbanísticos, cuadros de áreas de zonas de uso público y esquemas o planos de deslinde de zonas*, deberán delimitarse y deslindarse las áreas destinadas a parques y espacios peatonales correspondientes a plazas, plazoletas, zonas verdes y alamedas; y las destinadas al equipamiento comunal público, acotando y amojonando, de manera independiente, los terrenos destinados a cada uno de estos usos.

Dentro de este concepto urbano en Honda el POT nombra el manejo que se le debe dar a la parte ambiental urbana por medio de una serie de temas o componentes, dentro de estos vemos que en el componente Ambiental; es fundamental el implemento estratégico para el manejo adecuado de los recursos naturales, a partir de la reasignación de usos al suelo, la disposición final de residuos sólidos urbanos y tratamiento de las aguas residuales domésticas.

En las estrategias de prevención y descontaminación es responsabilidad de la administración del municipio de Honda, emprender acciones tendientes a **mitigar los diferentes impactos de orden Urbanístico y Ambiental por contaminación atmosférica, visual, por residuos sólidos y líquidos, por ruido.**

En la contaminación por residuos sólidos y líquidos, se deben emprender las siguientes acciones:

- Fumigación en todo el lugar, cada 15 días para evitar la proliferación de plagas.
- Recubrimiento con cal, la parte profunda de la hondonada, la cual acelera la degradación de los residuos existentes.

- Cerramiento del lote de disposición para evitar el arrastre de residuos por el viento.
- Continuar con la campaña de aseo en la vía de acceso al botadero, como también de las áreas aledañas.

### **Relación entre la Alcaldía de Honda en pro al desarrollo**

En cuanto a la Alcaldía de Honda- Tolima, vemos aspectos importantes en cuanto a la proyección que tienen frente al municipio de Honda, dentro de esto, la planeación y ejecución consta de **planes, programas y proyectos**. En los planes se informa acerca del POT analizado y presentado anteriormente, el Plan de Desarrollo Municipal de Honda 2012-2015, Plan de acción Planeación y Desarrollo Físico, Plan Ambiental, Plan de Cultura, Planes de mejoramiento, y Plan Integral de Convivencia y Seguridad Ciudadana. Dentro del Plan de Desarrollo Municipal [3], Honda es la tercera ciudad colonial de Colombia, está ubicada en el centro del país, en los accidentes geográficos conformados por el río Magdalena y sus principales tributarios de la zona, los ríos Guali, Guarino y Sabandija. Está conectada vialmente con las principales ciudades de Colombia, por lo que actualmente se le denomina “Estrella vial”.

Por sus características geográficas goza de un clima cálido seco Tropical. Además, cuenta con una gran riqueza hídrica representada por numerosos ríos, quebradas y nacimientos de agua que enriquecen escenarios naturales propicios para el ecoturismo, la recreación y el descanso.

Fue el primer puerto sobre el río Magdalena y paso obligado de toda la Colonización Española hacia el interior del país, lo que dio como resultado un proceso de desarrollo urbano que la convirtió en un centro económico y de desarrollo nacional de toda la Nueva Granada hasta mediados del siglo XX.

Asimismo, por sus innumerables construcciones coloniales, riqueza urbanística, patrimonio histórico y cultural fue declarada Monumento Nacional mediante Decreto 1192 de 1977.

Como consecuencia del impacto de los fenómenos naturales y de la inexperiencia e improvisado manejo de los recursos públicos por parte de las diferentes administraciones, actualmente cientos de familias están damnificadas y afectadas, sin techo, y viviendo en condiciones infrahumanas, agravadas con el incremento del desempleo originado por el cierre de la vía Honda – Guaduas y la falta de sentido de pertenencia de la clase dirigente y los propios Hóndanos para defender los recursos asignados por el Gobierno Nacional, que por negligencia los dejaron trasladar a otros municipios.

También, las irregularidades detectadas por la Procuraduría Departamental en la contratación de las obras del río Guali, la demora injustificada en su contratación, la lenta ejecución de las obras y el desconocimiento de la mano de obra de los Hóndanos, no solamente ha ocasionado otras pérdidas para el Municipio, sino que han agravado la crisis, ocasionando que la ciudadanía pierda representatividad en la administración de turno.

Dentro del Turismo, el centro histórico es el lugar central de Honda en sentido económico y social pero no es plataforma estratégica de ninguna actividad regional. Se plantean una serie de proyectos a desarrollar en temas de espacio público como el diseño de rutas y senderos turísticos urbanos y rurales que articulen los espacios públicos y los convierta en centros de actividad y desarrollo.

Recuperación y restauración de las estructuras arquitectónicas clasificadas como Bienes de Interés Cultural:

- Plaza de Mercado
- Centro Cultural Alfonso Palacio Rudas
- Estación del Tren
- Edificio Antiguo cárcel

Dentro de la gestión territorial y ambiental, auspiciaremos un modelo de ordenamiento territorial en el marco de Ciudad Región y sustentado en la noción de hábitat, que implica equilibrio, equidad, inclusión social y sujetos sociales comprometidos con prácticas de desarrollo sostenible, armonioso y respetuoso del medio ambiente.

Racionalizaremos el uso del suelo urbano a través de un modelo de Municipio denso y compacto, propiciando programas de mejoramiento integral de vivienda, renovación y conservación urbana. Optimizaremos con soluciones de proximidad, la prestación de los servicios y la mitigación de riesgos. Los nuevos equipamientos urbanos deben incluir redes de conectividad que integren la ciudad a un mundo global.

Es importante mencionar también, el objetivo que se tiene en cuanto las vías, comunicación y transporte el cual trata de Contar con la malla vial urbana y rural en buenas condiciones de transitabilidad, que le brinden seguridad y bienestar a la ciudadanía. Ofrecer a propios y extraños un servicio público de transporte moderno con cobertura en todos los sectores del Municipio.

La estructura física adecuada también es relevante dando pistas del mejoramiento que se quiere tener en cuanto al espacio público de la zona, estas van a estar ligadas de acuerdo a las necesidades:



- Incrementaremos, recuperaremos y realizaremos campañas de mantenimiento de áreas verdes, parques y zonas de interacción social porque el espacio público pertenece al ciudadano y como tal, no puede ser privatizado. Las soluciones a la invasión permanente de estas zonas serán integrales y con visión social, dando participación a los actores involucrados para que sean sostenibles.
- Gestionaremos los recursos del orden departamental y Nacional para la construcción de la infraestructura turística; malecones, miradores, puertos y muelles, para la **protección y recuperación de las rondas de los ríos y quebradas.**
- Se implementará el **manejo y disposición final de los residuos sólidos** e incentivará a través de programas de reciclaje y la instalación de plantas de procesamiento de elementos reciclables y transformación de desechos orgánicos.

En el equipamiento municipal, se plantea mejorar el entorno urbano recuperando el espacio público, embelleciendo los parques y zonas verdes para el disfrute de los habitantes y turistas. A continuación, se explica claramente el Programa, la línea base y finalmente las metas del programa.

RECUPERACIÓN DE ZONAS VULNERABLES Y DE INTERES PÚBLICO	80% del Espacio Público del centro del Municipio invadido.	50% del espacio público de la zona del centro del Municipio recuperado y embellecido.
	40% de las riveras de los Ríos Gualí, Guarinó y Magdalena afectadas por los estragos de la ola invernal	25% de las riveras afectadas de los Ríos Gualí, Guarinó y Magdalena, recuperadas con obras de protección
	25% de las riveras de las Quebradas Padilla, Bernal, Seca, Jaramillo, Embarcadero y Perico, afectadas por los estragos de la ola invernal	25% de las riveras afectadas de las Quebradas Padilla, Bernal, Seca, Jaramillo, Embarcadero y Perico, recuperadas con obras de protección.
	60% de la infraestructura declarada Monumento Nacional afectada por la ola invernal y en estado de deterioro.	Recuperación y mantenimiento del 30% de los Monumentos Nacionales afectados por la ola invernal o deteriorados
LAS ZONAS VERDES NOS PERTENECEN A TODOS	75% de las zonas verdes sin mantenimiento o inexistentes.	50% de las zonas verdes del Municipio recuperadas y con plan de mantenimiento.
	No existen normas urbanísticas reglamentarias para el uso del espacio público y equipamiento colectivo.	Adoptar un Plan de Manejo de Espacio Público y Equipamiento Colectivo

Tabla 2

Fuente: Alcaldía de Honda – Tolima

A nivel ambiental, dentro de los objetivos se trata de definir e implementar una política de conservación y sostenibilidad de los recursos naturales no renovables, en este punto se presenta el respectivo cuadro señalando los programas a desarrollar, la línea base y las metas del programa.

PROGRAMA	LINEA BASE	METAS DEL PROGRAMA
HONDA, COMPROMETIDO CON LA CONSERVACIÓN DEL MEDIO AMBIENTE	No existe política ambiental municipal	Formular una política ambiental que garantice la sostenibilidad del territorio y cumpla con el código nacional de los recursos naturales.
EDUCACIÓN AMBIENTAL	No todas las Instituciones Educativas cuentan con PRAES y en las que existen no se ejecutan adecuadamente.	Coordinar la elaboración y aplicación de los PRAES en todas las Instituciones Educativas del Municipio
	No existen grupos de interés ambiental	Implementación de 35 Vigías Ambientales y aplicación del Acuerdo que reglamenta el Comparendo Ambiental
PROTECCION Y RECUPERACIÓN DE CUENCAS Y MICROCUENCAS	No existen POMCAS de los Ríos y Quebradas del Municipio.	Elaborar y adoptar los POMCAS de los Ríos y Quebradas del Municipio.
	No se han recuperado las rondas de protección ambiental de los Ríos y Quebradas.	Garantizar un 25% de los recursos necesarios para la adquisición de los predios particulares que forman parte de las rondas de protección ambiental de los Ríos y Quebradas.
		Ejecutar 4 programas de reforestación de cuencas y microcuencas
FORTALECIMIENTO DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE RIESGOS Y EMERGENCIAS	Existen el Municipio Organismos de Socorro (Cuerpo de Bomberos, Cruz Roja y Defensa Civil), que no cuentan con los equipos y logística necesarios para atender las emergencias.	Fortalecer y dotar a todos los organismos de socorro del Comité Local de Emergencias con los equipos y logística necesarios para su buen funcionamiento.
	No existe Plan de Prevención y Atención de Emergencias y Desastres	Elaborar y poner en práctica el Plan de Prevención y Atención de Emergencias y Desastres

Tabla 3  
Fuente: Alcaldía de Honda – Tolima

Por otra parte, en cuanto al Plan de Acción de la Alcaldía [4], proponen algunos proyectos que tienen que ver con la Dimensión Estratégica Territorial, dentro de un programa de Gestión Territorial y Ambiental.

En los proyectos resaltan la Gestión red vial, se gestionarán los recursos para la ampliación, reparación y mantenimiento de la malla vial a través de convenios de cofinanciación, para lograr una movilidad fluida y eficiente que impacte positivamente en el bienestar y conectividad de la ciudadanía.

Contar con la malla vial urbana en buenas condiciones de transitabilidad, que le brinden seguridad y bienestar a la ciudadanía.

Por el lado del sector equipamiento, se resalta principalmente la mejora del entorno urbano recuperando el espacio público, embelleciendo los parques y zonas verdes para el disfrute de los habitantes y turistas. Adicional a esto, se plantean las obras de protección del Rio Guali para la recuperación de las zonas afectadas por la ola invernal.

Dentro de esto, es fundamental mencionar el manejo y disposición final de residuos sólidos basados principalmente en definir e implementar la política de manejo y

disposición final de residuos sólidos, diseñar y ejecutar una campaña de reciclaje de basuras en todas las instituciones públicas y privadas del municipio, en consecuencia, se recuperaran las zonas afectadas por la ola invernal y se gestionaran recursos del orden departamental y nacional para la construcción de la infraestructura turística; malecones, miradores, puertos y muelles, para la protección y recuperación de las rondas de los ríos y quebradas.

La Unidad Municipal de Asistencia Técnica Agropecuaria desarrolla también un Plan Ambiental basado en la obligación, protección y preservación de los recursos naturales y dar cumplimiento a todas las leyes y normas que lo condicionan. La UMATA propuso oficialmente varios ítems y participo en el consejo del plan de desarrollo municipal, incluyendo labores como:

- Se propuso que la siembra de árboles en espacios públicos debe ser autorizada por el municipio bajo una planeación y directrices dada por la UMATA.
- Se trabajó en la socialización, capacitaciones, asistencia técnica con prácticas dirigidas a la racionalización del uso del suelo y del agua, buenas prácticas agropecuarias dentro del marco de protección al medio ambiente sostenible y sustentable.
- Se llevó a cabo el proyecto de “techos verdes”, que es un cultivo de proyectos productivos y a la vez para mitigar la onda de calor en los hogares, además de la captura de CO<sub>2</sub>.

La disposición de basuras, su manejo y clasificación es otro gran problema municipal, el cual, la UMATA ha estado trabajando en propuestas para solucionar, mitigar y establecer políticas de manejo entre la comunidad y el ente territorial. Así mismo;

- . Se han realizado campañas de concientización en el día de agua, con volantes y socialización para la conservación y preservación del recurso agua.
- . Se han realizado campañas para la mitigación del fenómeno del niño, en especial de evitar los incendios forestales.
- . Se ha divulgado por los medios de comunicación local las conductas que deben tener los ciudadanos en el manejo de los residuos sólidos, su clasificación, su manejo y disposiciones legales.
- . Se han realizado siembra de árboles en el relleno sanitario, en el río Gualí y en la vereda Tambor.
- . Se han realizado socialización con la comunidad en lo concerniente al comparendo ambiental y llamados de atención a la comunidad del barrio la magdalena y el sector

comercial de la manzana vecina que venían contaminando con basuras éste sector, todo lo anterior con el acompañamiento de la Policía Nacional.

. Cada domingo se ha participado en las juntas convocadas por las juntas de acción comunal de cada barrio de nuestra ciudad.

. Se dará inicio a la capacitación sobre ARBOLADO URBANO dictada por el Dr. Carlos Devia de la Universidad Javeriana en asocio con la UMATA, la cual se busca establecer el inventario y clasificación de la flora en la ciudad de Honda, y lograr impulsar una planeación estratégica en ornato y arbolado urbano.

. Se han elaborado proyectos de reforestación de la quebrada Padilla, Paramillo, Bernal, río Gualí y sectores del río Magdalena.

. Se hace el puente entre la Comunidad y Cortolima en lo concerniente a permisos de poda y tala de árboles.

Además de lo anterior, el Plan de Acción Cultura Vigente del 2015, está basada en preservar la identidad cultural de la población, recatando los valores y expresiones artísticas, conservando el Patrimonio Histórico y cultural del municipio a través de una política pública que integre los diferentes programas a nivel nacional, departamental y local.

En cuanto a los programas se enumeran distintos de acuerdo a varios temas importantes como el fortalecimiento y recuperación del Patrimonio Cultural y natural, para esto, se pretende:

- Rescatar y conservar las construcciones declarada Patrimonio Cultural
- Mantenimiento del Patrimonio cultural rescatada y conservada
- Rescatar la tradición cultural y estimular la creación artística del municipio
- Implementar el plan de recuperación y mejoramiento de fachadas de inmuebles del centro histórico del municipio de Honda
- Recuperación y restauración del Centro Cultural Alfonso Palacio Rudas
- Recuperación de 5 fachadas de inmuebles del municipio de Honda.

### **La Agenda Ambiental y su visión de ciudad**

La Agenda Ambiental de Honda Tolima, importante a la hora de ver como es ambientalmente la zona y como la comunidad está actuando frente al medio ambiente. Dentro de esto, donde se informan aspectos geográficos, como climáticos de Honda Tolima, así como la explicación de su contexto ambiental incluyendo el relieve montañoso, las fuentes hídricas, etc. Adicional a esto, se informan sistemas físicos, naturales, y de la biota. Es importante recalcar que esta agenda evidencia todo lo relacionado con el

sistema edificado en la región, los sistemas urbanos y su relación con la sociedad, la infraestructura tecnológica en cuanto al espacio público, a la manera en que está organizado el territorio a nivel de redes eléctricas, hidráulicas en las cuales se apoyan las viviendas. Por otro lado, e informa acerca de la vulnerabilidad y riesgos ambientales principalmente por su ubicación. También informa respecto a sistema social, cultural, económico productivo dividiendo los sectores. La agenda ambiental además realiza un plan de acción ambiental municipal, informa lo que tiene que ver con la calidad de vida urbana y rural, conservación ambiental y finalmente programas y proyectos.

Dentro de este contexto, a nivel de la temperatura, es homogénea con fluctuaciones de 26,4 °C en el sector Nor-Occidental hasta 28 °C para el resto del territorio. También es de aclarar que el número de estaciones fue mínimo para éste tipo de análisis. En general la temperatura media anual para el Municipio es de 27,6 °C. El comportamiento a través del año es el siguiente: Un primer periodo caluroso de Enero a Marzo y otro de Junio a Agosto y dos periodos de menos temperatura de Abril a Mayo y de Octubre a Diciembre. Según promedio anual para todas las estaciones, el mes más caluroso es Agosto con 28,5 °C y el menos caluroso Noviembre con 26,9 °C.

La clasificación climática, también es un factor fundamental para el estudio de la zona teniendo en cuenta que las zonas Norte-Centro y Sur Occidente del municipio es un clima cálido semihumedo. Predomina el 100% en todas las veredas a excepción de la Vereda Bremen que solo influye su sector Norte. Su área de influencia equivale al 79.65% del territorio. Comprende precipitaciones anuales entre 1.750 a 2.300 mm. y temperatura media de 27,5 grados centígrados y en su totalidad pertenece al piso térmico cálido.

Los sectores más húmedos se encuentran en las cuencas hidrográficas, ya que son los sectores por donde se concentran las corrientes de agua, con algunos porcentajes de infiltración formando depósitos subterráneos. Los sectores más secos son los localizados topográficamente más altos, como las cordilleras, donde el agua lluvia principalmente fluye por escorrentía, con muy escasa retención, debido al carácter de sus unidades litológicas.

La Agenda Ambiental, también explica la Hidrología de la zona, el cual es bastante rico en recursos hídricos por contar en su territorio con el paso del Río Grande de La Magdalena, el más importante del país, el Río Gualí, Guarinó y varias quebradas como Quebrada Seca, Padilla y Bernal con caudales constantes en todas las épocas del año y Quebrada

Jaramillo, Embarcadero, Guácimal, Caño Concha, Perico, entre otras, que son de carácter intermitente. La riqueza hídrica del Municipio no ha sido evaluada adecuadamente. Un inventario indica la existencia fuera de los grandes ríos de por lo menos 30 quebradas entre otras (Seca; Padilla; Bernal, con caudales constantes en toda la época del año; y Jaramillo; Embarcadero, Guacimal, Caño Concha, Perico, etc. que es de carácter intermitente). De ellas la Quebrada Padilla surte actualmente el acueducto municipal, siendo su caudal insuficiente para satisfacer las necesidades de la población por esto se tiene el proyecto de iniciar la captación de aguas para este fin de la Quebrada Bernal.

En cuanto la caracterización de las principales fuentes hídricas, vemos el Río Guali que pasa por la zona de estudio y siendo el Segundo en importancia, presenta un valle principal que adopta forma de “V” abierta en la parte occidental de la zona, con una suave pendiente, lo que hace que el río presente meandros con cambios bruscos en su dirección, los cuales en algunos casos son mayores de 90°, ocasionados por controles estructurales de la falla de Puerto Bogotá. Hacia la parte central y oriental (desembocadura en el río Magdalena) este sufre un encajonamiento y con una pendiente 0.95 % que provoca un desnivel de 100 metros en 10.5 Kilómetros, adopta un flujo turbulento que permite la depositación aluvial local, ocasionando erosión lineal fenómeno que se ha detonado a un más por las ultimas crecientes que han destruido los diques que existían en Santa Helena y espolón Bolsa Arena Concreto del Balneario La Piragua perdiendo niveles, base importante que servían para minimizar la velocidad con que transitaba el río en épocas anteriores, lo que ha promovido la socavación de los taludes adyacentes a las curvas de la corriente, originando la desestabilización de muchas laderas habitadas en el Municipio.

Otro punto a resaltar dentro de la información de la Agenda Ambiental, es la calidad del Recurso Hídrico, ya que es fundamental para abastecer a Honda en todo sentido. Entre las fuentes de mayor interés para el Municipio se tiene: el Río Magdalena, Guarinó, Gualí; Quebradas Padilla, Bernal, Lumbí, Seca, Perico y Chimina. En general son fuentes de recursos ictiológicos, medio de transporte, fuentes de agua para el consumo humano, fuentes para la actividad ganadera (abrevadero), lugares para el desarrollo del ecoturismo, etc.

En ese caso estudiamos los ríos que comprender la zona de estudio, dentro de estos encontramos:

- **Río Magdalena:** A lo largo de las tres subcuencas recibe las descargas de aguas residuales producidas tanto en los cascos urbanos ribereños como de los cascos urbanos ribereños de los afluentes del Río Magdalena. La cuenca alta del Río Magdalena recibe aportes de aguas negras de ciudades tan importantes como por ejemplo: Santafé de Bogotá, Ibagué, Neiva y Girardot entre otras, las cuales deterioran las calidades fisicoquímicas y bacteriológicas de la arteria fluvial más importante del país.
- **Río Guali:** Según los resultados del análisis físico – químico y bacteriológico, las aguas de esta fuente presentan un alto valor de turbiedad, una alta presencia de coliformes totales y fecales en forma permanente, producto de la recepción de la mayoría de las aguas residuales de Mariquita, así como la descarga de productos químicos para agricultura y ganadería y aguas residuales de un gran número de fincas ubicados a lo largo de su recorrido, con el agravante que todos estos vertimientos se hacen sin ningún tipo de tratamiento.

Los tipos de Residuos Generados en el Municipio de Honda, son principalmente residuos sólidos y líquidos, residuos hospitalarios, similares y/o peligrosos tanto en la zona rural como urbana, siendo el sector urbano el que mayor volumen de residuos produce (aguas residuales y residuos sólidos) y por ende el que más impacto negativo genera dentro de la Cuenca del Río Gualí como de la Qda. Seca, pues sólo entre un 60 y 80 % de las aguas servidas son tratadas antes de ser vertidas al Río Magdalena y Gualí.

Los residuos que se generan en el sector urbano del Municipio, en los centros poblados y asentamientos aislados se caracterizan por generar niveles considerables de contaminación a nivel del recurso suelo, hídrico, aire y de paisaje, ocasionando afectaciones en la salud de las comunidades que se surten de estas fuentes hídricas y de las que están asentadas cerca a los cuerpos de agua contaminados y a los “botaderos” a cielo abierto que hay en el Municipio.

Sin embargo, en el Plan Básico de Ordenamiento Territorial y el Plan de Desarrollo Municipal, se plantean acciones encaminadas a mitigar esta situación y se concretan a manera de programas y proyectos.

En cuanto a la construcción, adecuación y puesta en marcha del nuevo Relleno Municipal de Honda, se tiene adelantado los estudios de diseño y construcción, además del Estudio de Impacto Ambiental. Es área prevista es de aproximadamente 35 Has, ubicado en la

zona rural, a cinco kilómetros en la vía Honda-La Dorada en la Vereda Perico en el sitio denominado El Porvenir con condiciones técnicas aptas para el desarrollo del Proyecto de Disposición Final De Residuos Sólidos, Mediante la Tecnología de Relleno Sanitario, dando cumplimiento con aspectos fundamentales como el de encontrarse a una distancia aislada al sector urbano, óptimas condiciones de accesibilidad vial y topografía, su conformación geológica media ladera parcial encajonada, con uso del suelo APAP y AFPS . Por tal sentido es viable la modificación del uso del suelo de conformidad a lo establecido en el Artículo 3 del Decreto 838 de 2005, para ser modificado como área de interés social y utilidad pública.

Adicional a esto, los residuos sólidos generados por la actividad de la construcción en la actualidad se disponen en cualquier sitio como rellenos de terrenos a petición de propietarios, sin ningún tipo de control y manejo técnico, en algunos casos se arrojan a cañadas y lechos secos de quebradas, causando impacto negativo al medio ambiente esto debido a que la escombrera que hay en el Municipio se encuentra retirada del casco urbano. Su ubicación es entre las Quebradas Táchira y El Presidio, afluentes directos del Río Magdalena.

En cuanto a la calidad del aire en la zona, de acuerdo con la información suministrada por los líderes que participaron en los talleres que se realizaron en el municipio en este análisis, manifestaron que son frecuentes en sector rural:

- La quema de residuos sólidos (basuras)
- Las quemas para preparar cultivos
- La proliferación de olores ofensivos por los vertimientos de residuos sólidos y líquidos a campo abierto y a las fuentes hídricas.
- Contaminación por el uso excesivo de agroquímicos y plaguicidas.
- El mal estado de las vías en las épocas de verano fuerte hace que se levante demasiado polvo, afectando a la población que transita por ellas y que vive cerca de la vía.

En el sector urbano la calidad del aire se ve afectada por las diferentes actividades que se desarrollan sin el adecuado control ambiental, como son:

- Proliferación de olores ofensivos por causa de las basuras que se generan por el mercado de plaza y las ventas de comidas y bebidas en casetas por el Sector de El Carmen.



- Los olores ofensivos que se generan en la Planta de Sacrificio del Municipio y que afectan sus alrededores.
- Los olores que generan los vertimientos que van a través de los colectores que atraviesan la zona urbana.
- Las ventas de pescado que se ubican sin ningún manejo higiénico en los andenes de la zona urbana.
- Adicionalmente la comunidad reportó el deterioro de algunos vehículos que prestan el servicio de transporte urbano y rural, los cuales generan emanaciones de dióxido carbono (CO<sub>2</sub>) que afectan a los pobladores.

También, la Agenda Ambiental analiza el ruido en la zona, aspecto importante a la hora de analizar componentes de espacio público, y la manera que viven los habitantes el espacio.

La generación de ruido en el casco urbano de Honda, se da por fuentes móviles (automotores y perifoneo) y fijas (concentraciones poblacionales, las industrias y/o comercio, las construcciones, las vías de circulación, los bares y/o “tomaderos”, discoteca y la plaza de mercado o puestos de mercado), son los principales aportantes a la contaminación acústica en el Municipio. En la siguiente tabla se aprecia la distribución de las fuentes generadoras de ruido:

FUENTE GENERADORA	TIPO DE FUENTE	SECTOR
Natural	Sonidos de animales (perros, caballos)	Veredas: Caimital, El Bremen, El Mesuno, El Triunfo, Guácimal, Kilómetro 42, Llano de Villegas, Perico. Sector de la plaza de mercado.
Antropogénica	Tráfico vehicular, pitos.	Sector El Carmen, Zona Rosa, Zona Centro, terminal.
	Alarmas, sirenas y perifoneo	Zona Centro Casco Urbano, sector el Carmen , Zona Centro, Comercio.
	Industria	Solla S.A., Fanal, INPEC Honda.
	Discoteca y Bares	Zona Rosa, todo el sector del Carmen, Centro, Plaza de Mercado.
	Espectáculos públicos	Plaza de Ferias, Polideportivos, Parques, casetas, actividades religiosas y las celebraciones en torno a las fiestas patronales, Festival de La Subienda, Carnaval del Río.

#### Tabla 4

Definir y regular los instrumentos administrativos y mecanismos necesarios para la prevención y el control de los factores de deterioro ambiental y determinar los criterios de evaluación, seguimiento y manejo ambientales de las actividades económicas son una tarea importante para tener en cuenta dentro de los programas y proyectos.

En cuanto al área Urbana, es el principal puerto sobre el río Magdalena en el interior país, El casco urbano del Municipio de Honda, se encuentra ubicado al noreste de la capital; presentando una infraestructura antigua que se mezcla con las nuevas edificaciones que se han construido, sus calles son angostas algunas empedradas debido a que conservan características históricas; ellas se mezclan con la vegetación presente como almendros, veraneras, ceibas, ficus entre otros. El Municipio tiene un gran problema debido a que no se puede expandir ya que está encerrado entre montañas, haciendo que se susceptible a fenómenos de inundaciones de barrios y a pérdida de terrenos aledaños a los cauces de los ríos que lo circundan (Magdalena, Gualí).

Dentro de la infraestructura Vial, El Municipio de Honda se caracteriza por el encuentro de vías de carácter Nacional como son: Autopista Bogotá-Medellín, Troncal Magdalena, Vía Costa Atlántica; vía Nacional Bogotá - Honda - Manizales; Honda - Ibagué - Cali. Esta red de vías lo cruzan en sentido Oriente-Occidente y Norte-Sur dentro del casco urbano, debido a las características fisiográficas del Municipio; son estas vías las que han generado desarrollo lineal de la ciudad.

Se argumenta que debido a los accidentes geográficos como son: conformación en terrazas, ríos, quebradas y corrientes naturales que atraviesan el casco urbano, complican significativamente la planificación vial para el desarrollo integral de la misma, pues las calles, carreras y avenidas han sido el resultado del desarrollo urbanístico de tipo improvisado y/o casual, lo que ha generado que en diferentes lugares de la población no exista integración vial.

#### **Estado actual escala regional**

Cuando analizamos el estado actual de la ciudad de Honda respecto al deterioro urbano, nos encontramos con unos grandes centros urbanos aledaños de la ciudad con cierta conexión entre ellos sobre todo en la parte oriental del país con la incorporación de la ruta del sol. Pero vemos que no hay una fácil conexión entre estos grandes centros como

Bogotá, Cali, Huila, Ibagué, Manizales, Medellín, etc. Con el centro del país en donde se ubica la ciudad de Honda. A nivel ambiental se observa un deterioro del Río Magdalena por el poco flujo fluvial o por el flujo fluvial informal, contaminando así este importante cuerpo de agua que históricamente fue muy importante a nivel nacional e internacional.

Analizando en una escala más reducida en donde se visualizan los sub-centros patrimoniales aledaños a Honda encontramos la desarticulación entre estos generando como consecuencia un mayor deterioro no solo a nivel urbano sino un deterioro cultural, de identidad de un patrimonio tangible e intangible que con ayuda al poco aprovechamiento ecológico se va abandonando y deteriorando mucho más. Dentro de esto, encontramos sub-centros con distinto carácter que, si se potencia el eco-turismo, se podría llegar a fortalecer el Patrimonio tangible e intangible para así, fortalecer también, la identidad, la cultura e inclusive la importancia que se le debe dar al Río Magdalena.

Dentro de estos sub- centros patrimoniales aledaños a Honda encontramos:

## CENTROS PATRIMONIALES ALEDAÑOS A HONDA

### MAGDALENA ALTO

- AMBALEMA** ..... PATRIMONIO  
(1627)
- . ARQUITECTURA CON LENGUAJE COLONIAL Y FACHADAS AFORTICADAS
  - . TRAZA ORIGINAL ORGANIZADA ALREDEDOR DE LA PLAZA
  - . MALECÓN QUE BORDEA PARTE DEL RÍO
  - . ANTIGUA ESTACIÓN DEL FERROCARRIL
- ECOTURISMO**
- . BALNEARIO
  - . GASTRONOMÍA

### MAGDALENA MEDIO

- HONDA** ..... PATRIMONIO  
(1560)
- . TRAZA PARTICULAR IRREGULAR CON NUMEROSA CANTIDAD DE PUENTES DEBIDO A SU LOCALIZACIÓN GEOGRÁFICA
  - . ACTUALMENTE CON 6 PUENTES QUE CONECTAN EL CENTRO CON EL RESTO DEL MUNICIPIO.
  - . SISTEMA DE PUERTOS (NORTE Y SUR)
  - . PATRIMONIO INTANGIBLE : CARNAVAL DE LA SUBIENDA, HOMENAJE AL PESCADOR, FESTIVAL NACIONAL DEL RÍO, SAN PEDRO Y SAN JUAN.
  - . LENGUAJE ARQUITECTÓNICO COLONIAL Y REPUBLICANO
- ECOTURISMO**
- . GASTRONOMÍA : LECHONA, TAMALES, VIUDO DE CAPAZ, MOJARRA FRITA, AVENA, QUESILLOS, ACHIRAS,
  - . PRODUCTORES DE AROZ, ALGODÓN, MAÍZ, AJONJOLÍ, YUCA .
  - . MALECÓN TURÍSTICO
  - . MIRADORES

- LA DORADA** ..... PATRIMONIO  
(1923)
- . EDIFICACIONES DE INTERÉS DE UNA ÉPOCA MODERNA : ESCUELA DE ENFERMERÍA
  - . CASA DE LOS INGLESES, ANTIGUA ESTACIÓN DEL TREN, CASA DE LA ESO, CATEDRAL DE LA DORADA,
- ECOTURISMO**
- . FIESTAS COMO EL CARNAVAL DEL RÍO, DESFILE NAÚTICO POR EL RÍO.

- ARMERO - GUAYABAL** ..... PATRIMONIO
- . RUINAS DE LA CATEDRAL
  - . MUSEO
- ECOTURISMO**
- . PARQUES / MIRADORES / BALNEARIOS / COMPLEJO TURÍSTICO / PISCINA NATURAL / SERPENTARIO.

- MARIQUITA** ..... PATRIMONIO
- . HISTORIA
  - . EDIFICACIONES PATRIMONIALES
  - . RUINAS
  - . LUGARES EMBLEMÁTICOS
- ECOTURISMO**
- . PASAJES NATURALES / ACTIVIDADES CULTURALES Y DE ENTRETENIMIENTO / CATARATAS/ BOSQUE MUNICIPAL / GASTRONOMÍA

- LIBANO** ..... PATRIMONIO
- . MOVIMIENTO CULTURAL
- ECOTURISMO**
- . FINCAS ( SENDEROS Y SITIOS DE OBSERVACION DE LA FAUNA )
  - . DEPORTES DE AVENTURA EXTREMA

- MURILLO** ..... PATRIMONIO
- . PLAZA PRINCIPAL DEL PUEBLO
  - . VIVIENDA ARQUITECTÓNICA
  - . TEMPLO DE LA MEDALLA MILAGROSA
- ECOTURISMO**
- . TERMALES DE LA MONTAÑA
  - . CASCADA LA PLANTA
  - . PARANÓ DE MURILLO
  - . PARQUE PRINCIPAL

### MAGDALENA BAJO

- GUADUAS** ..... PATRIMONIO
- . EDIFICACIONES PATRIMONIALES :
  - . CONVENTO DE LA SOLEDAD / PUENTE NAVARRO / CASA MUSEO POLICARPA SALAVARRIETA/ PUERTO BOGOTÁ
- ECOTURISMO**
- . MIRADOR PIEDRA CAPIRA

### CENTROS A POTENCIAR TOTALMENTE

**CAMBIO / MENDEZ / FALAN**

- PERIODO COLONIAL** .....
- . TRAZA ORTOGONAL CON TRAZA CENTRAL
  - . TEJAS DE BARRO
  - . MURDOS EN TAPIA
  - . GRANDES PATIOS INTERIORES

- PERIODO REPUBLICANO** .....
- . MISMAS CARACTERÍSTICAS URBANAS
  - . ARQUITECTURA ECLECTICA QUE APLICA LOS CONCEPTOS DE JERARQUÍA, RÍTMOS, SIMETRÍA, Y ORNAMENTACIÓN

Fuente: Construcción propia

## Estado actual escala municipal

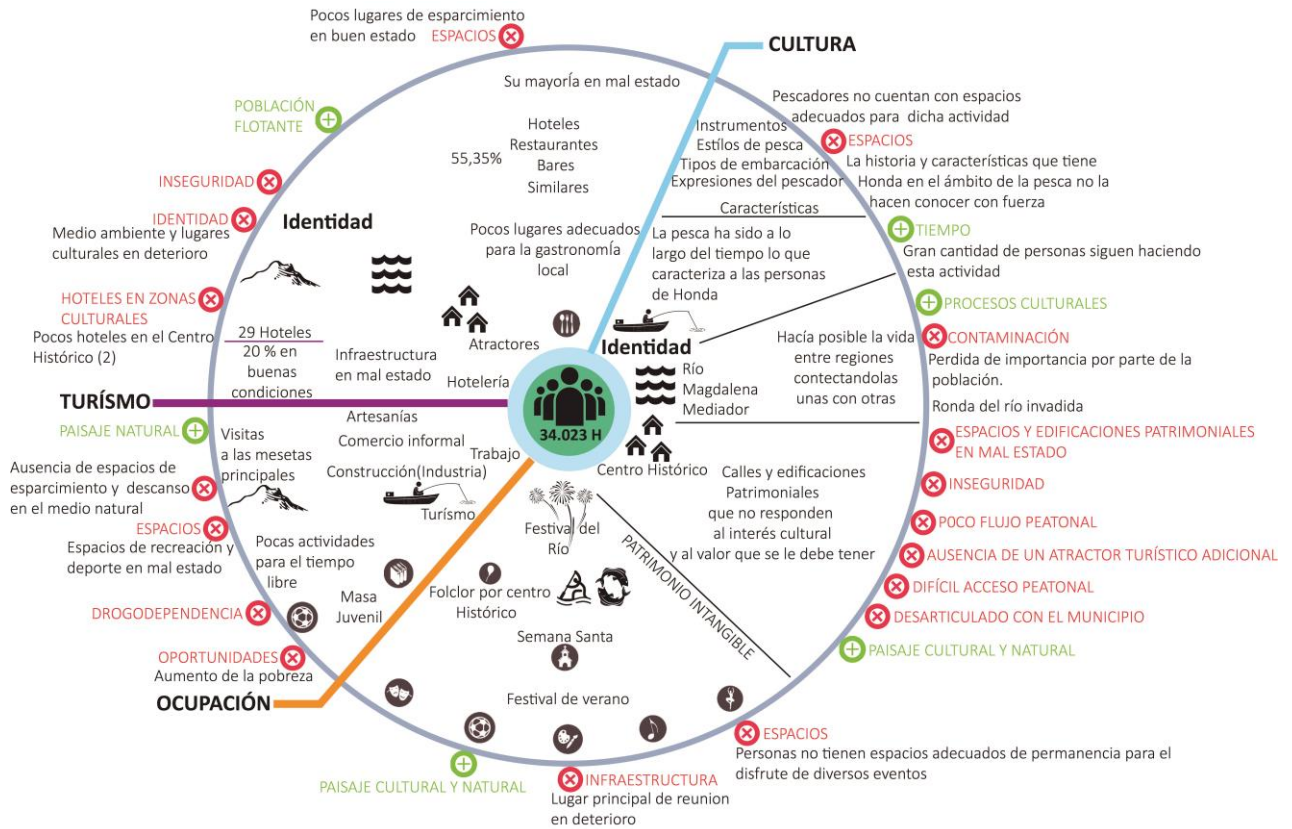
Este deterioro de centro urbano se va a reflejar a nivel urbano cuando vemos las 4 vías principales que conectan el municipio con el Centro Histórico en donde le dan importancia al vehículo y excluyen al peatón, dificultando la accesibilidad peatonal al Centro Histórico, evitando el vivir la esencia de Honda, vivir su clima, su identidad, su cultura y al contrario, generando más espacios desolado, en deterioro los cuales ayudan al peligro de los habitantes y los turistas que van a visitar la ciudad.

Adicional a esto, no existe un sistema de movilidad integrado que ayude a conectar todas las zonas del municipio con el Centro Histórico, lo que hace que la accesibilidad se

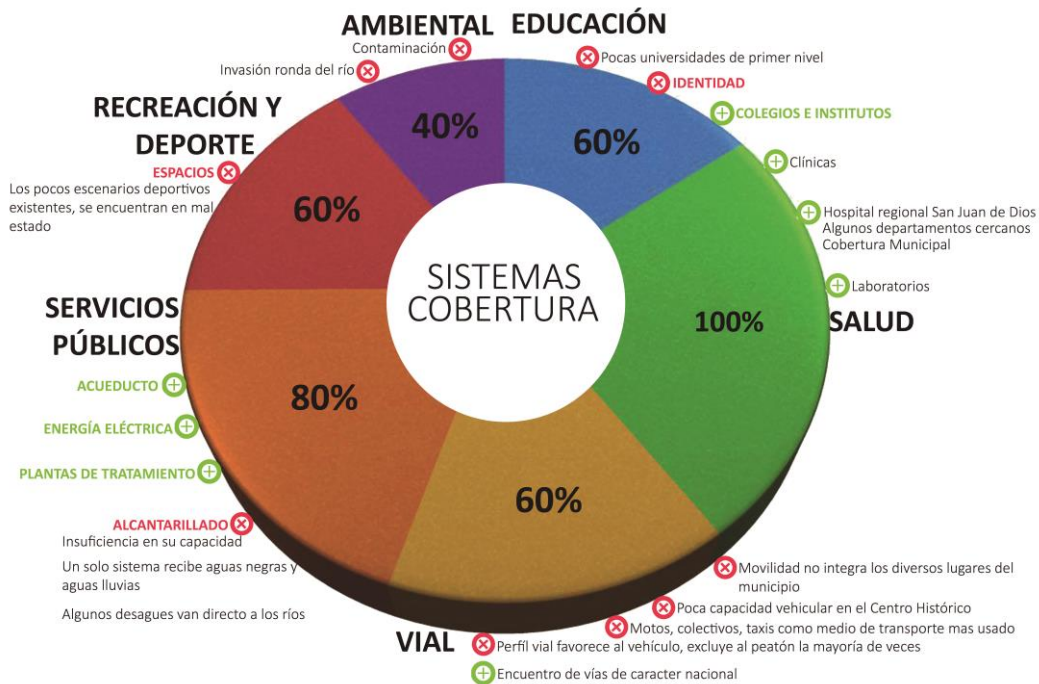
dificulte mucho más y que las edificaciones y espacios patrimoniales se deterioren mas, así como la estructura ecológica principal.

En cuanto a la estructura ecológica principal, se evidencia una contaminación de la ronda del Río Magdalena, principalmente por los asentamientos de la vivienda de invasión y por su poca importancia por parte de los habitantes que lo utilizan como un flujo informal, lo cual es peligroso para el turista. Los parques, plazas, espacios verdes y centros recreativos y deportivos se encuentran en mal estado, lo que ocasiona espacios abandonados perfectos para el consumo de sustancia ilícitas y para el peligro de la población permanente y flotante. En cuanto a las mesetas existentes, se realizan muy pocas visitas por la fácil accesibilidad a ellas y por su soledad, lo que también ocasiona peligros para la sociedad y un deterioro mayor a nivel ambiental.

Dentro de este contexto, la mayor área en uso de Honda es vivienda, lo que se necesita una infraestructura de espacio público para que los hondanos puedan recorrer, contemplar, conocer, vivir todo el territorio sin problema. También vemos que la falta de equipamientos recreativos y de educación hace que los niños y jóvenes no tengan oportunidad de recrearse, de ocuparse en actividades sanas para evitar así la drogodependencia y la inseguridad de la ciudad y del Centro Histórico.



Infografía municipal (estado actual) (Grafica 1)  
Fuente: Construcción propia



Sistemas Coberturas escala municipal (Grafica 2)  
Fuente: Construcción propia

## **Estado actual escala Centro Histórico**

A nivel de Centro Histórico se puede observar el deterioro urbano al visitar los distintos hitos patrimoniales desarticulados unos con otros gracias a la falta de espacio público peatonal y a la importancia que se le da al vehículo por encima del peatón, teniendo así, un Centro Histórico desolado, deteriorado, peligroso para recorrer en el día y en la noche y con espacios como el Malecón turístico que debería ser un gran atractor en pro a la conservación ambiental y la relación del Centro Histórico como un lugar en donde las personas se reúnen solo en las épocas que fortalece el Patrimonio intangible.

En cuanto a la movilidad, encontramos una infraestructura deteriorada que favorece al vehículo y no permite comunicar de buena manera el Centro Histórico con el resto del municipio, adicional a esto, se dan unos flujos fluviales informales, lo que ocasiona inseguridad del turista y de los propios habitantes. También es evidente la falta de un sistema de transporte que me ayude a comunicar fácilmente todo el municipio con el Centro Histórico.

A nivel de la estructura ecológica principal, las personas no tienen una apropiación del Río Magdalena, solamente los pescadores de gran tradición e identidad de la ciudad le dan la importancia, pero estos no tienen una infraestructura adecuada para realizar de buena manera dicha actividad.

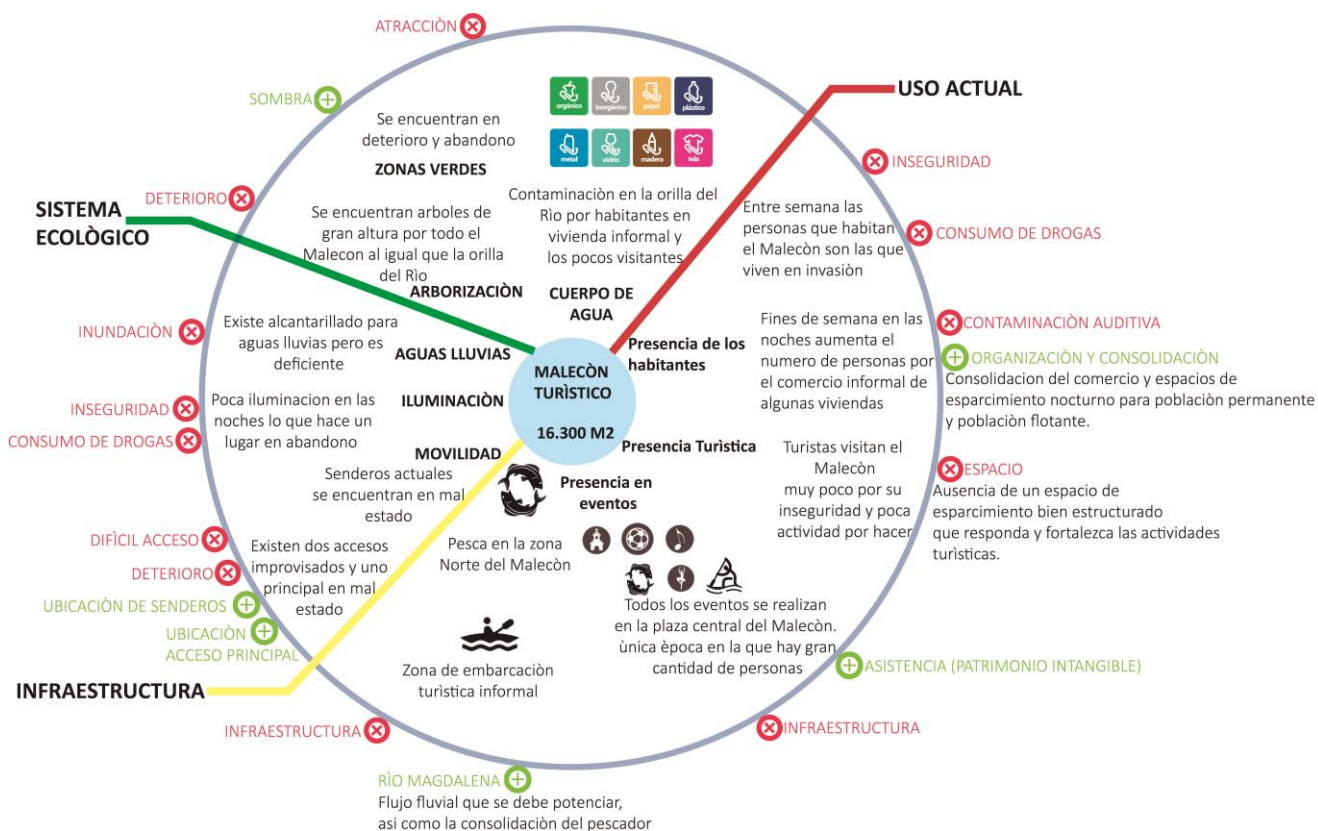
Finalmente vemos un Centro Histórico que, por la falta de usos de Hotelería, por ejemplo, no es tan atractivo, las personas de todas maneras lo recorren, pero se tiene que tener un acompañamiento de los bachilleres de la zona para una mayor seguridad y para la toma fotográfica que se desee.

## **Estado actual Malecón Turístico (Zona de estudio)**

Cuando hablamos acerca del Malecón Turístico, nos damos cuenta que en realidad no tiene nada de turístico, y que su uso y estado actual tiene un gran deterioro evidenciado en la difícil accesibilidad, los pocos senderos peatonales en mal estado, una plaza central en mal estado con muy pocos espacios de permanencia para visualizar eventos que se realizan, existe una zona de invasión, plazas en mal estado, una antigua trilladora que no tiene ningún valor Patrimonial, un perfil vial por parte de la carrera 3 que favorece al

vehículo teniendo en cuenta que casi ningún vehículo pasa por esa zona por la falta de conectividad hacia el municipio. Es un espacio desolado, que incita a la drogodependencia, el peligro para el turista, el flujo fluvial informal con la especie de muelle deteriorado que aparentemente comunica con el Río Magdalena.

Pero, a pesar de este deterioro, la población logra apropiarse de este lugar en algunas épocas del año para realizar ese Patrimonio intangible que hay que fortalecer por medio de una mejor infraestructura de espacio público y diseño urbano que responda a las actividades que se generan en la actualidad. Adicional a esto, la arborización existente también es un potencial que se debe explotar en una futura intervención por su gran altura y sus micro climas que se crean generando ciertos espacios de permanencia a propósito del clima del lugar.



Infografía Malecón Turístico (Grafica 3)  
Fuente: Construcción propia



## Referentes teóricos y de diseño

### ronda del sinú

para volver a mirar el sinú

1. Preservar la Naturaleza
2. Preservar la Fauna
3. Plan de Ordenamiento Territorial (P.O.T.)

#### CRITERIOS DE DISEÑO

##### FORMA:

Nace de lo orgánico y de la morfología del terreno adaptándose al referenciado con las curvas de nivel. La sinuosidad de los elementos, su liviandad y transparencia logran el mimetizarse con el parque.

##### ORIENTACION:

Volúmenes orientados al norte evitando así la penetración directa de la luz solar. Se desarrollan pérgolas con vegetación trepadora en ciertos diseños para proteger al usuario del sol y a la vez integrarlo con el entorno natural.

##### VENTILACION:

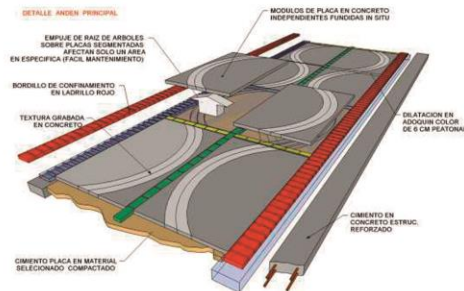
Se trabajará el bioclimatismo planteando el efecto chimenea con quebres en las cubiertas para permitirlos, además de alturas considerables en los espacios.



##### VISUALES:

Terrazas y miradores hacia el río además de toda la visual que brinda el parque en su entorno natural.

##### CIRCULACIONES:



Los ejes de circulación se dan como respuesta al flujo existente sobre la avenida primera y el creado por el peatón al interior del parque sobre la orilla. Como determinante natural se tomó la secuencia de robles alineados, cuya composición además de ser un elemento escénico invitan al recorrido convirtiendo así la naturaleza existente en actor principal de nuestro proyecto.

- Aislamiento

##### PLAZAS:

Espacios amplios que se paramentan con líneas de composición, bordes, rampas, escalinatas, texturas de piso en varias tonalidades que realzan elementos como monumentos, fuentes y amoblamiento urbano, integradas con la arborización y zona verde existente, tendrán gran afinidad y afluencia ya que son remate de la cuadrícula urbana y en algunos casos contemplan núcleo de locales para cafeterías o refresquerías y de servicios sanitarios. Se respetaron los monumentos existentes y se ubicaron de acuerdo al diseño de la plaza respectiva.

##### ZONIFICACION

Tomando el POT, el entorno urbano y el parque mismo como determinantes para la zonificación se ubicaron las siguientes zonas del proyecto así

##### ZONA ECOLOGICA

Es la parte más tranquila, sobre la cual se extiende el bosque de guama de mono; además rica en fauna y flora., allí se orientara hacia la educación ambiental.

##### ZONA CULTURAL

Incluye museo como proyecto puntual y un área de exposición al aire libre, la cual será escenario de exposiciones itinerantes. También se encuentran ahí el teatrino al aire libre para obras de teatro, danza y música. Ubicada de la calle 24 hasta la calle 28.

##### ZONA DE RECREACION ACTIVA

se consolida la existente agregándole juegos de niños, aprovechando el espacio abierto sin arborización. En un punto equidistante del Parque Ronda del Río Sinú, ahí se encuentra los restaurantes de comidas autóctonas e internacional. Además de Salas de Internet, Heladerías, Cajeros Automáticos y un CAI Turístico.

Fuente: Alcaldía del Sinú

Aspectos relevantes:

- Importancia en la definición de los objetivos, las determinantes y criterios de diseño para responder de buena manera la problemática.
- Tener en cuenta la relación usuario y naturaleza para utilizar el sistema ecológico como principal actor del proyecto.
- El beneficio que tiene un diseño de circulaciones planificadas en relación a las visuales del entorno, la topografía del terreno y la facilidad del acceder a los diferentes espacios o zonas del proyecto teniendo una continuidad.
- Calidad de vida para los habitantes y para los visitantes que van a conocer el parque.
- Identificación de distintas zonas con su propio carácter para así, saber cómo diseñar, que actividades proponer para que las personas se apropien del proyecto.
- Importancia de tener conocimiento ambiental en cuanto la ventilación del lugar para así, proyectar y crear espacios con una buena habitabilidad.

Referentes de diseño:

- Malecón de Cúcuta: Espacios para las personas adaptándose a las condiciones del contexto inmediato.
- 10 motivos para el aumento de espacio público en el Sena.
- Parque lineal Río Cali: Priorización del peatón y el ciclista sobre el vehículo.  
Concesión pública privada.

## **V- PROYECTO DE INTERVENCIÓN MALECÓN TURÍSTICO**

### **Conceptos claves de desarrollo proyectual**

Arquitectura Orgánica: Integrar en una sola unidad los factores naturales que aporta el propio ambiente y los medios artificiales de construcción, así como el propio ser humano.

Mimetización: Adoptar el aspecto de su entorno natural, siendo un camuflaje, una imitación de la naturaleza en donde la arquitectura o el diseño urbano se adapta al entorno evitando así todo impacto negativo hacia el medio natural.

Itinerario cultural: La consideración de los itinerarios culturales como un nuevo concepto o categoría patrimonial no se opone a ninguna de las categorías ya consagradas. Antes bien, las reconoce y ensalza, ampliando su significado dentro de un marco más integrador, multidisciplinar y compartido. Tampoco se solapa con otras categorías

(monumentos, ciudades, paisajes culturales, patrimonio industrial, etc.) que pueden existir en su seno. Simplemente las interrelaciona dentro de una perspectiva de mayor comprensión histórica, más plural y más justa, favoreciendo la comunicación y la cooperación entre los pueblos para la conservación del patrimonio.

**Paisaje natural:** Aquello que no está modificado por el hombre.

**Paisaje cultural:** Aquello que el mismo hombre de un lugar determinado ha construido con sus manos, por ejemplo: grandes monumentos, edificios, etc.

### **Objetivos del proyecto**

- Potenciar la conexión entre el Centro Histórico y el municipio
- Seguridad de la población permanente y la población flotante que visite el lugar.
- Ser un atractor urbano en pro a la revitalización del Centro Histórico
- Recuperación del Río Magdalena y generar una apropiación de parte de la población
- Diseño amigable con su entorno que se adapte a las condiciones del terreno sin causar impactos negativos al Centro Histórico y a la estructura ecológica principal.
- Beneficiar a la población permanente y flotante por medio de la participación de las personas con el lugar, la oferta de nuevos servicios y la relación usuario-medio ambiente.
- Potenciar la dinámicas sociales, ambientales, culturales y tecnológicas.

### **Criterios de diseño**

- Uso actual del Malecón logrando ver las virtudes y así transformarlo.
- Nueva infraestructura que se mimetice para evitar al máximo los impactos que pueda tener al contexto en el que se encuentra.
- Topografía actual y ubicación arbórea existente para que la forma del proyecto se adapte a su entorno.
- Relación entre el paisaje natural y cultural
- Habitabilidad en los espacios exteriores e interiores dadas las condiciones del clima.
- Costumbres y eventos culturales que realiza la población

- Escala del centro Histórico.

## **Imaginarios**

Dentro de los imaginarios puedo tener unas propuestas iniciales respecto a los espacios que se quieren tener dentro del Malecón, unas primeras propuestas de plazas secundarias, accesos principales y secundarios, el sendero principal con sus espacios de permanencia creados gracias a los micro climas que se generan por el dosel arbóreo. Adicional a esto, buscar el tipo de material que se pueda utilizar en estos espacios teniendo en cuenta el clima de la ciudad como una determinante fundamental.

A nivel tecnológico, se realizan unos primeros cortes para localizar una red hidráulica que me ayuda a configurar los espacios en épocas de lluvias y en verano, y me ayudan a observar la forma de adaptación del proyecto a la topografía actual del Malecón turístico.



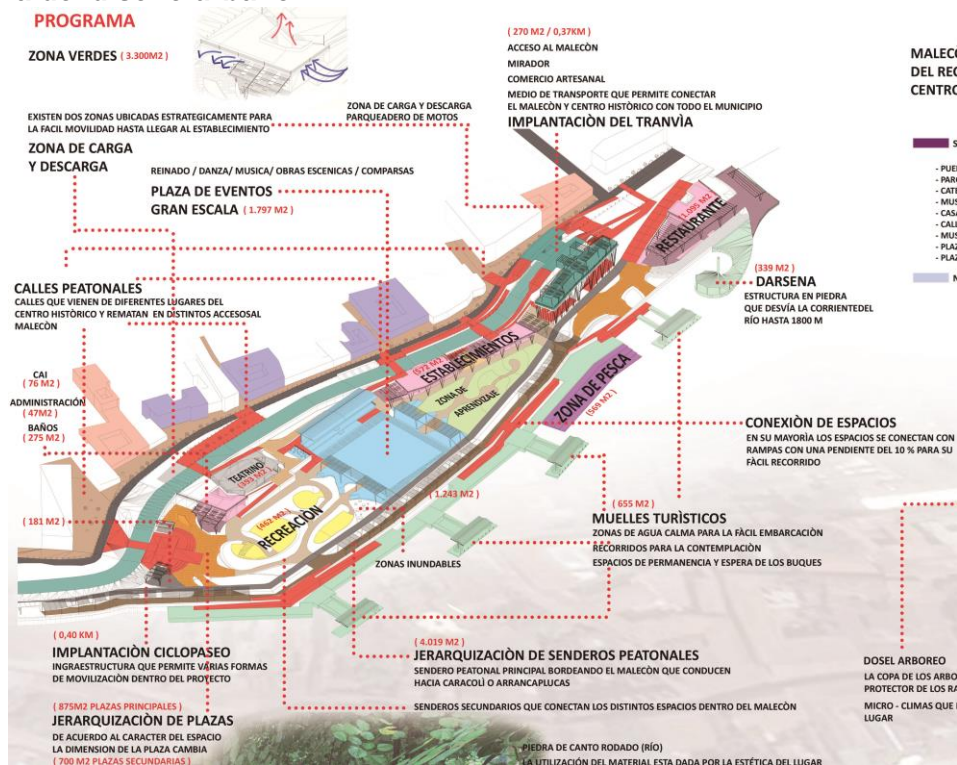
## Relación entre el Malecón turístico y el Centro Histórico

La propuesta Malecón transforma, permite una fácil conexión entre los diferentes hitos patrimoniales del centro histórico con el Malecón por medio de una serie de accesos tanto principales como secundarios que se extienden desde la carrera 3 hasta el interior del proyecto. Dentro de este contexto, el Malecón busca ser ese punto final de los diferentes recorridos culturales del Centro Histórico que ayude al descanso, a la interacción con las personas, a la relación con la naturaleza, a la contemplación y a la recuperación del Río Magdalena. Lo anterior, para potenciar y revitalizar el Patrimonio tangible, intangible, la ocupación de la población, la seguridad del turista y el vivir una ciudad con gran riqueza como lo es Honda.



Fuente: Construcción propia

## Programa del diseño urbano



Fuente: Construcción propia

### **Perfil vial carrera 3**

Un cambio de perfil vial que favorece al peatón con una ampliación del espacio público para el fácil y continuo recorrido por las edificaciones existentes y los nuevos usos implantados de hotelería y comercio, adicional a esto, la reducción del ancho de la vía vehicular y la implementación del tranvía como una extensión en plataforma que se desprende de la vía vehicular reduciendo al máximo el impacto hacia el Centro Histórico y la arborización existente. También, una incorporación de mobiliario que ayuda a la protección de los árboles en material de madera aprovechando el recurso que trabaja la población como la talla en madera, estos, ubicados en los micro climas que genera el dosel arbóreo haciendo como una cubierta natural.

### **Acceso principal plaza de las palmas**

Por medio de una gran rampa y escaleras comunicar desde el museo del Río hacia una gran plaza que reparte a los diferentes espacios como un establecimiento con su zona de permanencia, la zona activa, el ciclo paseo, o hacia el sendero principal peatonal perimetral haciendo como un camino de contemplación hacia el Río Magdalena. Adicional a esto, podemos hablar del material utilizado en el adoquín de la plaza y la mayoría de los espacios del Malecón. Este es, piso ecológico drenante con un adoquín en material de piedra pómez aprovechando la riqueza de este material en la zona y los beneficios que tiene el material respecto al clima que se presenta en Honda. Es un material que no conduce el calor, permite la filtración de agua, es de fácil manipulación y es liviano. Dentro de este beneficio para la habitabilidad de las personas con el lugar se puede evidenciar el micro clima generado por la sombra de la arborización para generar espacios de permanencia agradables.

### **Accesos secundarios**

Desde la carrera 3 se extienden varios accesos secundarios que me comunican con unas cubiertas verdes que son los nuevos volúmenes de los establecimientos del Malecón, caracterizados por su continuidad, y con un debido cuidado a la hora de atravesar la línea del tranvía, estos accesos me van a comunicar con un recorrido en rampa para finalmente acceder al Malecón fácilmente. Están caracterizados por ser una extensión de las vías peatonales que se conectan con los distintos hitos Patrimoniales y que gracias a la

topografía me conducen al final que sería la relación entre el Malecón con el Centro Histórico y el Río Magdalena.

### **Plaza principal de eventos**

La generación de los nuevos espacios de permanencia perimetrales de la plaza va a ser fundamental para el fortalecimiento del Patrimonio intangible que se da en la actualidad. Estos espacios comunicados unos con otros por medio de unas rampas de fácil recorrido ya que tiene una pendiente del 10%, lo que permite el recorrido de cualquier persona que quiera visitar el Malecón Turístico. Adicional a esto, se incorpora una cubierta en guadua y lona blanca que ayude a potencia los microclimas que generan los árboles y hacer de estos espacios ambientalmente amigables con el usuario y permitir ver los eventos que hagan con el mayor confort posible.

### **Teatrino exterior**

Gracias a la extensión de la plataforma existente en donde se ubica las gradas de la plaza de eventos principal, se genera el Teatrino exterior con sus respectivas gradas y la tarima en donde se va a fortalecer los diferentes eventos no solo de Patrimonio intangible sino los eventos escolares, culturales, del gobierno y administración. Adicional a esto, se generan dos accesos principales que vienen desde la carrera 3 que comunica con una cubierta verde y comunica con la plataforma que hace como una especie de plaza secundaria de conexión con la plaza de eventos principal. El Teatrino, cuenta con otra zona de permanencia con nuevo mobiliario cubierto además del dosel arbóreo con una estructura en guadua y lona blanca, también cuenta con un vestier y unos baños mixtos.

### **Restaurante Norte**

Establecimiento para que los turistas puedan probar la gastronomía nativa de Honda en un ambiente abierto, pero a la ves confortable gracias a los espacios de permanencia que se generan gracias a una cubierta en guadua con lona blanca permitiendo una buena ventilación en los espacios con una protección del sol. Se puede evidenciar la escala de los volúmenes nuevos de gran amplitud para que la sensación en estos espacios sea muy abierta, de un gran espacio ventilado y habitable.



## **Zonas activas del Malecón**

Nuevos espacios de recreación y ocupación para niños y jóvenes con la idea de que esta población tanto permanente como flotante puedan apropiarse de estos espacios con una actividad permanente aprovechando las condiciones climáticas gracias al dosel arbóreo en donde se generan espacios habitables para así, terminar con la falta de ocupación, la drogodependencia, la inseguridad y la soledad.

## **Integración usuaria – Río Magdalena**

La nueva relación entre el usuario y el importante medio natural está dada por darle de nuevo esa importancia que históricamente tuvo el Río Magdalena, esto, por medio de una plataforma conectada con el sendero principal peatonal gracias a unas rampas de una gran extensión precisamente para hacer un recorrido contemplativo hacia el río, y que de la plataforma se desprenda hacia varios muelles por medio de unas pasarelas, lo que va a permitir formalizar el flujo fluvial para los habitantes y para los turistas que quieran dar paseos por el Río. Adicional a esto, la incorporación de la Dársena, estructura en piedra de canto rodado para guiar el caudal del río y generar una zona de agua calma para el cómodo embarque de las personas que vayan a dar el paseo por el río. Esta estructura me permitirá tener un nuevo espacio de permanencia en la parte superior haciendo de mirador hacia el Río y hacia los muelles propuestos.

## **Plazas secundarias de permanencia**

La ubicación estratégica de estas plazas secundarias perimetrales de los nuevos volúmenes de establecimiento del Malecón me va a permitir una ventilación cruzada al interior de estos espacios y una mejor habitabilidad en estas plazas que hacen también como accesos secundarios al malecón gracias a la estructura en guadua con lona blanca para el confort de las personas que disfruten de un refresco en esa zona.

## **Bici paseo**

La creación de bici paseo por toda la ronda del Río Magdalena me va a permitir una nueva conexión del municipio y del Centro Histórico con este espacio atractor como lo es Malecón Turístico, dándole importancia al Río ya que el recorrido sería contemplativo y

relacionado principalmente con la naturaleza. Adicional a esto se ubican unas zonas de bici parqueos para que las personas que recorran la ronda con este medio puedan visitar el Malecón sin problema de no saber dónde ubicar su bicicleta.

### **Estación del Tranvía**

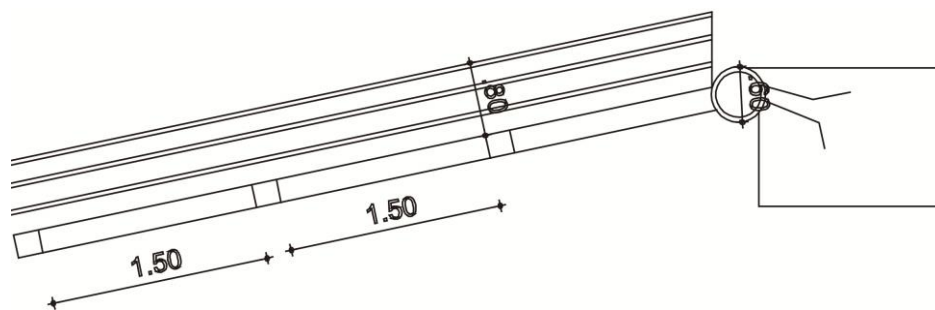
La incorporación de una estación del tranvía en el Malecón Turístico va a ser fundamental para la fácil accesibilidad del municipio y de las personas que visiten Honda con el Centro Histórico y el Malecón Turístico, además de la conservación del área de riesgo de la ronda del Río Magdalena para evitar de nuevo los asentamientos informales. La estación del Tranvía tendrá además un mirador en cubierta verde que posibilite darle mucho más valor a la geografía de Honda, su identidad y poderlo vivir desde un punto con una buena habitabilidad.

### **Plaza al pescador**

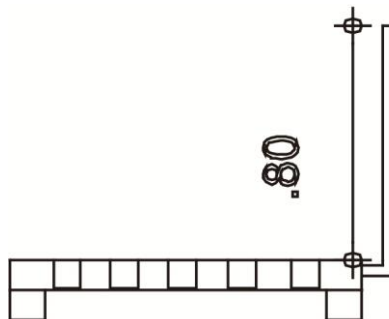
La idea de la plaza al pescador comunicada por medio de una gran rampa que viene desde la carrera 3 o desde la estación del tranvía, es darle mucha más fuerza a la identidad que se da actualmente pero que no tiene una buena infraestructura ni una consciencia para saber que es una identidad de gran importancia que se ha venido dando a través de los años en Honda. Esta plaza tendrá unas zonas inundables que me permitirán en verano, hacer exposiciones hacia los turistas de conocer la identidad del pescador, las formas de pesca que tienen, los artefactos utilizados y no simplemente observar su actividad en el Río, esto va a estar complementado por una nueva zona de pesca en forma de plataforma creando un mejor espacio para que los pescadores puedan realizar su actividad tradicional con una mejor infraestructura.

### **Detalles constructivos**

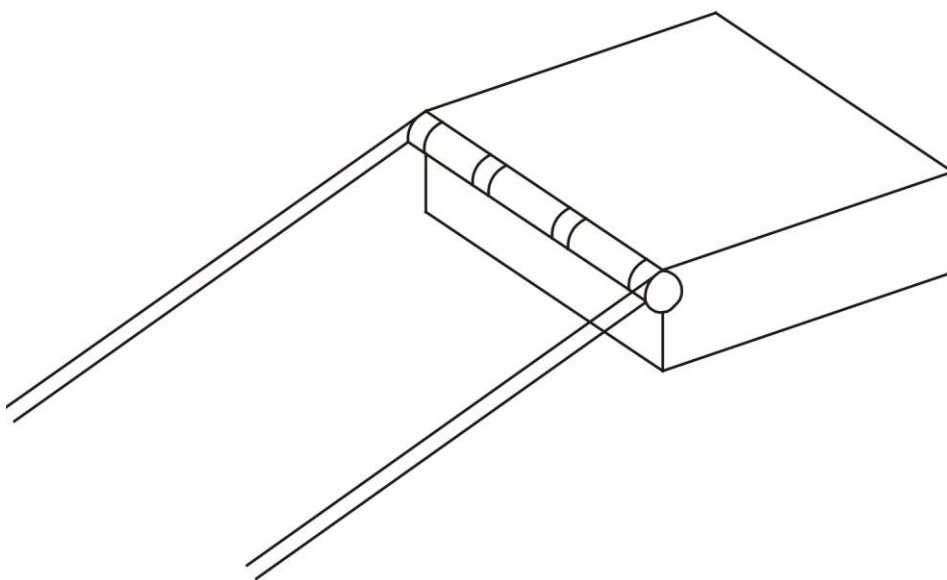
Pasarela de los muelles:



Fuente: Construcción propia basada en especificaciones técnicas de la DIMAR (Dirección General Marítima)

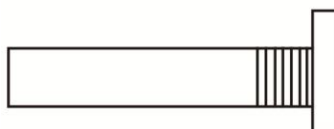


Fuente: Construcción propia basada en especificaciones técnicas de la DIMAR (Dirección General Marítima)



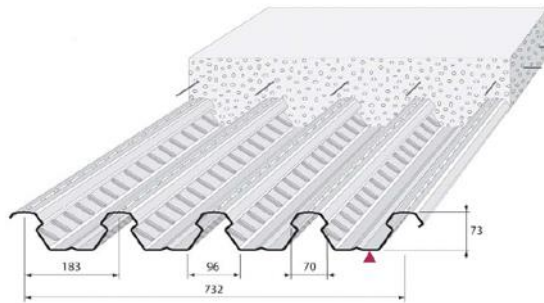
Detalle cremallera de articulación

Fuente: Construcción propia basada en especificaciones técnicas de la DIMAR (Dirección General Marítima)



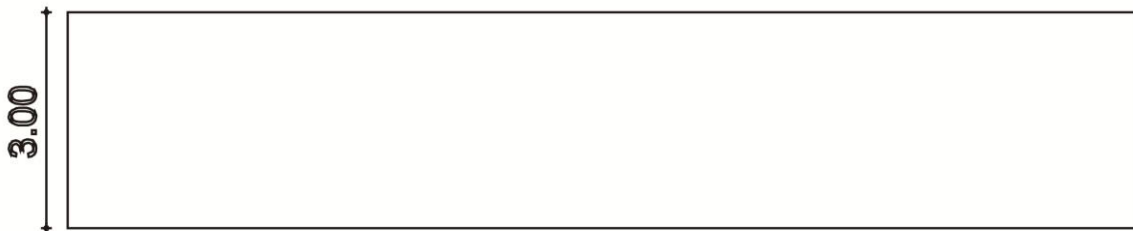
### Bisagra para asegurar cremallera

Fuente: Construcción propia basada en especificaciones técnicas de la DIMAR (Dirección General Marítima)



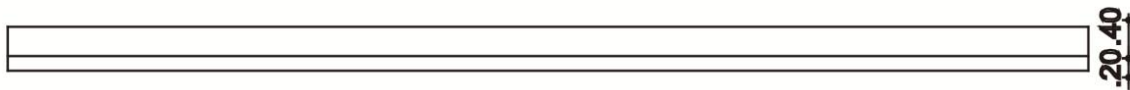
Material en Steel Deck dado por la DIMAR  
Fuente: Especificaciones técnicas de la DIMAR

Detalle constructivo de los muelles:



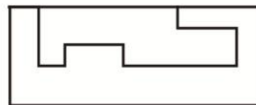
Planta del muelle en donde el largo tiene que ser 3 veces la eslora del buque más grande esperado

Fuente: Construcción propia basada en especificaciones técnicas de la DIMAR (Dirección General Marítima)

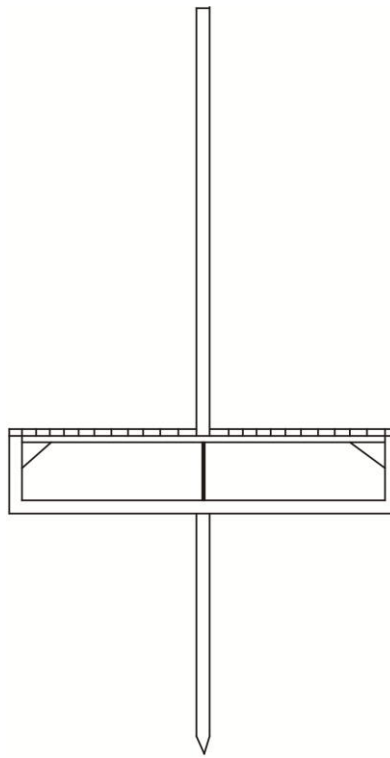


Nivel de calado del muelle

Fuente: Construcción propia basada en especificaciones técnicas de la DIMAR (Dirección General Marítima)

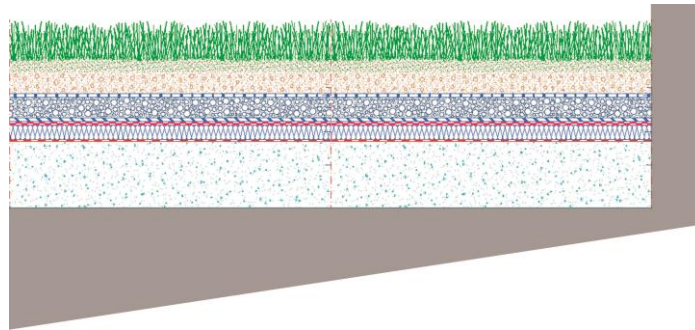


Traslapo en estructura del muelle para evitar el ingreso de agua  
Fuente: Construcción propia basada en especificaciones técnicas de la DIMAR (Dirección General Marítima)

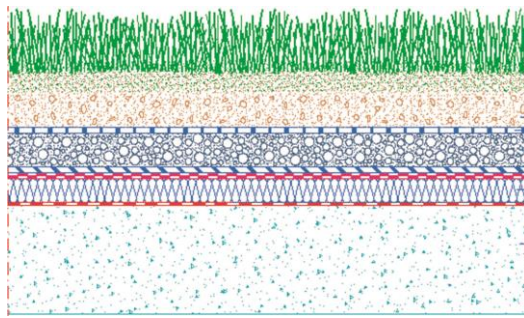


Sistema de flotabilidad con pilotes fijos  
Fuente: Construcción propia basada en especificaciones técnicas de la DIMAR  
(Dirección General Marítima)

Detalle constructivo cubiertas verdes:



Cubierta verde acartelada por un voladizo que marca un sendero secundario  
Fuente: Construcción propia

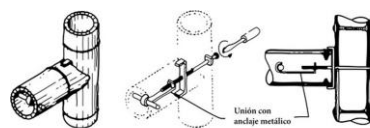


Cubierta verde de todos los volúmenes propuestos del Malecón  
Fuente: Construcción propia

Detalle constructivo estructura en guadua:



Estructura en guadua  
Fuente: Construcción propia



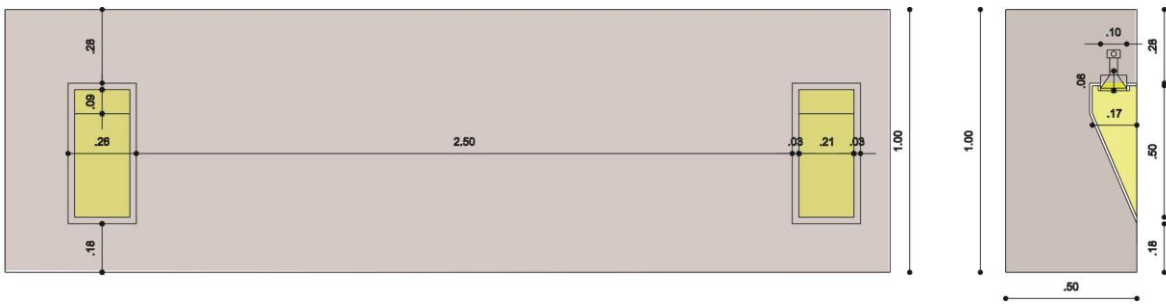
Anclaje entre uniones de la guadua  
Fuente: Estructuras en guadua

Detalle constructivo adoquín ecológico drenante:

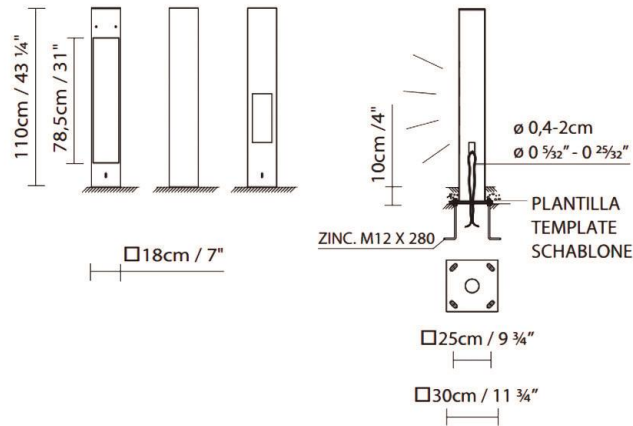


Adoquín en piedra pómez con vegetación central  
Fuente: Construcción propia

Detalle constructivo de la iluminación del Malecón:

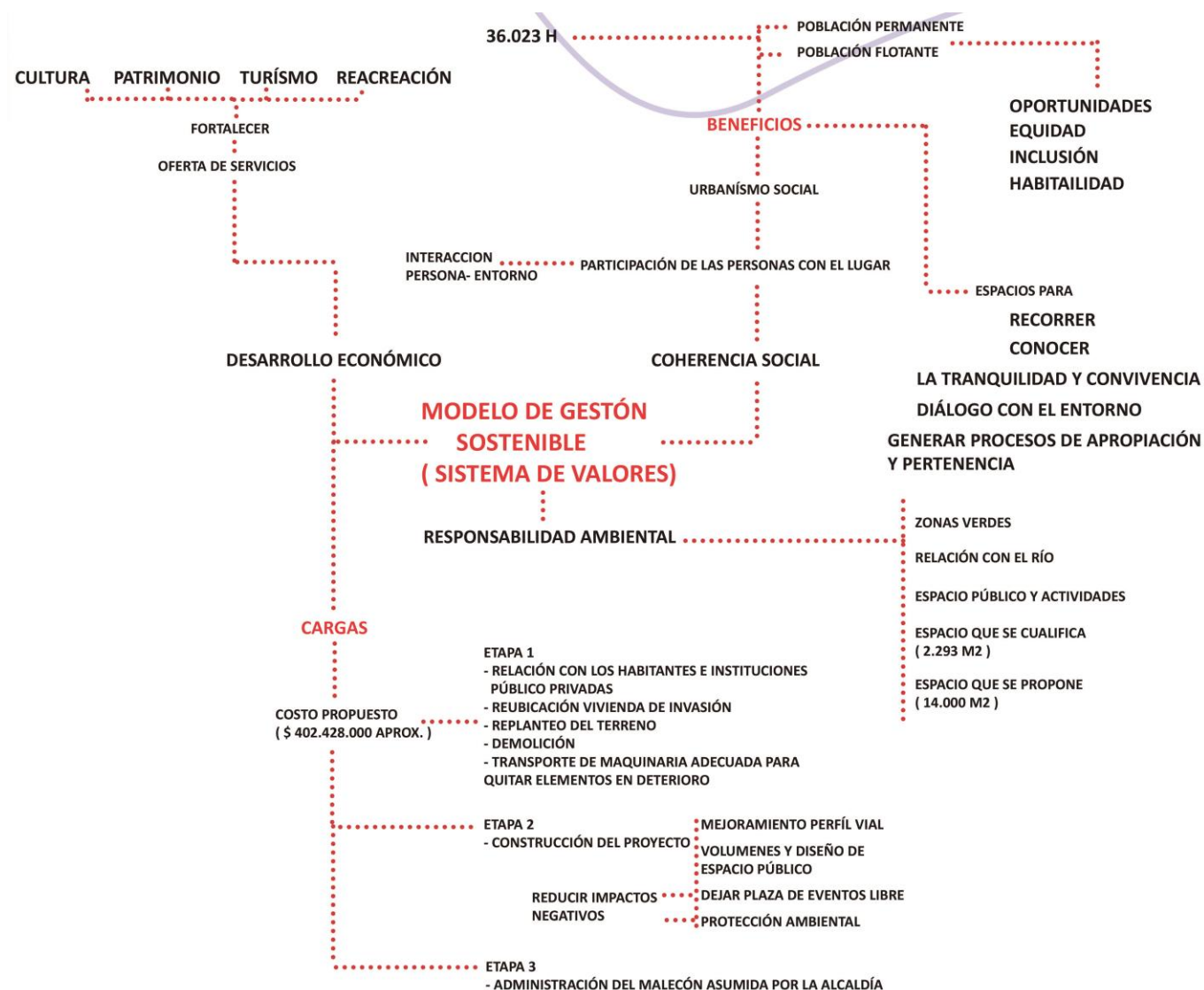


Iluminación indirecta empotrada en el antepecho que separa el Río Magdalena del sendero peatonal principal  
Fuente: Construcción propia



Iluminación indirecta en todas las zonas del malecón  
Fuente: B.lux

## Modelo de gestión sostenible (Sistema de valores)



Fuente: Construcción propia (Grafica 4)

## VI- CONCLUSIONES

- Gracias a un nuevo diseño del espacio público de Malecón turístico se logra revitalizar el Centro Histórico, recupera su valor Patrimonial tangible e intangible haciendo un verdadero Centro Histórico vivible, recorrible, con un dialogo muy estrecho con el medio natural gracias al Malecón como gran atractor y espacio de reunión, de punto final luego de un recorrido cultural que beneficia tanto a la población permanente como la población flotante.



- La incorporación de un nuevo medio de transporte a nivel municipal va a permitir un fácil acceso con el Centro Histórico y el Malecón lo que va a fortalecer esa revitalización de un lugar que ha perdido su identidad y su cultura al no expresarla contundentemente.
- Con una nueva infraestructura basada en la habitabilidad, el confort de las personas, la creación de espacios de permanencia exteriores se logra fortalecer el ámbito cultural que va de la mano con la identidad del pescador, complementándolo con potenciar la riqueza en gastronomía de la ciudad.
- Gracias a un modelo de gestión sostenible basado en unos sistemas de valores poder consolidar el proyecto por medio de la cohesión social, responsabilidad ambiental y el aspecto económico para que el proyecto perdure en el tiempo.

## PROYECTO – IMÁGENES



Perspectiva diseño urbano Malecón



Perfil vial carrera 3



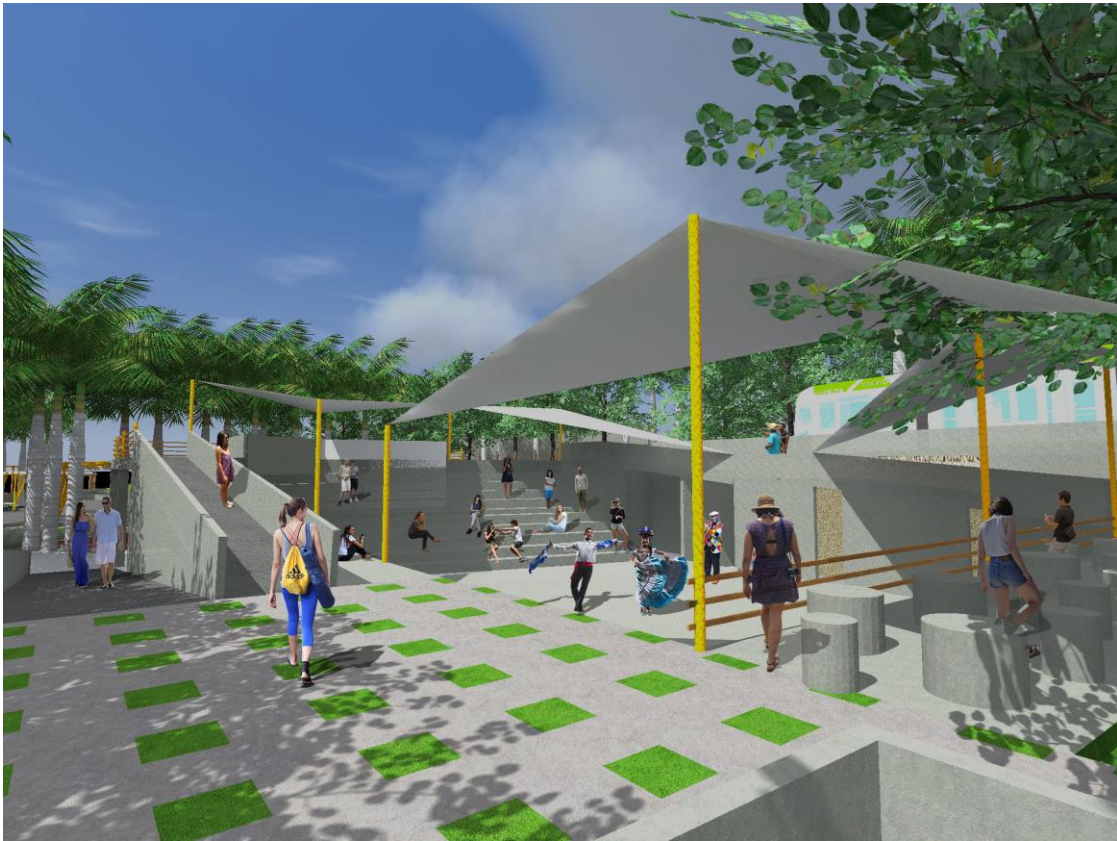
Acceso principal Malecón



Accesos secundarios continuos



Plaza principal de eventos



Teatrino exterior



Plaza secundaria de permanencia y acceso secundario



Gimnasio Urbano



Zona de niños



Restaurante norte



Ciclo paseo



Circulación peatonal principal



Dársena y muelles

## BIBLIOGRAFÍA

- [https://www.cortolima.gov.co/sites/default/files/images/stories/centro\\_documentos/estudios/agendas/2010\\_Agenda\\_Ambiental\\_del\\_Municipio\\_de\\_Honda.pdf](https://www.cortolima.gov.co/sites/default/files/images/stories/centro_documentos/estudios/agendas/2010_Agenda_Ambiental_del_Municipio_de_Honda.pdf)
- <http://cdim.esap.edu.co/BancoMedios/Documentos%20PDF/hondatolimaped20122015.pdf>
- [http://honda-tolima.gov.co/Nuestros\\_planes.shtml?apc=gbxx--1830648&x=1578674](http://honda-tolima.gov.co/Nuestros_planes.shtml?apc=gbxx--1830648&x=1578674)
- [http://honda-tolima.gov.co/apc-aa-files/35383130376536363264636334363461/ACUERDOHONDA\\_006\\_2004.htm](http://honda-tolima.gov.co/apc-aa-files/35383130376536363264636334363461/ACUERDOHONDA_006_2004.htm)
- <http://www.arqhys.com/construccion/patrimonio-arquitectonico.html>
- <http://www.ehu.eus/gpac/documentos/1118164264Patrimonio.pdf>
- [http://www.ehu.eus/hirigintza/images/Josemari/Paisai\\_Kulturalaren\\_definizia.pdf](http://www.ehu.eus/hirigintza/images/Josemari/Paisai_Kulturalaren_definizia.pdf)
- [https://es.wikipedia.org/wiki/Bien\\_de\\_Inter%C3%A9s\\_Cultural\\_\(Colombia\)](https://es.wikipedia.org/wiki/Bien_de_Inter%C3%A9s_Cultural_(Colombia))
- [https://es.wikipedia.org/wiki/Bien\\_de\\_Inter%C3%A9s\\_Cultural](https://es.wikipedia.org/wiki/Bien_de_Inter%C3%A9s_Cultural)
- <http://www.grupoblux.com/es/topa.html>
- <http://www.guaduatech.com/>
- <https://www.dimar.mil.co/>

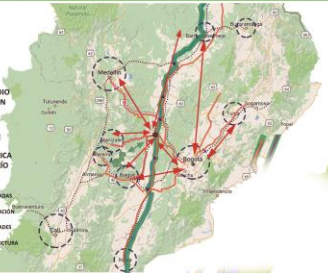




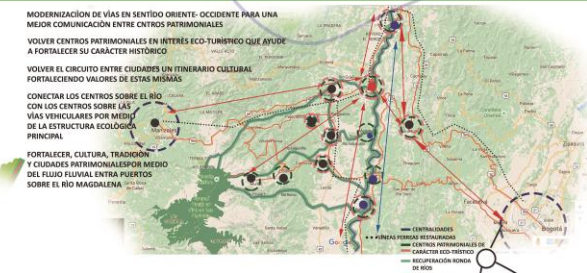


## PROPUESTA HONDA REGIONAL

RECUPERACIÓN LÍNEAS FÉRREAS Y CREACIÓN DE NUEVAS RUTAS PARA LA FÁCIL COMUNICACIÓN ENTRE CENTRALIDADES  
 RECUPERACIÓN CABLE AÉREO ENTRE MANIZALES Y HONDA COMO MEDIO DE TRANSPORTE COMPLEMENTARIO Y RECUPERACIÓN DE LA TRADICIÓN ENTRE CIUDADES  
 MEJORAMIENTO DEL PERFIL VIAL DE ALGUNAS VÍAS PARA CONECTAR A HONDA CON LAS CENTRALIDADES NORTE-SUR Y ORIENTE-OCIDENTE  
 COMPLEMENTAR EL CIRCUITO POR MEDIO DE LA ESTRUCTURA ECOLÓGICA PRINCIPAL PARA RECUPERAR CUERPOS AMBIENTALES COMO LO ES EL RÍO MAGDALENA



MODERNIZACIÓN DE VÍAS EN SENTIDO ORIENTE- OCCIDENTE PARA UNA MEJOR COMUNICACIÓN ENTRE CENTROS PATRIMONIALES  
 VOLVER CENTROS PATRIMONIALES EN INTERÉS ECO-TURÍSTICO QUE AYUDE A FORTALECER SU CARÁCTER HISTÓRICO  
 VOLVER EL CIRCUITO ENTRE CIUDADES UN ITINERARIO CULTURAL FORTALECIENDO VALORES DE ESTAS MISMAS  
 CONECTAR LOS CENTROS SOBRE EL RÍO CON LOS CENTROS SOBRE LAS VÍAS VEHICULARES POR MEDIO DE LA ESTRUCTURA ECOLÓGICA PRINCIPAL  
 FORTALECER, CULTURA, TRADICIÓN Y CIUDADES PATRIMONIALES POR MEDIO DEL FLUJO FLUVIAL ENTRE PUERTOS SOBRE EL RÍO MAGDALENA

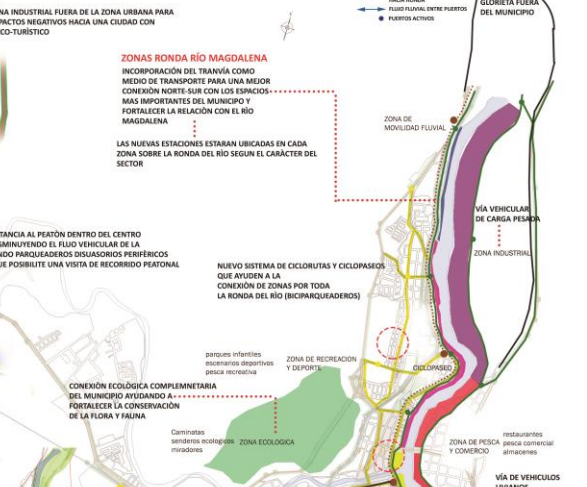


## MUNICIPAL

POTENCIAR EL CARÁCTER ECO-TURÍSTICO DE LAS MESETAS COMO MEDIO DE CONEXIÓN CON LA CIUDAD, CENTRO HISTÓRICO SUS DIFERENTES ZONAS, EQUIPAMIENTOS Y PARQUES REVITALIZADOS  
 GENERACIÓN DE NUEVOS ESPACIOS PEATONALES BORDEANDO LA LÍNEA FÉRREA PARA UNAM EDOR HABITABILIDAD DE LOS HABITANTES Y VISITANTES  
 HABILITACIÓN LÍNEA FÉRREA  
 RECUPERACIÓN PARQUES EXISTENTES, PLAZAS, ZONAS VERDES (COMPLEMENTO MALECÓN TURÍSTICO)  
 (22.68 HA) REUBICACIÓN VIVIENDA DE ZONA DE RIESGO (RONDA DEL RÍO)  
 MEJORAMIENTO DEL PERFIL VIAL DE VÍAS PRINCIPALES INTEGRANDO AL PEATÓN  
 ZONA DE NUEVOS EQUIPAMIENTOS CULTURALES Y EDUCATIVOS QUE AYUDEN A POTENCIAR EL CUIDADO DE LAS EDIFICACIONES PATRIMONIALES



NUEVA ZONA INDUSTRIAL FUERA DE LA ZONA URBANA PARA EVITAR IMPACTOS NEGATIVOS HACIA UNA CIUDAD CON CARÁCTER ECO-TURÍSTICO  
 ZONAS RONDA RÍO MAGDALENA  
 INCORPORACIÓN DEL TRANVÍA COMO MEDIO DE TRANSPORTE PARA UNA MEJOR CONEXIÓN NORTE-SUR CON LOS ESPACIOS MÁS IMPORTANTES DEL MUNICIPIO Y FORTALECER LA RELACIÓN CON EL RÍO MAGDALENA  
 LAS NUEVAS ESTACIONES ESTARÁN UBICADAS EN CADA ZONA SOBRE LA RONDA DEL RÍO SEGUN EL CARÁCTER DEL SECTOR



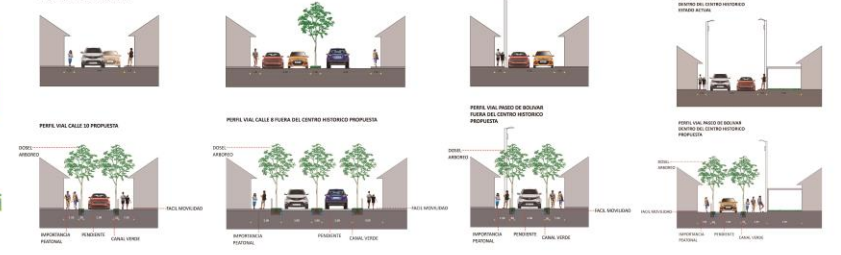
## MOVILIDAD



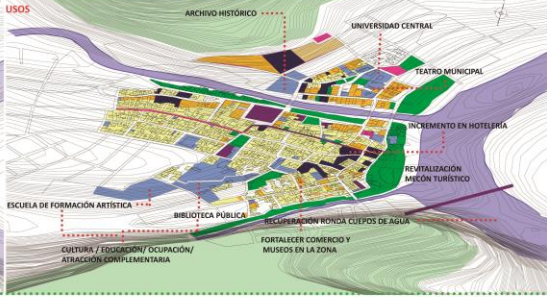
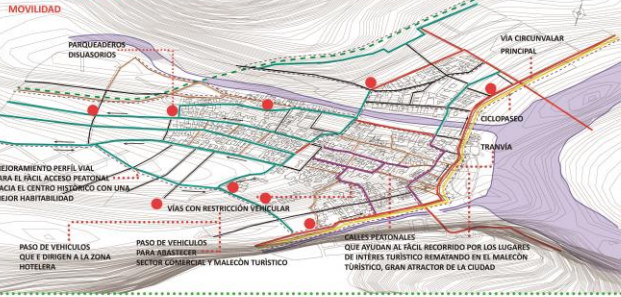
## USOS



## AMBIENTAL



## CENTRO HISTÓRICO



TRABAJO DE GRADO  
 HONDA ECOTURÍSTICA - MALECÓN TRANSFORMA  
 PRESENTADO POR: DANIEL FELIPE ARDILA RUIZ

PLIEGO II PROPUESTA

## PROPUESTA MALECÓN TURÍSTICO (Diseño del espacio público urbano en función al Centro Histórico)

### OBJETIVOS DEL PROYECTO

- POTENCIAR LA CONEXIÓN ENTRE EL CENTRO HISTÓRICO Y EL MUNICIPIO
- SEGURIDAD DE LA POBLACIÓN PERMANENTE Y LA POBLACIÓN FLOTANTE QUE VISITE EL LUGAR
- SER UN ATRACTOR URBANO EN PRO A LA REVITALIZACIÓN DEL CENTRO HISTÓRICO
- RECUPERACIÓN DEL RÍO MAGDALENA Y GENERAR UNA APROPIACIÓN DE PARTE DE LA POBLACIÓN
- DISEÑO AMIGABLE CON SU ENTORNO QUE SE ADAPTE A LAS CONDICIONES DEL TERRENO SIN CAUSAR IMPACTOS NEGATIVOS AL CENTRO HISTÓRICO Y A LA ESTRUCTURA ECOLÓGICA.
- BENEFICIAR A LA POBLACIÓN PERMANENTE Y FLOTANTE POR MEDIO DE LA PARTICIPACIÓN DE LAS PERSONAS CON EL LUGAR, LA OFERTA DE NUEVOS SERVICIOS Y LA RELACION USUARIO - MEDIO AMBIENTE
- POTENCIAR LAS DINÁMICAS SOCIALES, AMBIENTALES, CULTURALES Y TECNOLÓGICAS

### CRITERIOS DE DISEÑO

- USO ACTUAL DEL MALECÓN LOGRANDO VER LAS VIRTUDES Y ASÍ TRANSFORMARLO
- NUEVA INFRAESTRUCTURA QUE SE MIMETICE PARA EVITAR AL MÁXIMO LOS IMPACTOS QUE PUEDA TENER AL CONTEXTO EN EL QUE SE ENCUENTRA
- TOPOGRAFÍA ACTUAL Y UBICACIÓN ARBOREA EXISTENTE PARA QUE LA FORMA DEL PROYECTO SE ADAPTE A SU ENTORNO
- RELACION ENTRE EL PAISAJE NATURAL Y CULTURAL
- HABITABILIDAD EN LOS ESPACIOS EXTERIORES E INTERIORES DADAS LAS CONDICIONES DEL CLIMA
- CONSTUMBRES Y EVENTOS CULTURALES QUE REALIZA LA POBLACIÓN
- ESCALA DEL CENTRO HISTÓRICO

### PROGRAMA

#### ZONA VERDES (1.300M<sup>2</sup>)

EXISTEN DOS ZONAS UBICADAS ESTRATÉGICAMENTE PARA LA PAZ MOVILIDAD HASTA LLEGAR AL ESTABLECIMIENTO

**ZONA DE CARGA Y DESCARGA**

RENDAO / SANJA / MÚSICA / OBRAS ESCENICAS / COMPRA

**PLAZA DE EVENTOS GRAN ESCALA** (1.797 M<sup>2</sup>)

**CALLES PEATONALES**

CALLES QUE VINCULAN DIFERENTES LUGARES DEL CENTRO HISTÓRICO Y REMATAN EN DISTINTOS ACCESOS AL MALECÓN

CAJ (70 M<sup>2</sup>)

ADMINISTRACIÓN (170 M<sup>2</sup>)

BAÑOS (170 M<sup>2</sup>)

PLAZA DE RECEPCIÓN (181 M<sup>2</sup>)

**IMPLANTACIÓN CICLOPASEO**

INFRAESTRUCTURA QUE PERMITE VARIAS FORMAS DE MOVILIZACIÓN DENTRO DEL PROYECTO

**JERARQUIZACIÓN DE PLAZAS**

DE ACORDO AL CARÁCTER DEL ESPACIO LA DIMENSIÓN DE LA PLAZA CAMBIA

**PERFÍL VIAL CARRERA 3**

MEJORAMIENTO DEL PERFÍL VIAL HACIENDO LA RELACION ENTRE EL CENTRO HISTÓRICO Y EL MALECÓN TURÍSTICO

ORNAMENTO DE EDIFICACIONES ENTRE EL VESTIBULO CON LAS ZONAS VERDES Y LAS ZONAS DE RECORRIDO

**MICRO-CLIMAS**

CREADAS POR EL DOSER ARBOREO DE ARBOLES TRADICIONALES NATIVOS DE LA REGION

VIA VINCULAR QUE CONECTA CON LA NUEVA VIA PERIFERICA QUE HONDA A HONDA DESDE LA VIA QUE VIENE DE NEAROLITA

**VISTA AL TEATRINO DESDE PLATAFORMA**

INFRAESTRUCTURA QUE RESPONDE A EVENTOS DE MENOR ESCALA A NIVEL CULTURAL EN DISTINTAS ESCALAS DEL AÑO, CUENTA CON ZONA DE BAÑOS, GRADINAS, VESTIBULO, ZONA DE PERMANENCIA Y ACCESO PARA LA CUBIERTA VERDE DEL ESTABLECIMIENTO SUR

ESTRUCTURA EN GUADUA (BOVEDA DE HONDA) QUE SOMBREA E HERRAMIENTA EN ZONA BLANCA PARA GENERAR SOMBRA Y HACER DEL TEATRINO MÁS CONCORDANTE

MEMBRANA DE PROTECCION

PERMANENTE HECHO EN PIEDRA POME PARA PERMITIR QUE SEA UN LUGAR DE PERMANENCIA CONTINUA MOVILIARIO URBANO

NO CONDUCEN EL CALOR

HACE MANIPULACION

LIVIANO

REALIZADA CON PIEDRA POME MATERIAL ABUNDANTE EN HONDA

PRO ECOLÓGICO ORIENTANTE PERMITE LA FILTRACION DE AGUA

(2700 M<sup>2</sup> / 0.2700 M<sup>2</sup>)

ACCESO AL MALECÓN

MIRADOR

COMERCIO ARTESANAL

MEDIO DE TRANSPORTE QUE PERMITE CONECTAR EL MALECÓN Y CENTRO HISTÓRICO CON TODO EL MUNICIPIO

**IMPLANTACIÓN DEL TRANVÍA**

**DARSENA**

ESTRUCTURA EN PIEDRA QUE REVISA LA CORRIENTE DEL RÍO HASTA 1500 M

**MUELLES TURÍSTICOS**

ZONAS DE AGUA CALMA PARA LA FÁCIL EMBARCACION RECORRIDOS PARA LA CONTEMPLACION ESPACIOS DE PERMANENCIA Y ESPERA DE LOS RUGUQS

**JERARQUIZACIÓN DE SENDEROS PEATONALES**

SENDERO PRINCIPAL PRINCIPAL ROTANDO EL MALECÓN QUE CONDUCE HACIA CARACOL O ARRABANAPULCAS

SENDERS SECUNDARIOS QUE CONECTAN LOS DISTINTOS ESPACIOS DENTRO DEL MALECÓN

**PIEDRA DE CANTO RODADO (RO)**

LA UTILIZACIÓN DEL MATERIAL ESTA DADA POR LA ESTETICA DEL LUGAR Y LA FACILIDAD DE TENERLO POR LA UBICACION GEOGRAFICA DE HONDA

AUMENTA DIMENSIÓN DEL ESPACIO PEATONAL EXISTENTE SE CREAN NUEVOS ESPACIOS QUE FACILITAN LA CONEXION ENTRE EL CENTRO Y EL MALECÓN

MAYOR ESPACIO PARA EL PEATON

**CONEXIÓN DE ESPACIOS**

EN SU MANEJO LOS ESPACIOS SE CONECTAN CON RAMPA CON UNA PENDIENTE DEL 10% PARA SU FÁCIL RECORRIDO

**NO CONSERVA EL CALOR**

CUBIERTA VERDE DE PERMANENCIA MEJOR HABITABILIDAD AL INTERIOR

**DOSEL ARBOREO**

LA COPA DE LOS ARBOLES GENERAN UN ESCUDO PROTECTOR DE LOS RAYOS DEL SOL

MICRO-CLIMAS QUE PERMITEN UNA MEJOR HABITABILIDAD DEL LUGAR

**PLAZA PRINCIPAL DE EVENTOS**

REUTILIZACIÓN DE LA PLAZA DE EVENTOS PARA PERPETUAR LA IDENTIDAD, LA CULTURA Y LA RECREACION DE LA POBLACION

**ACCESO PRINCIPAL HACIA PLAZA LAS PALMAS**

PLAZA QUE RESPONDE HACIA LA ZONA DE RECREACION, EL SENDERO PEATONAL QUE HONDA EL MALECÓN, LA CICLOVIA, UN ESTABLECIMIENTO, ZONA DE BAÑOS Y ADMINISTRACION

ACCESO SUR DEL MALECÓN QUE VIENE DEL MUSEO DEL RÍO Y EL PUENTE NUBARDO

MODELOGÍA DE LA PLAZA Y ZONAS VERDES SON CREADAS A PARTIR DE LOS SENDEROS QUE EXISTIAN Y LA UBICACION DE LA ARBORIZACION EXISTENTE

PLAZA DE ACCESO RESPONDE A LAS NECESIDADES MORFOLÓGICAS DEL CONTEXTO

**ACCESOS**

**TRABAJO DE GRADO**

**HONDA ECOTURISTICA - MALECÓN TRANSFORMA**

PRESENTADO POR: DANIEL FELIPE ARDILA RUIZ

**PLIEGO III**

**PROPUESTA**

### RELACION MALECÓN TURÍSTICO - CENTRO HISTÓRICO

**MALECÓN COMO SITIO FINAL DEL RECORRIDO DENTRO DEL CENTRO HISTÓRICO**

**SITIOS DE INTERÉS PATRIMONIAL**

- PUENTE NUBARDO
- PARQUE ALTO DEL ROSARIO / PLAZA QUE LEÓN ARMERO
- CATEDRAL NUESTRA SRA. DEL ROSARIO
- MUSEO DEL RÍO
- CASA DE LOS VENEZOS
- CALLE DE LAS TRAMPAS
- MUSEO CASA DORIS
- PLAZA 800
- PLAZA DE MERCADO

**USO BOTANICAL**

- ESCUELA DE FORMACION ARTISTICA
- BIBLIOTECA PUBLICA
- UNIVERSIDAD CENTRAL
- TEATRO MUNICIPAL

**MOBILIARIO EN MADERA REALIZADO POR ARTESANOS DE HONDA**

MOBILIARIO URBANO

**CORRIENTE DE CALOR TIENDE A SUBIR**

EJECUTIVO CERRAMBA

ENTRAR EL CALOR INTERNO IDENTIFICACION

VICIO EN CENTRO DE VOLUMEN

**EL NIVEL VELOCIDAD MEDIA**

**HELA MOVILIDAD DE CALIBRE PERSONA CON EL SENDERO URBANO**

**ACCESO SECUNDARIO AL MALECÓN**

**MEDIO NIVEL DE LA CALLE**

**DETALLE DE BANCOS**

ARMONES DE ANCLAJE METALICO GRADUACIONADO

PERNOS METALICOS ENCLAJADOS PARA PROTECCION EN UN CONJUNTO

**PLAZA PRINCIPAL DE EVENTOS**

REUTILIZACIÓN DE LA PLAZA DE EVENTOS PARA PERPETUAR LA IDENTIDAD, LA CULTURA Y LA RECREACION DE LA POBLACION

**NUEVOS ESPACIOS DE PERMANENCIA PARA UNA MEJOR HABITABILIDAD Y UNA MAYOR CAPACIDAD EN LOS DISTINTOS EVENTOS**

**RECORRIDO DE LA PLAZA FORMA GENERANDO UN MEJOR AMBIENTE CREADO A NUEVOS ESPACIOS, MATERIALES QUE NO CONDUCEN EL CALOR, CUBIERTA DE PROTECCION Y ZONAS CON SOMBRA.**

**ACCESO PRINCIPAL HACIA PLAZA LAS PALMAS**

PLAZA QUE RESPONDE HACIA LA ZONA DE RECREACION, EL SENDERO PEATONAL QUE HONDA EL MALECÓN, LA CICLOVIA, UN ESTABLECIMIENTO, ZONA DE BAÑOS Y ADMINISTRACION

ACCESO SUR DEL MALECÓN QUE VIENE DEL MUSEO DEL RÍO Y EL PUENTE NUBARDO

MODELOGÍA DE LA PLAZA Y ZONAS VERDES SON CREADAS A PARTIR DE LOS SENDEROS QUE EXISTIAN Y LA UBICACION DE LA ARBORIZACION EXISTENTE

PLAZA DE ACCESO RESPONDE A LAS NECESIDADES MORFOLÓGICAS DEL CONTEXTO

**ACCESOS**

**TRABAJO DE GRADO**

**HONDA ECOTURISTICA - MALECÓN TRANSFORMA**

PRESENTADO POR: DANIEL FELIPE ARDILA RUIZ

**PLIEGO III**

**PROPUESTA**



