

Estrategias de diseño para un modelo de ocupación congruente con planes de desarrollo y ordenamiento territorial, en el marco de la construcción social del hábitat y el desarrollo sostenible. Caso Plan Parcial La Secreta Armenia- Quindío.

Mauricio Sánchez Alzate, ✉ mauro\_sanchez1911@hotmail.com

Trabajo de Grado presentado para optar al título de Arquitecto

Asesor: Carlos Alberto Castaño Aguirre Magíster (MSc) en desarrollo sostenible y medio ambiente



Universidad de San Buenaventura Colombia

Facultad de Artes Integradas

Arquitectura

Armenia, Colombia

2019

---

Citar/How to cite	(Sánchez, 2019)
Referencia/Reference	Sánchez, M. (2019). <i>Estrategias de diseño para un modelo de ocupación congruente con planes de desarrollo y ordenamiento territorial, en el marco de la construcción social del hábitat y el desarrollo sostenible. Caso Plan Parcial La Secreta Armenia- Quindío.</i> (Trabajo de grado Arquitectura). Universidad de San Buenaventura Colombia, Facultad de Artes Integradas, Bello.
Estilo/Style: APA 6th ed. (2010)	

---



### Bibliotecas Universidad de San Buenaventura



Biblioteca Digital (Repositorio)  
<http://bibliotecadigital.usb.edu.co>

- Biblioteca Fray Alberto Montealegre OFM - Bogotá.
- Biblioteca Fray Arturo Calle Restrepo OFM - Medellín, Bello, Armenia, Ibagué.
- Departamento de Biblioteca - Cali.
- Biblioteca Central Fray Antonio de Marchena – Cartagena.

### Universidad de San Buenaventura Colombia

Universidad de San Buenaventura Colombia - <http://www.usb.edu.co/>

Bogotá - <http://www.usbbog.edu.co>

Medellín - <http://www.usbmed.edu.co>

Cali - <http://www.usbcali.edu.co>

Cartagena - <http://www.usbctg.edu.co>

Editorial Bonaventuriana - <http://www.editorialbonaventuriana.usb.edu.co/>

Revistas - <http://revistas.usb.edu.co/>

## Tabla de contenido

Resumen .....	7
Introducción .....	8
1 Planteamiento del problema .....	9
2 Justificación.....	13
3 Objetivos .....	15
3.1 Objetivo general .....	15
3.2 Objetivos específicos.....	15
4 Marco teórico .....	16
4.1 Conceptos de hábitat y desarrollo sostenible en los planes de desarrollo nacional, departamental y municipal .....	18
4.1.1 Concepto de desarrollo sostenible .....	19
4.1.2 Desarrollo sostenible en la planeación nacional .....	19
4.1.3 Desarrollo sostenible en la planeación departamental y municipal .....	22
4.1.4 Concepto de hábitat.....	25
4.1.5 Concepto de hábitat en la planeación nacional .....	26
4.1.6 El concepto de hábitat en la planeación departamental y municipal .....	28
4.2. La ciudad jardín, la planificación regional, las torres y las autopistas: herencia del siglo XX .....	30
4.2.1 El urbanismo y su nacimiento.....	30
4.2.2. La visión de ciudad jardín como antecedente de desarrollo sostenible .....	31
4.2.3. Nacimiento de la planificación regional .....	32
4.2.4. Vivienda en altura, automóviles y vías: cambio en el paradigma de habitar la ciudad del siglo XX.....	33
5 Estrategias de diseño .....	37
Referencias .....	49

## **Lista de tablas**

Tabla 1. Términos comunes en los planes de desarrollo.....	30
--	----

## Lista de figuras

Figura 1. Estructura del Plan Nacional de Desarrollo 2014-2018 "todos por un nuevo país" .....	20
Figura 2. Estructura del Plan de Desarrollo Nacional 2018-2022 "pacto por Colombia, pacto por la equidad" .....	21
Figura 3. Estructura Plan de Desarrollo Municipal 2016-2019 "sigamos adelante" .....	23
Figura 4. Rutas especializadas del kit de desarrollo territorial .....	24
Figura 5. Vista aérea de proyecto de vivienda gratis entregado por el gobierno de Juan Manuel Santos en la Guajira.....	27
Figura 6. Planes parciales adoptados por tipo y año .....	28
Figura 7. Teoría de los imanes de Howard.....	31
Figura 8. La sección del valle usada por Geddes para un libro hacia 1905 .....	32
Figura 9. Ubicación del PP La Secreta en la ciudad de Armenia.....	39
Figura 10. Plan parcial como articulador entre el sur, centro y norte de la ciudad de Armenia ....	39
Figura 11. Plan parcial La Secreta y su zona de incidencia. ....	40
Figura 12. Ubicación del sector a intervenir. ....	40
Figura 13. Viviendas por hectárea.....	41
Figura 14. Habitantes por hectárea.....	41
Figura 15. Plazas, parques y plazoletas.....	41
Figura 16. Vacíos urbanos.....	42
Figura 17. Sector a intervenir y vías de afectación .....	42
Figura 18. Áreas, programa y alturas .....	43
Figura 19. Esquema de configuración de manzana en el sector a intervenir .....	44
Figura 20. Esquema de ocupación para aprovechamiento de fachadas y generación de nuevos flujos peatonales.....	45
Figura 21. Liberación de la plataforma peatonal.....	45

Figura 22. Jerarquización de la movilidad .....46

Figura 23. Implantación .....47

## Resumen

El acelerado crecimiento de las urbes y la disparidad entre las propuestas políticas y el hecho tectónico, además de la imperiosa necesidad de planificar ciudades sostenibles, suponen una oportunidad para pensar en hábitats sociales que se sustenten, no solamente en términos de rentabilidad y disminución del déficit habitacional, sino también en la relación de lo propuesto con el contexto de ciudad, en pro de generar una relación equilibrada respecto a los intereses de los diferentes actores sociales y el entendimiento de las nuevas y diversas formas de habitar ciudades orgánicas y cada vez más cambiantes en el contexto de la globalización. Esta investigación cualitativa de corte exploratorio busca proponer estrategias de diseño para un modelo de ocupación en una zona contemplada en el Plan Parcial *La Secreta*, al sur de Armenia-Quindío, congruentes con las actuales políticas de desarrollo y ordenamiento territorial; en el marco de la construcción social del hábitat y el desarrollo sostenible.

**Palabras clave:** Hábitat social, Desarrollo sostenible, Ciudad, Planes de desarrollo

## Introducción

Las actuales intervenciones de ciudad, en su gran mayoría, no reflejan una respuesta coherente con los planteamientos teóricos de los planes de desarrollo y ordenamiento territorial, que buscan mitigar o solucionar dinámicas sociales generadas por factores como el crecimiento poblacional, la migración de la población rural a los cascos urbanos, la violencia, la inequitativa distribución de la riqueza, la corrupción, la pobreza, el deterioro medioambiental, etc. La relación entre la teoría, la intervención urbana y las dinámicas siempre variables de la sociedad se ve afectada por la desarticulación entre los intereses público-privados y la escasa participación multidisciplinaria de la academia en la pregunta por el habitar frente a los términos de rentabilidad bajo los que se planifican algunos territorios. (La Crónica del Quindío, 2017).

Se plantea, entonces, una situación que requiere no solo del estudio y entendimiento de las nuevas dinámicas sociales, sino también de evaluar y replantear políticas de desarrollo y ordenamiento territorial que, a pesar de estar sustentadas en referentes teóricos y estándares internacionales de desarrollo sostenible del territorio y la ciudad, se han quedado cortas, tanto en su materialización, como en la propuesta de modelos de implementación que garanticen un engranaje promotor público-privado, respondiendo a las necesidades del estado y los intereses del inversor privado; esto con miras a un desarrollo integral de los territorios y el mejoramiento de la calidad de vida en un entorno congruente con políticas de sostenibilidad urbana, además del fortalecimiento de las relaciones comunitarias. Estos son elementos congruentes con la construcción social del hábitat, definida como: “la interacción que se da entre los procesos sociales, tanto para producir vivienda y/o construir el hábitat...como para efectuar su correspondiente apropiación y construcción de sentido” (Yory, 2015, p. 47).



## 1 Planteamiento del problema

El análisis de los actuales planes de desarrollo y ordenamiento nacional, departamental y municipal, a la luz de la construcción social del hábitat y la sostenibilidad, muestra que dichas políticas han sido propuestas en total concordancia teórica con iniciativas de desarrollo urbano sostenible, respaldadas por organismos internacionales como la Organización de las Naciones Unidas o el Banco Interamericano de Desarrollo. Sin embargo, al observar las intervenciones urbanas llevadas a cabo en la ciudad de Armenia durante los últimos años de *boom* de la construcción, se encuentra un evidente distanciamiento entre lo que se espera sea una solución de hábitat que genere relaciones dinamizadoras de la ciudad y la economía y las obras finales, que en algo recuerdan a los *ghettos* de la ciudad de Chicago hacia 1920. La historia ha mostrado que cuando no hay datos claros que reflejen las condiciones sociales, además de segregación de los más vulnerables, se crea un caldo de cultivo para dinámicas sociales que afectan el buen crecimiento urbano y social (Hall, 1996). Colombia, por ejemplo, ha hecho algunos avances con respecto al componente social del desarrollo, sin embargo, aún sigue estando dentro de los tres países más desiguales del mundo (Colombia. DNP, 2015, p. 25); la capital del departamento del Quindío, a la vez que está pasando por un período de expansión y densificación urbana, se enfrenta, también, a un aumento en la tasa de desempleo, pasando de 16,2% en 2018 a 18,1% este año y conservando el segundo puesto en desempleo en Colombia después de Quibdó-Chocó (La Crónica del Quindío, 2019). Estos y muchos otros aspectos, como el déficit de vivienda de 5.189 hogares en el departamento que suponen un reto en cuanto a la resolución efectiva de proyectos que vayan más allá de la solución cuantitativa, alineándose con términos de desarrollo sostenible, como sucede en países que llevan varios años trabajando en temas urbanos sostenibles; por ejemplo, en Dinamarca, el ayuntamiento de su capital se ha planteado objetivos claros desde hace una década en pro de convertirse en la ciudad más habitable y sostenible para el año 2015 (City of Copenhagen. The Technical and Environmental Administration., 2009).

La poca o inexistente evidencia de proyectos que busquen abordar la ciudad de manera integral, a través de la propuesta de hábitats que no solo favorezcan al inversor privado, sino que supongan una herramienta del estado para responder a necesidades comunitarias y facilitar derechos humanos, responde a una visión fragmentada y utilitarista del territorio urbano. Ciudades

como Armenia están enfrentando procesos de construcción de proyectos residenciales cerrados y, muchas veces, desarticulados de las dinámicas del sector; estas intervenciones se convierten en generadoras de estigmas, desconexión e inseguridad, aun cuando las necesidades actuales requieren de soluciones habitacionales con intervenciones que integren diversos usos compatibles con la vivienda y el espacio público como plataforma de conexión y calidad de vida comunitaria; lo que concuerda con el concepto de ciudad vital como aquella que es útil, accesible y atractiva para su población. Lo anterior se traduce en apertura, eliminación de barreras y democratización del territorio; exaltando, así, la diversidad y la protección de lo heterogéneo confluyendo en un espacio de enriquecimiento social (Gehl, 2014).

Las intervenciones pensadas únicamente en términos cuantitativos, y algunos cualitativos muy específicos, como la materialidad o el acceso a servicios públicos, representan una mejoría respecto al acceso a derechos fundamentales como saneamiento básico y vivienda digna; sin embargo, conservan un tinte asistencialista y no garantizan resultados positivos en cuanto a la creación de identidad y sentido de pertenencia, que contribuyan a terminar con la actual categorización de la población a través de estratos que crean barreras, exclusión y victimización de las personas más vulnerables; como resultado de la sectorización de servicios, infraestructura y oportunidades económicas que favorecen el crecimiento de la brecha entre ricos y pobres, además de crear un ambiente en el que la corrupción pueda fácilmente afectar los procesos de desarrollo social de una mayoría en favor de solo unos cuantos (El País, 2017).

Respecto a la relación de los actores público-privados en la intervención de ciudad, se reconoce que la forma, funcionamiento y transformación de la ciudad no solo obedece a condiciones físicas y del entorno, sino que se manifiesta también como el resultado de las interacciones entre los que en ella convergen y guardan intereses. En este caso, se plantea una relación entre el sector público, representado por el estado como garante de derechos ciudadanos y propulsor de políticas públicas, y los ciudadanos como los beneficiarios de dichas políticas, sujetos de derecho y actores activos en la transformación del entorno; y el sector privado, representado por la banca, ciudadanos inversionistas constituidos en empresa privada y todos aquellos actores dentro del proceso especulativo del capital. En el intersticio que hay, a veces amplio, entre lo público y lo privado, se encuentran las dinámicas de especulación que afectan, más aún en países con altos índices de corrupción, las políticas públicas y el desarrollo del hábitat. La construcción de viviendas se ha abordado, por parte del estado, como una intervención que

responde a la necesidad de balancear cifras; y por parte del sector privado, como un negocio cuya rentabilidad depende del aprovechamiento del mayor número de metros cuadrados con los que se pueda negociar (Yory, 2015).

Teniendo en cuenta el papel que juegan los diferentes intereses inmersos en el desarrollo de las ciudades, a la luz de la construcción social del hábitat, se encuentra que el desequilibrio y la fragmentación propias de esta relación, en la actualidad, obedece a la falta de modelos de implementación que garanticen un engranaje promotor público-privado con miras hacia el desarrollo integral de los territorios; dichos procesos requieren de la participación activa y multidisciplinaria de la academia como facilitadora de la sinergia entre las necesidades de la comunidad, los intereses del estado y los intereses propios del sector privado. Dicha participación, que desde la óptica de este trabajo, debe aplicar a todos los proyectos de intervención urbana, genera la oportunidad de estudiar la ciudad a largo plazo a partir de las intervenciones realizadas; abordándola como laboratorio urbano y medio que refleje aciertos y necesidades para el mejoramiento de políticas públicas, una potente herramienta de evaluación y generación de conocimiento; sin embargo, los planes de desarrollo y ordenamiento territorial estudiados para el presente trabajo no son lo suficientemente explícitos respecto al rol de la academia en los procesos planteados para el desarrollo integral del territorio. Por último, la relación equilibrada entre los distintos intereses de los actores sociales depende de la iniciativa de la nación y se puede alcanzar en términos del mismo mercado y la productividad cuando se demuestran las ventajas del abordaje del territorio en términos de hábitat social, articulando el desarrollo económico, la sostenibilidad y el bienestar de la población como herramientas que permiten la transición de la población vulnerable a la clase media; a la postre, esta condición será propulsora del engrosamiento de la población que participa activamente en las dinámicas del mercado y que favorece la inversión y la ampliación de nichos económicos. (Yory, 2015).

El instrumento de plan parcial representa una oportunidad a la hora de integrar las bases teóricas y normativas con los intereses del actor privado y las necesidades y características propias de cada sector a intervenir; creando así, un marco conceptual, legal y técnico que permite abordar la ciudad como un elemento de asociaciones personal-espaciales, políticas y ambientales, lo que supone un punto de partida para entender que la construcción social del hábitat debe responder a principios integrales y no a intervenciones puntuales, aisladas y desconectadas. En este orden de ideas, para efectos de análisis de condiciones urbanas puntuales y propuesta de estrategias

contextualizadas, se elige un fragmento de ciudad ubicado en la comuna 2 de la ciudad de Armenia, siendo los barrios Boyacá con 132.954 m<sup>2</sup> y el barrio Brasilia Vieja con 33.136 m<sup>2</sup> los sectores de impacto inmediato. De acuerdo con lo mencionado en líneas anteriores, se formula la siguiente pregunta de investigación: ¿Cuáles son las estrategias de diseño para un modelo de ocupación en una zona contemplada en el Plan Parcial *La Secreta*, al sur de Armenia-Quindío, congruentes con los actuales planes de desarrollo y ordenamiento territorial; en el marco de la construcción social del hábitat y el desarrollo sostenible?

## 2 Justificación

La función de la ciudad como medio evaluador de la calidad de vida y nivel de desarrollo de las sociedades responde al protagonismo que se le atribuye al ser el ecosistema de más de la mitad de la población mundial y un fuerte contribuyente a la economía mundial; por tanto, la ciudad debe ser en sí misma la manifestación política y democrática más importante dentro del planteamiento de las sociedades. Además, las ciudades son el medio facilitador para las relaciones interpersonales, con lo cual superan su función de contenedor y son permeadas por dinámicas biológicas, psicológicas y sociales que atañen al ser. Las ciudades son un crisol que acoge a las personas y sus diversas dinámicas, son escenario para el encuentro, el desarrollo de la cultura y el progreso de las personas (ONU, 2017). Sin embargo, la misma Organización de las Naciones Unidas reconoce que son muchos los problemas a los que se enfrentan las ciudades en la actualidad, especialmente en los países latinoamericanos, asiáticos y africanos que enfrentan situaciones de inseguridad, contaminación, servicios básicos insatisfechos, escasez de vivienda adecuada y deterioro de la infraestructura, todo esto como producto de un crecimiento urbano que hasta el 2015 contaba con 4000 millones de personas, que representan el 54% de la población mundial, y que se proyecta a alcanzar los 5000 millones para el 2030 (ONU, 2017).

Por todo esto, las ciudades han de ser planificadas e intervenidas para adaptarse a las nuevas dinámicas sociales; por lo que requieren ser abordadas desde dimensiones políticas y conceptuales que busquen la generación de estrategias para la construcción de urbes más orgánicas y humanas, vistas como una red que se construye con la participación de todos los que las habitan; entendidas como la espacialidad existencial, que desde la mirada Heideggeriana supone no limitarse simplemente a tratar de entender la relación de las personas con el espacio sino que le da al espacio la cualidad de ser uno con quien lo habita, otorgando así un significado que trasciende a lo vivencial e íntimo del ser (Leyte & Adrián, 2015), esto brinda la oportunidad a los arquitectos y urbanistas de trabajar conjuntamente y hacer un llamado a las otras disciplinas para un trabajo mancomunado en pro de ser críticos activos de las ciudades que estamos desarrollando; encaminados a adoptar una postura consciente y optimista frente a las futuras intervenciones de ciudad que se espera, dadas las condiciones, sean planteadas desde la multidimensionalidad del hábitat gracias al trabajo en equipo multidisciplinario, proponiendo modelos de ciudad constituidos como laboratorios

urbanos, propiciando el debate académico y la creación de planes de desarrollo que lleven a una gobernabilidad democrática:

Entendida desde la perspectiva que supone la real apropiación de la ciudad a la luz de unas políticas públicas verdaderamente concertadas y concebidas, desde aquí, en clave de derechos ciudadanos...que no solo permite hacer más gobernable, segura, sustentable y habitable la ciudad sino, incluso, más productiva, competitiva, conectada y ordenada (Yory, 2015, p. 43).

### **3 Objetivos**

#### **3.1 Objetivo general**

Proponer estrategias de diseño para un modelo de ocupación en una zona contemplada en el Plan Parcial *La Secreta*, al sur de Armenia-Quindío, en concordancia con las actuales políticas de desarrollo y ordenamiento territorial, en el marco de la construcción social del hábitat y el desarrollo sostenible.

#### **3.2 Objetivos específicos**

1. Analizar los aspectos concernientes al hábitat y el desarrollo sostenible planteados en los planes de desarrollo y ordenamiento territorial en el orden nacional, departamental y municipal.
2. Revisar antecedentes del urbanismo del siglo XX relacionados con los problemas actuales de la ciudad.
3. Plantear estrategias de diseño para un modelo de ocupación en el Plan Parcial La Secreta, Armenia-Quindío.

#### 4 Marco teórico

No se pone en duda el protagonismo de la ciudad como manifestación física de la complejidad en las relaciones, primero de supervivencia y, después, sociales, que ha desarrollado la raza humana; también, como reflejo de sus valores, creencias y ambición. Una crónica que se escribe y reescribe a diario: desde el hogar de hace 750.000 años, hallado en una cueva de L'Escaze (Francia), y que da indicios del desarrollo de los primeros vínculos sociales por parte de los antepasados de la especie *Homo habilis* al congregarse en torno al fuego para protegerse y recibir calor en las noches frías (Roth, 1999); hasta la ciudad subterránea de Montreal o el edificio Burj Khalifa en Dubái.

Hablar de las ciudades es hablar de sus habitantes y, hablar de habitantes supone diversidad. Por eso es importante tener presente que este discurso se plantea desde una mirada individual formada en la disciplina de la arquitectura y con los acercamientos que son naturales entre ésta y el urbanismo. Y puesto que, en el quehacer, tanto la arquitectura como el urbanismo se dejan permeable, como es natural, por los problemas de las ciudades que están directamente relacionados con el fluctuar de la economía, los cambios culturales, las tendencias y los conflictos propios de las relaciones humanas (Hall, 1996); se ratifica la importancia de la participación multidisciplinaria, estimulada por la discusión académica, en los temas concernientes a la ciudad, con miras a enriquecer los procesos que atañen a la misma, y generar una postura crítica que permita un desarrollo que, aparte de ser eficiente en los términos del capital, permita la trascendencia que por naturaleza, el hombre concede a los espacios que habita.

La simbología que acompaña el discurso de lo humano se complejiza conforme evolucionan las culturas y su interrelación, y, con ellas, la arquitectura y su papel dentro del proceso conceptual-plástico en el que se manifiesta el imaginario humano. Ya los antepasados de Neanderthal, que datan de aproximadamente hace 100.000 años, habían establecido una compleja estructura social que protegía a los más vulnerables, como lo evidenció la tumba de un anciano con una discapacidad congénita de su brazo, hallada en Shanidar (Irak). Además de una concepción de vida impregnada de misticismo y términos simbólicos que se evidencia en restos arqueológicos de otra tumba Neanderthal, hallados en la misma cueva de Shanidar, en los que se identificó a un hombre enterrado sobre un lecho de pino y flores con las que fue cubierto también (Roth, 1999).



De vuelta al siglo XXI, se encuentra una combinación casi infinita de símbolos y formas de habitar que, por el fenómeno de la globalización y el poder de la imagen y la información en tiempo real, permite, desde una perspectiva optimista, que todas las ciudades puedan aprender de lo que hacen las demás. Además del reto colectivo de construir sobre la herencia dada por siglo XX, en un medio cada vez más acelerado y que exige propuestas de entornos que respondan al engranaje económico pero que también aporten al bienestar de sus habitantes y conservación del patrimonio medioambiental.

Con el objeto de relacionar la visión propia de la disciplina de la arquitectura con el contexto del desarrollo sostenible, y aportar una guía conceptual y estética al discurso de este documento; se plantea un desarrollo del tema a la luz de la corriente organicista, o al menos de algunos de sus conceptos más característicos que, ya desde finales del siglo XIX sustentaban la resistencia que esta corriente opuso a las visiones industrialistas que promovían el crecimiento desmedido de las ciudades en obediencia a intereses económicos y en contra del equilibrio con la naturaleza (Montaner, 2002). El organicismo permite, también, establecer un antecedente al concepto de desarrollo sostenible que se planteara en 1987 en el informe “Nuestro Futuro Común”, o como fue conocido popularmente, “Informe Brundtland” ; cuyo objetivo fue hacer un llamado a la adopción de cambios en el modelo económico y de producción que propendiesen por el cuidado y conservación de los recursos naturales, planteando límites para su explotación y manejo (Bermejo, 2014).

Respecto al fragmento de ciudad elegido para contextualizar la propuesta de diseño que intentará aportar una de las muchas posibles soluciones que podría tener, desde lo arquitectónico y teórico, el interrogante planteado en este trabajo; cabe aclarar que los únicos criterios de elección son: primero, la contemplación del mismo dentro de las zonas de renovación urbana estipuladas en el plan de ordenamiento territorial vigente y, segundo, la existencia de estudios o propuestas de planes parciales. En este caso, el estudio correspondiente al *Plan parcial corredor ambiental, turístico y cultural “La Secreta”* (Alcaldía de Armenia, 2012). Sin embargo, no hay que olvidar que, la pregunta por el hábitat y el desarrollo sostenible aplica a cualquier territorio del país, teniendo siempre presentes las condiciones propias de cada contexto.

#### **4.1 Conceptos de hábitat y desarrollo sostenible en los planes de desarrollo nacional, departamental y municipal**

El contexto normativo del presente trabajo se obtiene a partir de la revisión de los planes de desarrollo, desde el nacional hasta el municipal, además del plan de ordenamiento territorial POT del municipio de Armenia, Quindío. Un plan de desarrollo es el grupo de directrices de las políticas públicas formuladas por un gobernante, desde el orden nacional al municipal en Colombia. En el caso del plan de ordenamiento nacional, es el Departamento Nacional de Planeación el ente encargado de evaluar, socializar y dar seguimiento a la aplicación de este durante el periodo de gobierno (Colombia. DNP, 2018). De acuerdo al marco conceptual dado para este documento, se incluirán las directrices relacionadas con el desarrollo del hábitat y la sostenibilidad presentes en los planes de desarrollo nacional, departamental y municipal vigentes hasta junio del 2019.

El plan de ordenamiento territorial POT es el instrumento con los planteamientos para desarrollar el proceso de ordenamiento del área municipal, se define como “el conjunto de objetivos, directrices, políticas, estrategias, metas, programas, actuaciones y normas adoptadas para orientar y administrar el desarrollo físico del territorio y la utilización del suelo” (Departamento Administrativo de Planeación, Armenia, 2016, párr. 1). En este se consultarán bancos de proyectos, fichas normativas y cualquier información relacionada con el sitio de intervención elegido para el desarrollo del presente trabajo y con los conceptos anteriormente mencionados.

En el contexto de un mundo globalizado que debe enfrentar las consecuencias del enorme salto en el desarrollo que supuso el siglo XX, se hace cada vez más necesario hablar en términos de acciones sostenibles. El hábitat, al constituir no solamente el armazón físico que soporta o contiene el engranaje del desarrollo, sino también el medio simbólico en el que se tejen las relaciones humanas; se convierte, por consiguiente, en el deber ser de la sostenibilidad. Hablar de desarrollo sostenible es hablar de hábitat y cuidado. (Yory, 2015). Los objetivos de desarrollo sostenible (ODS) se constituyen como agenda de desarrollo consensuada e inclusiva, cuyo objetivo es la erradicación de la pobreza y la superación de la desigualdad social en el planeta (ONU, 2019); Desde 2016, año en que se pusieron en marcha, organismos internacionales como Naciones Unidas, Banco interamericano de Desarrollo, o la Organización para la Cooperación y el Desarrollo

Económicos (OCDEC) han intensificado el llamado a la participación de las naciones para el cumplimiento de una agenda que busca un desarrollo más equitativo para las personas y amigable con el patrimonio medioambiental.

Se entiende, entonces, que el hábitat es un tema a la orden del día y que, como lo han demostrado países como Dinamarca, desde hace varios años, la sostenibilidad es una responsabilidad inmersa en los procesos de desarrollo y debe ser equilibrada en la relación entre el desarrollo de infraestructura y las expresiones sociales y culturales (Ministry of Foreign Affairs of Denmark, 2019); es por eso que, de manera rauda, se dará una mirada a la forma en que se abordan estos dos conceptos en los planes de desarrollo desde el orden nacional al municipal.

#### **4.1.1 Concepto de desarrollo sostenible**

Son múltiples los significados que se han atribuido a la palabra sostenibilidad o desarrollo sostenible; una de ellas, sino la más reconocida de todas, es la que se encuentra en el informe “Nuestro futuro en común” de 1987 y que fuera adoptada en la conferencia de Río (1992) “la satisfacción de las necesidades de la generación presente sin comprometer la capacidad de las generaciones futuras para satisfacer sus propias necesidades” (ONU, 2019, párr. 5). Esta es una de las definiciones más consensuadas que se conoce debido a que su significado abarca, tanto la dimensión económica, como social, dentro de la sostenibilidad, lo que la ha hecho ser reconocida y utilizada en contextos de organizaciones internacionales, sector económico, etc. (Bermejo, 2014).

#### **4.1.2 Desarrollo sostenible en la planeación nacional**

Para dar una mirada al concepto de desarrollo sostenible dentro de los lineamientos dados por el gobierno nacional, se recurre a los planes de desarrollo: 2014-2018 “Todos por un Nuevo País” y 2018-2022 “Pacto por Colombia, Pacto por la Equidad”. Respecto a la inclusión del concepto en la estructuración de ambos planes de desarrollo, se encuentra que la propuesta del plan 2014-2018 se sustenta en tres pilares (paz, equidad y educación) con miras a garantizar un desarrollo sostenible que se traduzca en bienestar para las regiones y sus habitantes (Colombia. DNP, 2015), trazando 5 estrategias transversales a dichos Pilares (1) Competitividad e Infraestructura Estratégicas; 2) Movilidad Social; 3) Transformación del Campo; 4) Seguridad, Justicia y Democracia para la Construcción de Paz y; 5) Buen Gobierno) que se encuentran

envueltas en una estrategia de crecimiento verde en la que se contemplan los aspectos ambientales del desarrollo sostenible.



Desde el componente transversal de "Movilidad Social" se busca, en el plan de desarrollo nacional 2014-2018 garantizar el componente social que corresponde al desarrollo sostenible. Respecto al compromiso multisectorial se observa que la "envolvente de crecimiento verde" busca promover las prácticas amigables con el medio ambiente en pro de mitigar los daños causados a la plataforma medioambiental; encaminando al país en "la ruta de la reducción de emisiones de carbono" (Colombia. DNP, 2015, p. 27). La competitividad económica, la conectividad urbana y regional, además de la apuesta por la educación y el fortalecimiento de la presencia del estado en todas las regiones del país hacen parte también de las apuestas por el desarrollo sostenible impulsadas por el gobierno anterior.

La estructura del plan de desarrollo 2018-2022 muestra una propuesta que reposa en tres pilares estructurales (pacto por la legalidad, pacto por el emprendimiento, la formalización y la productividad y pacto por la equidad); estos pactos principales son fortalecidos por 13 pactos transversales (Sustentabilidad, descentralización, transporte y logística, construcción de paz,

equidad por las mujeres, gestión pública efectiva, transformación digital de Colombia Calidad y eficiencia de servicios públicos, recursos mineroenergéticos; Ciencia, la tecnología y la innovación, inclusión de todas las personas con discapacidad, protección y promoción de nuestra cultura y desarrollo de la economía naranja, equidad de oportunidades para grupos indígenas, negros, afros, palenqueros y Rrom).



Dentro del manejo que se da al concepto de sostenibilidad, se encuentra que sigue siendo abordado desde la línea de conservación y mitigación ambiental y prevención de riesgo y desastres; campos de acción que son importantes, pero necesitan ser integrados desde una perspectiva más social que tenga en cuenta que la sostenibilidad en el desarrollo también debe incluir propuestas de educación para la reivindicación de la identidad de los territorios de la mano con la comunidad. Sin embargo, cabe resaltar que, al igual que en el plan de desarrollo 2014-2018, el actual integra los objetivos de desarrollo sostenible contemplados en la agenda de desarrollo 2030 y que son la manera en la que se quiere garantizar un consenso en materia de crecimiento y desarrollo económico impulsado por "procesos equilibrados de explotación de recursos y desarrollo de los territorios" (DNP, 2018, p. 463)

Por último, respecto a la relación del concepto de desarrollo sostenible y la visión que sobre la región y el departamento del Quindío se plasma en ambos planes de desarrollo nacional, cabe mencionar que ambas líneas de desarrollo coinciden en la importancia del departamento como eje logístico clave en el país y como plataforma para el ofrecimiento de servicios de cara al turismo y la globalización (Colombia. DNP, 2018).

#### **4.1.3 Desarrollo sostenible en la planeación departamental y municipal**

En el departamento del Quindío, a través del Plan de desarrollo Departamental 2016-2019 “En defensa del bien común” el gobierno actual busca hacer frente a las fuertes problemáticas de desempleo, suicidio, informalidad y desequilibrio en algunos frentes económicos que aquejan al departamento. En materia de desarrollo sostenible, y siguiendo los lineamientos encontrados en los planes de desarrollo nacional, el gobierno departamental se acoge a los objetivos de desarrollo sostenible, reconociendo su importante papel dentro de las agendas de gobierno con proyección al año 2030 y enmarcando su actuar dentro de los objetivos principales que quieren ser cumplidos en este cuatrenio. Para la secretaria general de planeación del Quindío se debe:

Consolidar un proceso de desarrollo regional que lleve al cumplimiento de las Metas de Desarrollo Sostenible establecidas para el 2030 en el departamento, a partir de un compromiso colectivo alrededor de la visión del Quindío como Territorio Verde, que permita el trabajo mancomunado con las administraciones municipales, los empresarios, los centros de producción de conocimiento y las diferentes organizaciones sociales, políticas y religiosas del departamento. (Secretaría general de planeación del Quindío, 2016, p. 219)

El fuerte componente social encontrado en este documento rector del desarrollo actual del departamento se evidencia gracias a la aplicación del concepto de seguridad humana impulsado por la ONU; sin embargo, dicho concepto es limitado a ámbitos de violencia y morbimortalidad, que solo representan una parte de lo que constituye la seguridad humana. Esta mirada un poco corta del concepto ya mencionado, puede terminar en limitación del campo de acción del departamento frente a problemáticas que abarcan, por ejemplo, el fenómeno de asentamientos informales en el departamento, la acogida de personas desplazadas y desmovilizadas en el marco del postconflicto

y el desarrollo de ciudad coherente con dinámicas económicas, de configuración del territorio e identitarias, sin olvidar la crisis que está atravesando Venezuela y que trae consigo la llegada de venezolanos a las ciudades colombianas.

Al igual que en los dos planes de desarrollo nacional, se encuentra de nuevo una fuerte tendencia hacia el actuar en términos de desarrollo sostenible limitados al crecimiento verde y prevención del riesgo. Esta tendencia podría demostrar, o bien una apropiación débil del concepto por parte de los gobiernos o una desarticulación de las estrategias planteadas en aras de obedecer a esquemas preestablecidos en los kits de actuación regional que entrega el gobierno nacional a los gobiernos regionales para la evaluación y creación de los instrumentos de desarrollo.

Dentro de la propuesta del plan de desarrollo municipal 2016-2019 “Sigamos Adelante” en materia de desarrollo sostenible se encuentra que hay, al igual que en los planes departamental y nacional, una concordancia teórica con respecto al trabajo en pro del cumplimiento de los objetivos de desarrollo sostenible; sin embargo, en la estructuración del plan de desarrollo municipal se pierde la transversalidad propuesta desde la nación y el departamento en aspectos de sostenibilidad, dejando esta línea enmarcada solamente en los componentes de “más ciudad” y “más seguridad”, que responden, respectivamente, a temas de déficit cuantitativo de vivienda y aspectos de violencia o morbimortalidad en la ciudad. (Alcaldía de Armenia, 2012)

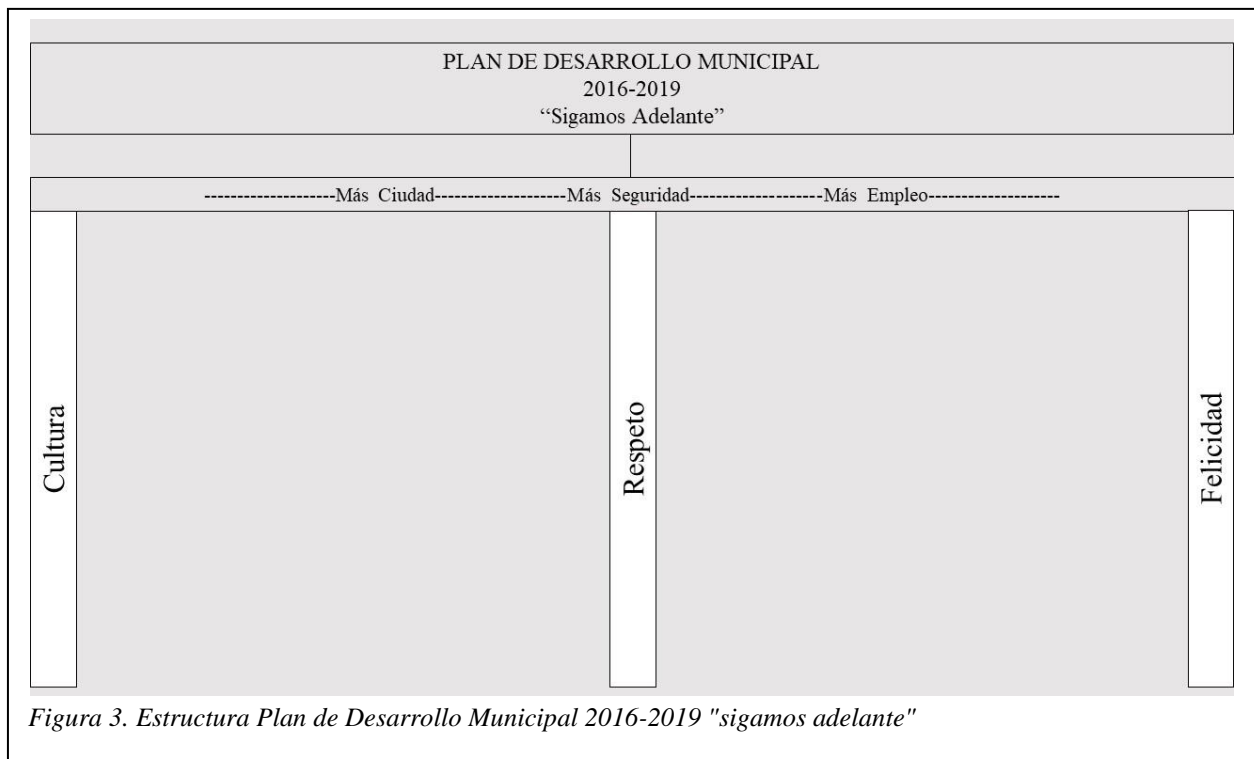


Figura 3. Estructura Plan de Desarrollo Municipal 2016-2019 "sigamos adelante"

En Armenia, la respuesta ante estrategias impulsadas por organismos internacionales, como Banco Interamericano de Desarrollo, se da desde el punto de vista de la movilidad urbana del municipio, en concordancia con la visión nacional para la región de Antioquia y el eje cafetero. Es en este caso el programa de Ciudades Sostenibles y Competitivas, impulsado por el BID y FINDETER ha permitido a la ciudad ser partícipe de procesos que buscan mejorar la situación de movilidad en una ciudad que, para el año 2017, reportó un crecimiento en su parque automotor del 81.02% sumado a los 142000 vehículos de los municipios aledaños que tienen impacto directo sobre la capital quindiana (La Crónica del Quindío, 2017).

La protección de las cuencas hidrográficas y el manejo de zonas ambientales de alto riesgo dentro de la ciudad son las principales líneas de acción dentro de la propuesta del plan municipal de desarrollo (Departamento administrativo de planeación, Armenia, 2016). La segmentación que se observa en las estrategias implementadas por el municipio en materia de desarrollo sostenible, puede obedecer, en parte, a la limitación establecida desde el kit de desarrollo territorial. En la tabla que ha sido tomada del plan de desarrollo municipal, se observan las rutas establecidas por el kit para los distintos sectores de intervención en el municipio. Se observa que, en lo concerniente al

Rutas especializadas del Kit territorial	Sectores del Plan de Desarrollo
2. Salud	Salud
3. Primera infancia, adolescencia y fortalecimiento familiar	Educación Salud Prosperidad ciudadana
4. Cambio climático	Desarrollo sostenible
5. Seguridad y convivencia	Convivencia, coexistencia y democracia para la construcción de la paz
6. Reintegración	Prosperidad ciudadana
7. Derechos humanos	Convivencia, coexistencia y democracia para la construcción de la paz
8. Empleo	Generación de oportunidades
9. Enfoque diferencial étnico en la gestión del desarrollo territorial	Prosperidad ciudadana
10. Sector agropecuario y desarrollo rural	Ruralidad
11. Equidad de género	Prosperidad ciudadana
12. Diversidad sexual	Prosperidad ciudadana
13. Política de prevención protección atención asistencia y reparación integral a las víctimas del conflicto armado	Prosperidad ciudadana
14. Ordenamiento territorial departamental	
15. Plan de ordenamiento territorial municipal y distrital	Desarrollo sostenible Amoblamiento y equipamiento municipal
16. Ambiente	Desarrollo sostenible
17. Agua potable y saneamiento básico	Hábitat
18. Gestión del riesgo de desastres	Gestión del riesgo
19. Cultura	Cultura y patrimonio
20. Protección Animal	Protección animal
21. Buen Gobierno	Gobierno abierto

*Figura 4. Rutas especializadas del kit de desarrollo territorial*  
*Nota:* Fuente (Departamento administrativo de planeación, Armenia, 2016, p. 29)



desarrollo sostenible, el municipio se basa en las rutas especializadas de: cambio climático, plan de ordenamiento territorial municipal y distrital, además de ambiente.

#### **4.1.4 Concepto de hábitat**

Hablar de hábitat se ha vuelto cada vez más importante en las ciudades del siglo XXI, por lo tanto, también es un frente de acción inherente a los lineamientos para el desarrollo del territorio. Para empezar a abordar el concepto de manera sencilla y clara, es importante tener en cuenta que este procede de la biología y la ecología, asociándose a otros conceptos como ecosistema o nicho, cargados de una connotación espacial y de interrelación entre especies y ecosistemas; a la vez, fue reconocido por disciplinas como el urbanismo bajo una doble connotación: por un lado, la de hecho físico y, por el otro, la de tinte simbólico y existencial. (Echeverri, y otros, 2009); este doble significado lleva a que, desde el urbanismo y la arquitectura, se haga una nueva asociación con el concepto construir, que refuerza, por cuenta propia, la relación entre el sentido material y simbólico (Yory, 2015) que lo complejiza y lo lleva a discurrir por terrenos compartidos con varias disciplinas, deviniendo en una mezcla nutrida de bases académicas y por ende, hay confusión para llegar a un consenso (Echeverri, y otros, 2009).

Desde el discurso de la construcción social del hábitat, se entiende que *hábitat* o *habitar* hacen referencia a “aquello que de manera más propicia caracteriza la dimensión espiritual y trascendente de la condición humana en atención a lo que Heidegger (1986) llamaba “el ser de nuestro ser ahí” (Yory, 2015, p. 49); esta connotación metafísica es la que diferencia la forma de ser en los lugares, de los humanos, y la forma de ocupación de los espacios por parte de otras especies, las cuales se pueden circunscribir en conceptos como refugio, cobijo, abrigo, guarecer, etc. Se esperaría, por tanto, encontrar estrategias de gobierno con miras a abordar el hábitat como un asunto, primero, en constante discusión y evaluación con la academia, y, por otro lado, en evolución constante de la mano de la sostenibilidad como camino pactado en la búsqueda de mejorar las condiciones de habitabilidad del mundo y mitigar daños causados, asegurando la estabilidad del entorno para generaciones venideras. (Bermejo, 2014).

#### **4.1.5 Concepto de hábitat en la planeación nacional**

Dando una mirada al plan nacional de desarrollo 2014-2018 “Todos por un nuevo país” se encuentra como objetivo primordial, hacer frente a la inequidad, disminuyendo la pobreza y mejorando las condiciones de habitabilidad de las personas más vulnerables. Para ello, se busca un desarrollo humano integral para “construir una sociedad de oportunidades para todos de manera indiscriminada” (Colombia. DNP, 2015). Se plantea un programa de ciudades sostenibles para la equidad con miras a abordar de manera integral el desarrollo urbano; por un lado, atendiendo las necesidades cuantitativas y cualitativas en materia de vivienda, además de priorizar la movilidad urbana como estrategia para conectar las ciudades y territorios de manera más inteligente y amigable con el medio ambiente. En este plan de desarrollo se aborda, desde su planteamiento, la visión integral del concepto de hábitat al trabajar desde la movilidad social, en estrategias para acercarse un poco más a un estado facilitador de un ambiente propicio para desarrollar el potencial de su población.

Sin embargo, tanto en el plan de desarrollo nacional 2014-2018, como en el actual plan a 2019, se queda corta la ejecución integral de la que se habla en el planteamiento inicial, bien sea porque no existen los suficientes instrumentos de control por parte del estado o porque, debido a procesos de corrupción o burocracia enlentecida, no generan impacto suficiente o se convierten en proyectos tipo que se replican sin tener en cuenta las condiciones propias de cada contexto; un ejemplo de ello es la fuerte crítica que se ha hecho al programa de vivienda del gobierno 2014-2018 el cual tuvo gran impacto a nivel de cifras, puesto que “se redujo el déficit habitacional cuantitativo urbano, pasando de 12,6% en 2005 a 5,6% en el 2016 y 5,2% en 2017” (Revista Dinero, 2018), pero no generó buena opinión en materia de hábitat y entornos integrales.



*Figura 5. Vista aérea de proyecto de vivienda gratis entregado por el gobierno de Juan Manuel Santos en la Guajira*

*Nota:* Fuente <http://bit.ly/2JleBx5> (El Espectador, 2014)

En la imagen se observa un proyecto de alrededor de 400 casas localizado en la Guajira (El Espectador, 2014). No se observan árboles o parques integrados al proyecto. Solamente la mancha de cubiertas rojas estampada en una retícula sin mayor complejidad o principio que el de contener el mayor número de casas posible.

El panorama parece no mejorar mucho con respecto a las acciones planteadas para el gobierno 2018-2022. Si bien se identifican frentes a intervenir, por ejemplo: “el déficit de espacio público en el país que, según los últimos datos consolidados, es de 3,4 m<sup>2</sup>/hab. Una cifra alejada de la meta de 10 m<sup>2</sup>/hab para 2019, y el estándar nacional de 15 m<sup>2</sup>/hab”. (DNP, 2018, p. 1122); sin embargo, no se evidencian estrategias reales apoyadas por mecanismos de control para hacer integrar soluciones de espacio público para cumplir la meta planteada de metros cuadrados por habitante y, a la vez, sirvan de plataforma de soporte para los procesos de movilidad urbana y creación de ambientes que contribuyan al bienestar.

Por último, se observa un importante descenso tanto en el número de planes parciales aplicados hasta el 2016, además de un gran desequilibrio en la aplicación de ambos tipos, siendo el de desarrollo el que se impone sobre el de renovación. En un contexto en el que apenas se empieza a aplicar ley de edificaciones sustentables y en el que difícilmente se han logrado algunos avances en materia de sustentabilidad, cabe preguntarse acerca del impacto que generarán los proyectos llevados a cabo sin gran regulación en este aspecto, en un país cuyas ciudades poco están haciendo por los vacíos urbanos y las zonas que necesitan inversión extra para ser renovadas.

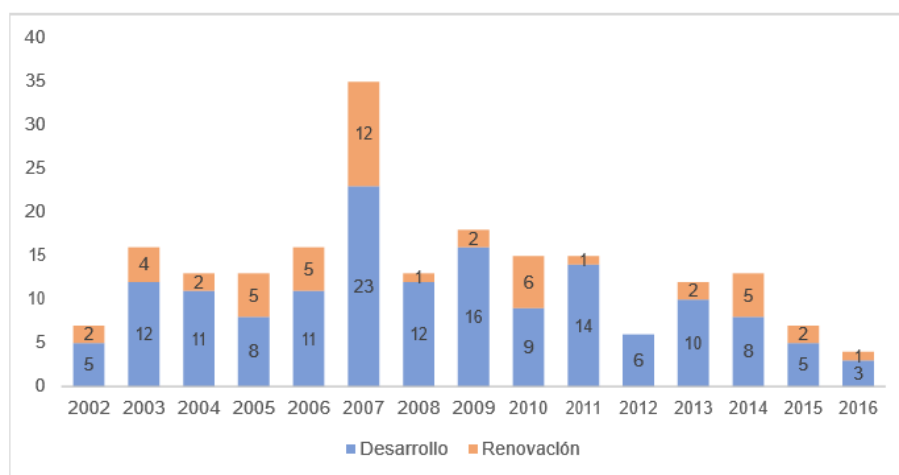


Figura 6. Planes parciales adoptados por tipo y año

Nota: Fuente (Colombia. DNP, 2018, p. 1122)

#### 4.1.6 El concepto de hábitat en la planeación departamental y municipal

En el plan de desarrollo departamental vigente “en defensa del bien común”, respecto al desarrollo del hábitat en la ciudad de Armenia, se tienen en cuenta varias problemáticas que afectan el desempeño de la ciudad en esta materia. El déficit de espacio público es uno de ellos, encontrándose que “los estándares internacionales establecen un mínimo de 15 m<sup>2</sup> de espacio público por habitante urbano, pero en el caso del municipio de Armenia, según estudios relacionados se cuenta con menos de 1,6 m<sup>2</sup> por habitante para el 2007 y de 2,3 m<sup>2</sup> por habitante en 2010” (Secretaría general de planeación del Quindío, 2016, p. 76). El desempleo es otro factor que afecta la calidad de espacio público en el departamento, especialmente en su capital en la que el fenómeno de los vendedores ambulantes en el centro de la ciudad que “ocupan

indiscriminadamente las zonas peatonales y vehiculares, generando problemas de movilidad, seguridad ciudadana y salubridad” (Secretaría general de planeación del Quindío, 2016, p. 77).

La movilidad es otro de los factores cruciales tenidos en cuenta en el plan de desarrollo departamental, en concordancia con las iniciativas encontradas en el plan nacional de desarrollo 2014-2018. Las cifras en cuanto a medios de transporte más utilizados en Armenia, ciudad que alberga al 87.9% de la población del departamento “son el bus y buseta (37,41%) y el transporte a pie (30,5%); también está el servicio particular (11,99%), taxis y colectivo (6,98%) y por último la bicicleta (1,97%)” (Secretaría general de planeación del Quindío, 2016, p. 77). Esto implica un fuerte compromiso, no solamente para mejorar las cifras de espacio público efectivo en la ciudad, sino también para preguntarse, por lo menos entre el gremio de urbanistas y arquitectos, por las condiciones que debería tener una plataforma de espacio público que favorece la conectividad, privilegiando la de medios alternativos.

Dentro de los factores tenidos en cuenta en el plan de desarrollo municipal 2016-2019 “Sigamos Adelante” en relación a la calidad del hábitat, está el equipamiento urbano como estrategia dinamizadora en diversas zonas de la ciudad. El mobiliario urbano es también una estrategia a través de la cual se quiere facilitar el empoderamiento de las personas sobre el espacio público y la garantía por parte del estado de un espacio sano (Departamento administrativo de planeación, Armenia, 2016). Sin embargo, se reconoce que para llevar a cabo este tipo de proyectos se requiere tanto de la inversión pública, como de la privada; es por eso que, en busca de mejorar las condiciones de habitabilidad de la ciudad, se busca incentivar las alianzas público-privadas para el desarrollo urbano.

También cabe destacar la ausencia de estrategias de los gobiernos, desde el nivel nacional hasta el municipal, en las que se plantee la apertura de canales de comunicación directa con la academia para debatir y proponer estrategias respecto al desarrollo del hábitat y la sostenibilidad. Además de los pocos mecanismos de control para los procesos de intervención de la ciudad. El manejo de las ciudades, o por lo menos de algunas de ellas, como laboratorios urbanos puede permitir una mejor recolección y manejo de datos estadísticos que permitan direccionar el actuar del urbanismo hacia propuestas más contextualizadas desde la intervención barrial hasta las obras de orden nacional.

Por último, se presenta la siguiente lista de palabras que se caracterizan por estar presentes en todos los planes de desarrollo, desde el nacional al municipal, pasando por el POT, de manera

recurrente y enfática dentro de la visión que presentan los diferentes gobernantes del desarrollo para los territorios:

*Tabla 1. Términos comunes en los planes de desarrollo*

Actuaciones urbanas integrales	Movilidad urbana
Movilidad social	Equipamientos
Adecuada gestión del suelo	Usos mixtos
Espacio público	Plan parcial

De acuerdo a estos conceptos y los datos propios del sitio escogido, se plantearán las propuestas de diseño; no sin antes hacer un breve recorrido por algunos hitos en la historia del urbanismo del siglo pasado que, por su importancia e impacto en la forma de habitar la ciudad, a la fecha siguen estando vigentes dentro de las dinámicas de las ciudades.

## **4.2. La ciudad jardín, la planificación regional, las torres y las autopistas: herencia del siglo XX**

### **4.2.1 El urbanismo y su nacimiento**

El urbanismo es una disciplina joven cuyos orígenes se remontan a los años 1800 en ciudades industriales como Londres, Liverpool o Nueva York. Los problemas sociales generados en la ciudad de la época fueron causados por la sobrepoblación urbana y la densificación espontánea, además de la falta de control cuantitativo de la población. Nada muy alejado de la realidad actual en muchas ciudades latinoamericanas. La presión social causada por los problemas pendientes por resolver en la ciudad de Londres, por ejemplo, llegó a tal magnitud que, a partir de los datos alarmantes arrojados por la encuesta Booth, se emprendieron acciones a gran escala para abordar el problema de la vivienda, la salubridad y el espacio público en los barrios obreros (Hall, 1996).

La población y sus intereses se convirtió en una cuestión que empezó a tratarse en las discusiones de la época sobre las ciudades y su futuro. Esto y un ambiente de crecimiento económico, sumado al aumento de población, impulsó a pensadores, arquitectos y hasta empresarios de la época a realizar las primeras propuestas para el desarrollo de la ciudad que se

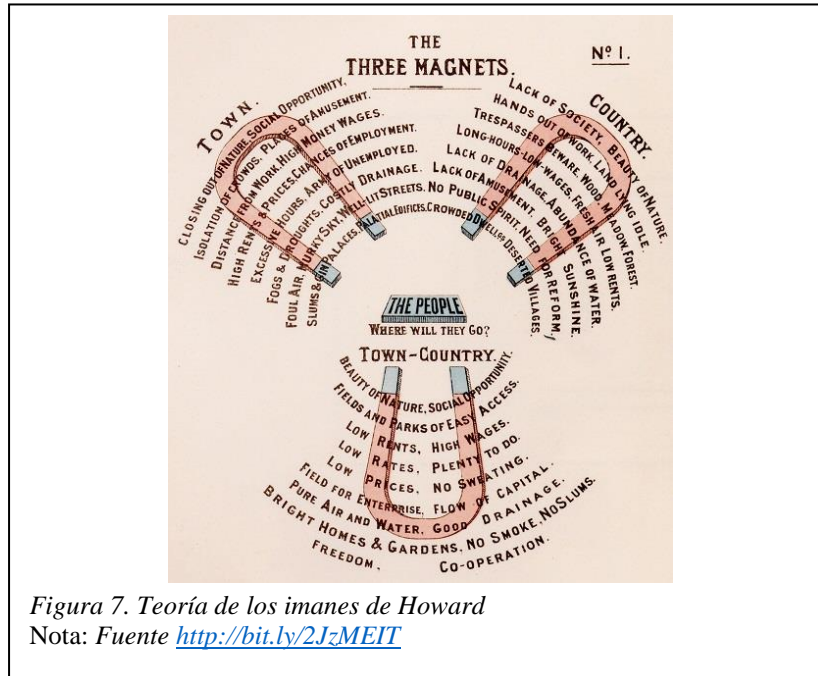
alejara, lo más posible, de la insalubre imagen de las ciudades de finales de siglo XIX; de allí que el urbanismo del siglo XX surja a manera de “movimiento intelectual y profesional como reacción a los males de la ciudad del siglo XIX” (Hall, 1996, p. 16).

Estas preguntas siguen vigentes en el siglo XXI, e incluso algunos postulados de las primeras propuestas de ciudades, como la ciudad jardín de Howard, son referente para algunos modelos de desarrollo de ciudad en la actualidad, debido a su sentido de organización local y democratización de la ciudad, a parte del componente estético de ciudad fusionada con naturaleza, que no ha de ser confundido, según (Hall, 1996), con el modelo de barrio jardín suburbano típico de ciudades estadounidenses. También en términos de desarrollo social y respuesta al medio ambiente, la ciudad jardín fue una propuesta pionera en la integración de estrategias que, traídas al contexto actual, bien corresponden con acciones de desarrollo sostenible y seguridad humana.

#### 4.2.2. La visión de ciudad jardín como antecedente de desarrollo sostenible

Se toma entonces la ciudad jardín como punto de partida de la vertiginosa transformación de las ciudades que caracterizó al siglo XX. Como ya se mencionó, estos procesos de

transformación obedecieron a los problemas sociales que no difieren mucho de algunos que se viven en las ciudades de la actualidad en países en vía de desarrollo. Su importancia y vigencia está en haber sido pensada como una forma de ciudad que busca el equilibrio entre lo construido y lo natural, y que se dispone como un modelo de ocupación para brindar bienestar a sus



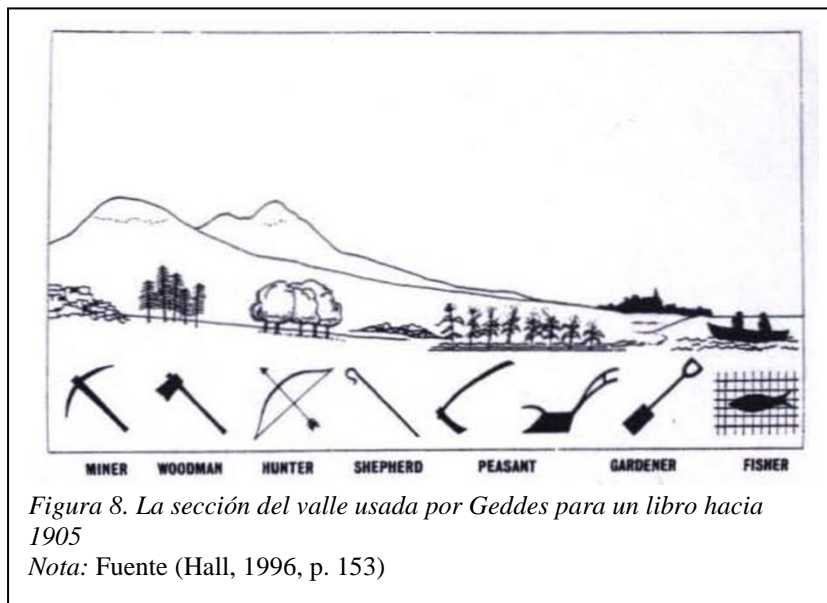
habitantes, a la vez que fue pensada en términos lucrativos para quienes invirtiesen en ella. Howard proponía un modelo de ciudad social que condensaba los beneficios del campo y la ciudad; para ello se valió del diagrama de los tres imanes que durante gran parte del siglo pasado, inspiró

diferentes manifestaciones de la visión de ciudad jardín en países como Alemania, y Estados Unidos, sin olvidar su extensión por gran parte del reino unido (Hall, 1996).

#### 4.2.3. Nacimiento de la planificación regional

La planificación regional como se conoce en la actualidad, al menos desde sus fundamentos académicos, se incubó en Escocia gracias a las ideas del biólogo Patrick Geddes y su pensamiento comunista anarquista adquirido a través de su contacto con geógrafos franceses a principios del siglo XX. Estas ideas pasaron a Estados Unidos y al mundo hacia 1920, fusionándose con las ideas más afines de la ciudad jardín de Howard. (Hall, 1996).

Las ideas de Geddes apuntan a que, para entender la ciudad y la forma de habitarla y relacionarse con otras ciudades, es importante empezar por estudiar la región. Se evidencia, entonces, el diálogo con ideas provenientes de la geografía y que dieran origen al concepto de “región natural”, que fuera explicado por Geddes como la ladera natural que, en cualquier lugar



del mundo, va desde las montañas hasta el mar, la cual es seccionada en varios puntos para entender la configuración del territorio, la disposición de la fauna y la flora en el mismo, además de la relación entre los recursos naturales y las labores de la economía. (Hall, 1996). Además de los climas y las vocaciones de ciudad, la planificación regional de

Geddes se fundamentó en la relación recíproca entre el territorio y sus habitantes, la cual podría ser traducida como el verdadero motor del desarrollo y la cultura de los territorios.

Los planteamientos de la planificación regional pueden ser fácilmente identificados en las bases tóricas de los planes de desarrollo nacional tenidos en cuenta para la realización de este documento. Particularmente en las estrategias regionales propuestas en ambos documentos. En el caso de la región de Antioquia y Eje Cafetero, es su ubicación estratégica y el potencial paisajístico



y patrimonial el que marca la trayectoria de dinámicas de desarrollo tendientes hacia la construcción de ciudades preparadas para ofertar servicios y recibir una alta carga de visitantes (DNP, 2018, p. 1240); esto sin olvidar la importante biodiversidad y potencial agrícola que se encuentra en la misma. El adecuado aprovechamiento de estas cualidades que posee la región, depende, a la luz de la planificación regional, del modo en que la población y los servicios se distribuyen y relacionan para ser motor del potencial máximo de las personas (Hall, 1996).

#### **4.2.4. Vivienda en altura, automóviles y vías: cambio en el paradigma de habitar la ciudad del siglo XX**

Las dinámicas detonadas por la industrialización, además de las expectativas generadas por el cambio de siglo, hicieron que la sociedad occidental se transformara a pasos agigantados. Cambios políticos, ratificación y engrosamiento de la clase media, además de las ventajas ingenieriles propias de la época, propiciaron el surgimiento de muchas propuestas para la transformación de las ciudades y la relación de las personas con los espacios (Roth, 1999). La mayoría de dichos cambios están relacionados, como es de esperarse, con el aumento de la población tras la segunda guerra mundial y el incremento de la capacidad adquisitiva de las personas. Hablar de vivienda en altura, movilidad urbana y conexión regional, no podría ser posible si no se hubiese generado la fuerza de cambio suficiente como para, en un supuesto ambiente de paz, explotar las capacidades de la industria para llevar comodidad y desarrollo al mayor número de personas posible. Sin embargo, las ciudades del siglo XXI, algunas más que otras, se enfrentan a las consecuencias de un desarrollo que, llevado a cabo en términos del progreso industrial, ha tenido grandes impactos en el medio ambiente y el bienestar de las personas; bien sea porque están contaminadas y sobrepobladas, o porque son inseguras y enfrentan problemas sociales de grandes magnitudes como la delincuencia y el desempleo.

La solución de agrupaciones de vivienda en altura se convirtió en una de las más grandes revoluciones del siglo pasado en cuanto a desarrollo urbano. La industrialización de los procesos constructivos permitió un cambio muy fuerte en la forma de habitar las ciudades; desde la configuración del paisaje hasta la convivencia con los vecinos; sin olvidar la rapidez con la que se pudieron llevar a cabo procesos constructivos. La solución más práctica para proveer vivienda a la creciente clase obrera urbana y ordenar el territorio de la ciudad para recibir las novedades del siglo fue a través de la maquinización de las viviendas. el prometedor frente económico de la

construcción sería el que, en diálogo con los arquitectos y urbanistas de la época, trazaran el destino de las ciudades. Desde las torres de vivienda de fachada acristalada (Lake Shore Drive) de Mies Van der Rohe en Chicago, hasta la rígida unidad habitacional de Le Corbusier (Roth, 1999), los proyectos de vivienda se convirtieron en parte del discurso estético de la modernidad. El racionalismo de Le Corbusier llegó a muchas ciudades del mundo y su famosa máquina de habitar se instauró como el estándar de habitar del grueso de la población (Hall, 1996).

Con posturas muy divididas se ha abordado la densificación de la ciudad de Armenia. La reconstrucción post terremoto trajo consigo un auge en la industria de la construcción, pasando por las viviendas para personas damnificadas del terremoto de 1991, hasta costosas urbanizaciones campestres que en la actualidad abundan en el departamento o el creciente número de soluciones de vivienda en altura que se ha presentado en los últimos años. Los quindianos, al igual que los europeos o norteamericanos en el siglo pasado, están experimentando la transición del habitar horizontal al vertical y de las nuevas formas de vecindad. La llegada de inversionistas y el crecimiento del sector turístico, además de la declaratoria de Paisaje cultural cafetero han traído consigo un impulso al desarrollo de la ciudad y el departamento; sin embargo, este desarrollo podría no llegar a ser integral si tanto los gobiernos como los desarrolladores de proyectos urbanos, impulsados por el capital, no adoptan medidas que permitan alcanzar cierto equilibrio entre los valores económicos, propios de la industria; los estéticos y de carácter contextual y sostenible, propios de la visión globalizada del territorio y la identidad que en él se construye; y, por último, las significaciones simbólicas que surgen de la experiencia en el territorio. El habitar-sentir de la gente.

La ocupación del territorio en altura seguirá estando vigente debido al crecimiento poblacional del que ya se ha hecho mención anteriormente. Ahora, es deber de las sociedades cuestionarse acerca del éxito de dicho modelo de ocupación respecto a la satisfacción y calidad de vida de las personas. Es cierto que en países en vías de desarrollo que experimentan crecimiento poblacional acelerado, además de aumento de la migración de la población del campo a la ciudad, prima el factor cuantitativo debido a las altas cifras de déficit habitacional; sin embargo, es importante dar una mirada a las fuerzas de oposición a la cara fría y deshumanizada del desarrollo de vivienda en altura y de la ciudad pensada para la máquina y la industria. Por ejemplo, como resistencia a las prácticas de la urbanización hacia los años 50 y 60, la cual promovía la demolición sobre la renovación, sobre todo por cuestiones relativas a ganancias; además de varios proyectos

habitacionales fracasados, sobre todo en Estados Unidos, debido a bajas condiciones de calidad de los proyectos, ubicación desfavorable con respecto al resto de la ciudad, gentrificación, disputas racistas, etc. La periodista y activista Jane Jacobs, por ejemplo, se destacó por hacer oposición a las dinámicas de urbanización arbitrarias con el medio ambiente y que, además, no tuviesen en cuenta procesos sociales dentro de la construcción de ciudad; con su libro “Muerte y Vida de las Grandes Ciudades” estudió el funcionamiento a pequeña escala de la ciudad, traspasando dichos esquemas a los procesos macro que constituyen la cotidianidad de la misma. Esta obra ha sido de mucha importancia para el desarrollo del urbanismo en ciudades postindustrializadas avanzadas y sus enseñanzas más importantes se reflejan en la estructuración de políticas urbanas de países como Suecia o Dinamarca.

Para finalizar. Otro fenómeno de gran importancia y que, por supuesto, está íntimamente relacionado con el desarrollo de las ciudades durante el siglo XX y cuyas consecuencias se enfrentan en el mundo contemporáneo, es el del automóvil y las vías. Hacia los años 50, la empresa Ford en Estados Unidos, pasaba por su momento de mayor expansión y éxito. La producción en masa de automóviles permitió a la clase trabajadora poder adquirir un vehículo y con ello la posibilidad de vivir a las afueras de las ciudades; los promotores de proyectos de vivienda sacaron provecho de esta revolución en el transporte para ofertar gran variedad de proyectos que ofrecían la vida idílica del campo a trabajadores de la congestionada ciudad (Hall, 1996). La industria automovilística se expandió y de igual manera lo hizo su poder de afectación sobre la ciudad y las personas. Este crecimiento de la población suburbana dependiente del vehículo motorizado es parte de las nuevas dinámicas que enfrenta el desarrollo urbano en Armenia Quindío, y con él llega la especulación y los procesos de gentrificación.

Es evidente que falta aún mucho tiempo para que países como Colombia cambien completamente las formas de movilidad urbana en las que prima el uso del carro. Ciudades fuertemente criticadas en América, como Brasilia, Los Ángeles o Las Vegas, son el reflejo de una visión de desarrollo que aún no interiorizaba el concepto de sostenibilidad en la movilidad. El estilo de vida y cultura alrededor del vehículo ha hecho que se disminuya en gran parte la calidad del aire de las ciudades; En Colombia, ciudades como Medellín y Bogotá se ven fuertemente afectadas por exceso de polución y las muertes a causa de enfermedades respiratorias en el país aumentan y afectan fuertemente al rubro de salud nacional (Semana, 2019).

Se requieren soluciones de movilidad que, junto a un adecuado uso del suelo y adopción de tecnologías de transporte amigables con el medio ambiente, se integren a la ciudad y sean propulsoras de nuevas y alternativas formas de recorrer el territorio. Estrategias económicas como mercados urbanos, al igual que programas de deporte impulsados por los gobiernos, fomentan una mayor apropiación por parte del peatón, lo que, sumado a procesos de educación y estudio crítico del desarrollo urbano, conlleva al fortalecimiento de la democratización de la ciudad y a la contribución que las poblaciones urbanas deben hacer al planeta en el marco del desarrollo sostenible. En el mundo, ciudades como Londres, Singapur, Viena, Estocolmo o París, apuestan por medios de transporte menos contaminantes y equilibrados en cuanto a costo efectividad (El País, 2017); esto se traduce en defensa al derecho a la ciudad y favorece la calidad de vida de los habitantes.

## 5 Estrategias de diseño

Después de una breve y superficial contextualización con respecto al fenómeno de ciudad, primero, a partir de la perspectiva de desarrollo de los gobernantes actuales en Colombia, desde el nivel nacional al local, en Armenia Quindío y, segundo, desde el reconocimiento de elementos fundamentales dentro de la corta historia del urbanismo. Se realiza una propuesta con estrategias generales para la ocupación de la zona ya delimitada, tanto en términos de desarrollo sostenible como en aspectos concernientes al hábitat y su transformación de acuerdo a las particularidades de cada lugar. Para ello se tienen en cuenta las líneas de desarrollo planteadas en los planes estudiados que abarcan, para la ciudad, aspectos de uso del suelo, fomento de aplicación de planes parciales y alianzas público-privadas, además de movilidad y mejoramiento del espacio público.

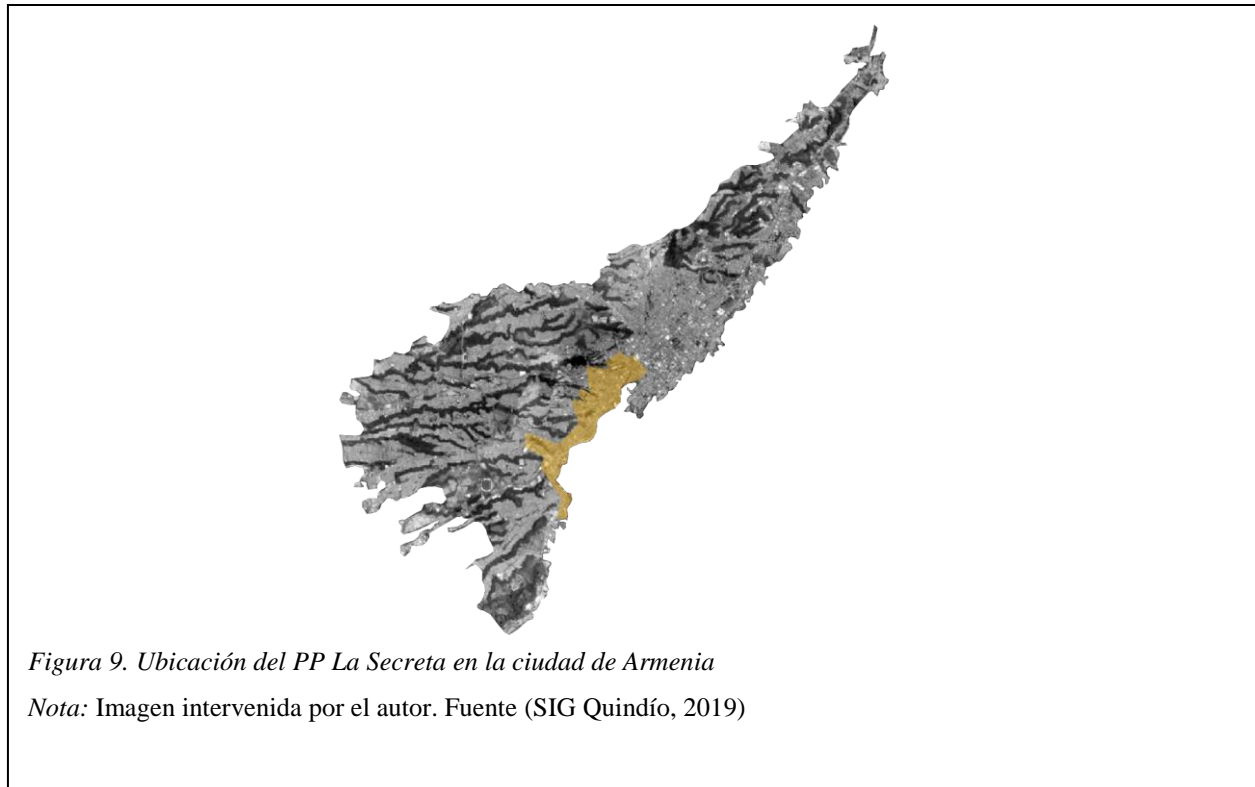
Los elementos, o mejor, hitos en el desarrollo de ciudad durante el siglo pasado, siguen estando vigentes en la actualidad, y lo seguirán estando mientras la ciudad viva y continúe en su incesante transformación. El engranaje de la ciudad, que no está supeditado exclusivamente a la infraestructura, se mantiene en constante movimiento, mucho más en tiempos de la globalización, gracias a las relaciones humanas que van desde la interacción de dos compañeros de universidad en el campus, hasta los inmensos movimientos de capital que se realizan en las operaciones comerciales transnacionales. Los retos de la globalización están a la orden del día y cada vez son más las ciudades que, impulsadas por actividades económicas como el turismo, plantean estrategias para ser más visibles ante el mundo, tanto a nivel económico como de imagen de ciudad, buscando, así, participar en la dinámica de ciudad global (Sassen, 1995).

Ciudades como Curitiba en Brasil y Seattle en los Estados Unidos han sido ejemplo de desarrollo sostenible para el mundo. Altas inversiones en proyectos de espacio público y sistemas efectivos de transporte fueron solo el comienzo de estrategias marcadas en pro de mejorar el sentido comunitario, la conectividad, la peatonalidad y la calidad de vida de sus habitantes. Estos ejemplos de ciudad se relacionan estrechamente con la aplicabilidad del organicismo dentro del funcionamiento de la ciudad y su ideal disruptivo frente a las dinámicas especulativas que la afectan (Montaner, 2002). Los fundamentos organicistas y el desarrollo de ciudad se relacionan, así, con la ya mencionada ciudad jardín de Howard y, en la actualidad, con los objetivos de desarrollo sostenible ya que, desde esta visión, la expansión de la ciudad no es solamente un hecho físico sino

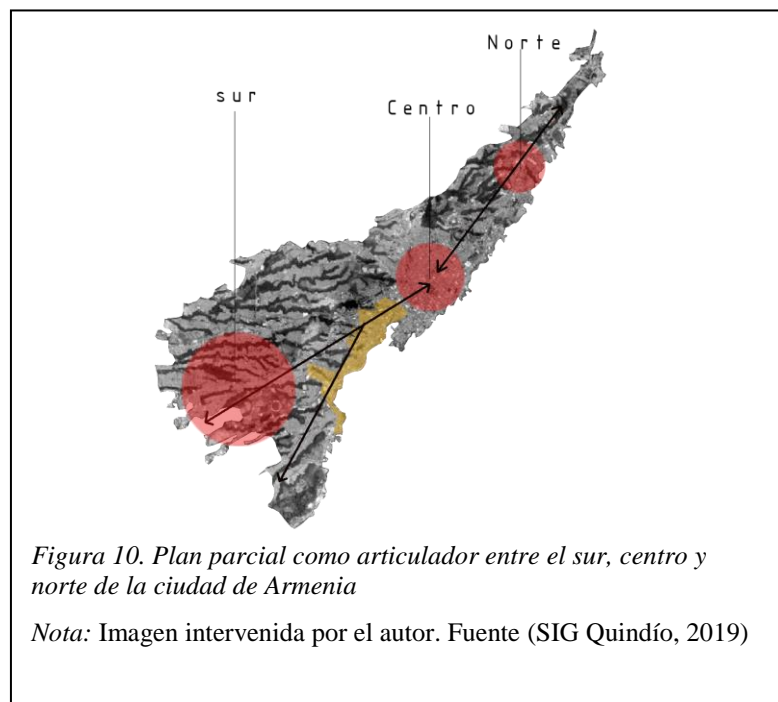
también un complejo conjunto organizacional que requiere, para empezar, de intervenciones de renovación que den vida a los sectores (Hall, 1996) que, para ese entonces, estaban desmejorados por consecuencia de la industrialización. En la actualidad se puede hablar de afectación de las ciudades, no solamente por la industria sino también como consecuencia de la sobrepoblación, fenómenos naturales, violencia o desempleo.

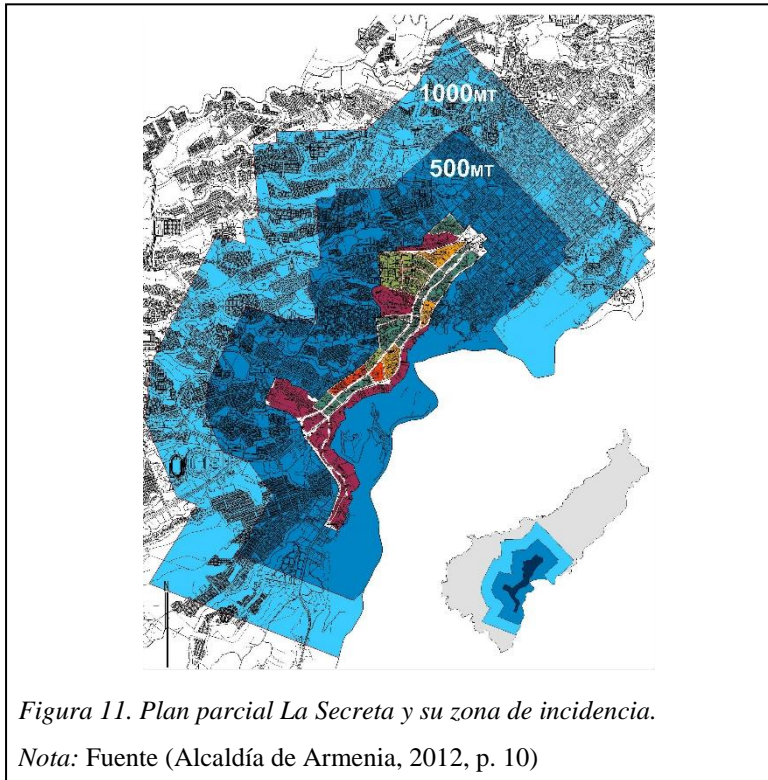
Debido a la multiplicidad y complejidad de las afectaciones de la ciudad, además de la necesidad de fortalecimiento de instrumentos que permitan un equilibrio dentro de la participación de los actores sociales en la construcción de la misma, se aborda el instrumento de plan parcial como el mecanismo que, tras ser estudiado, mejorado y concertado, puede constituirse como facilitador de un desarrollo de ciudad ordenado, diverso y articulado, no solamente en el programa propuesto para la intervención de un sector específico, sino también en la calidad de la conexión entre los diferentes sectores en una ciudad. Por tanto, se trasciende en las transacciones netamente comerciales del desarrollo del territorio, dando a la ciudad un soporte físico con usos diversos, abierto a las personas e impregnado de múltiples significados que enriquecen la experiencia de habitarla. Para esta propuesta en particular, como ya se ha mencionado en páginas anteriores, se tomará como referencia el estudio realizado para la propuesta del Plan Parcial La Secreta.

A continuación, se hace relación de la aproximación hecha, desde el presente trabajo, a las condiciones particulares de este sector, además de una de las muchas posibles respuestas a dichas condiciones en el marco de los lineamientos de desarrollo actuales en el país.



En una ciudad con condiciones topográficas marcadas por bordes fuertes y abundantes fuentes hídricas, el desarrollo urbano presenta tramas diversas y configuración lineal en el territorio. Siendo el sur de Armenia el sector que mayor población alberga, la propuesta del plan parcial es generar un nuevo foco de desarrollo y revitalización de una zona que se ha visto afectada por incompatibilidad de usos,

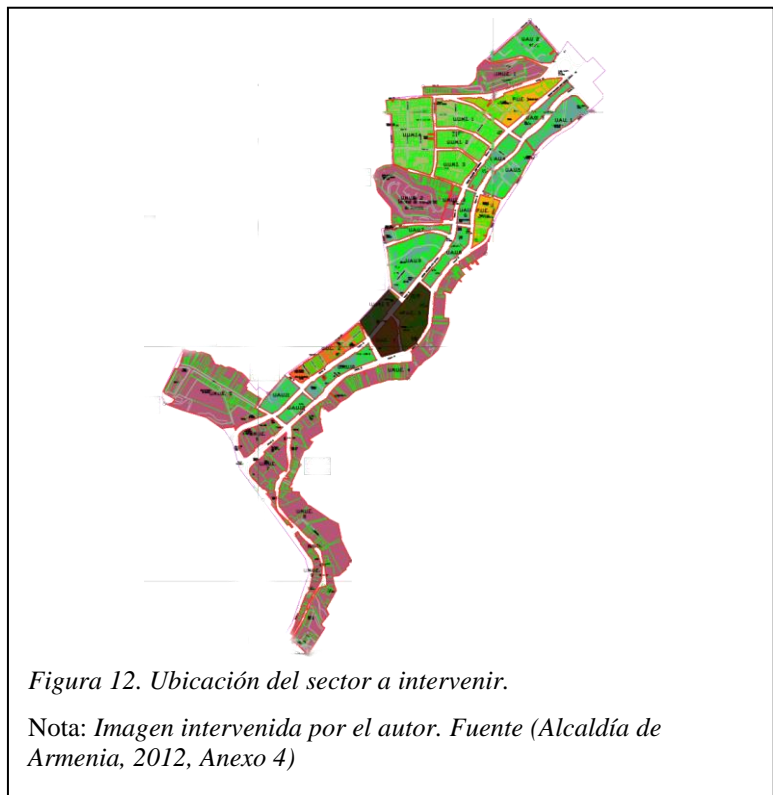




inseguridad y cierta decadencia después del terremoto de 1999. Con una población de impacto de 30.000 personas y un radio de impacto estimado de 1 kilómetro (Alcaldía de Armenia, 2012, p. 10), este proyecto busca propiciar nuevas dinámicas de ciudad en un sector con fuerte potencial dentro de la ciudad; primero, al ser sitio de paso principal para conectar las zonas sur-centro-norte; segundo, por su cercanía al centro urbano, puede ser una zona detonante para proyectos de movilidad urbana

alternativa y, tercero, por su potencial como nueva centralidad y zona de densificación que aprovecha vacíos urbanos.

En total son 31 unidades de actuación las que conforman el plan parcial La Secreta. La elección del sector a intervenir se realizó en base a la información de análisis encontrada en el documento técnico del mismo (Alcaldía de Armenia, 2012), hallándose como dato relevante, una baja densidad tanto de viviendas por hectárea como de habitantes por hectárea, además de vacíos urbanos que suponen una oportunidad para conectar el sector a través de espacio público efectivo.





Con una densidad poblacional de 0 a máximo 200 habitantes por hectárea, y una densidad de viviendas que oscila entre 12 y 70 por hectárea, esta zona es propicia para generar una propuesta de modelo de ocupación que propenda por aprovechar la densificación como manera de resolver, por un lado el déficit habitacional y, por otro, articular soluciones de vivienda con estrategias de generación de espacio público e introducción de usos compatibles con vivienda que dinamicen a nivel económico y de flujos esta zona. La densificación de zonas con potencial de renovación y que ya cuentan con toda la plataforma de servicios para acoger nuevos habitantes, es una de las maneras por las que se puede hacer un uso más racional del suelo, conservando el equilibrio entre lo urbano y lo rural.

Respecto al espacio público dentro del plan parcial, se encuentra que, para 30.000 habitantes se dispone de 13.799 m<sup>2</sup> de plazas, plazoletas y parques. Esto indica una cifra de 0.45 m<sup>2</sup> de espacio público; cantidad bastante reducida a la cual se suma la carencia de mobiliario urbano en dichos espacios que cuentan con poca apropiación por parte de sus habitantes (Alcaldía de Armenia, 2012). Tampoco se encuentran muchos escenarios deportivos en esta zona, salvo algunas canchas, no aptas para todas las personas.

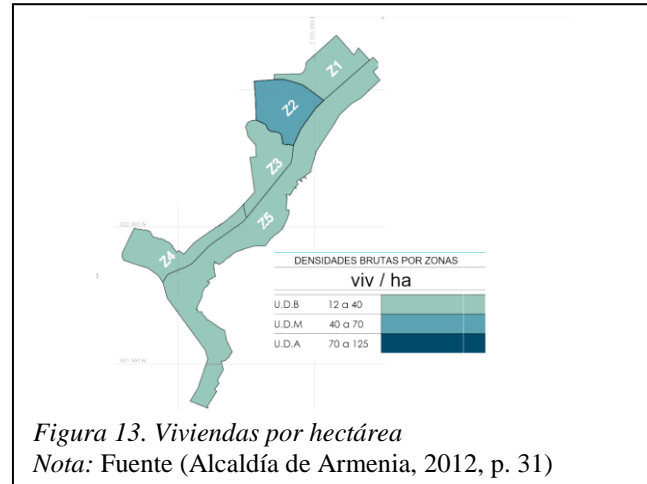


Figura 13. Viviendas por hectárea

Nota: Fuente (Alcaldía de Armenia, 2012, p. 31)

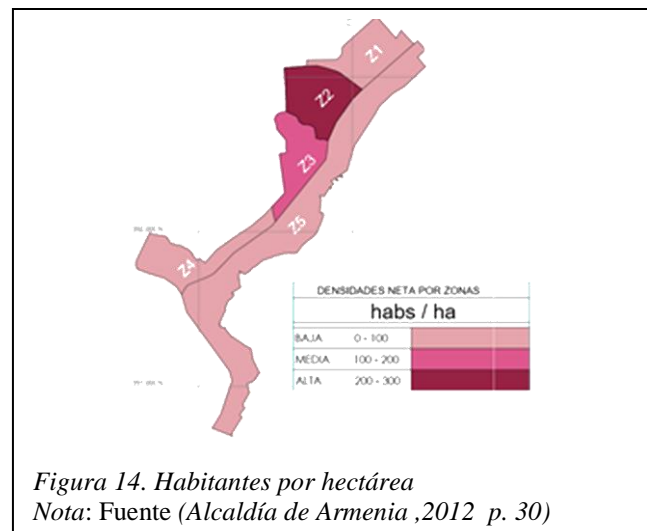


Figura 14. Habitantes por hectárea

Nota: Fuente (Alcaldía de Armenia, 2012, p. 30)

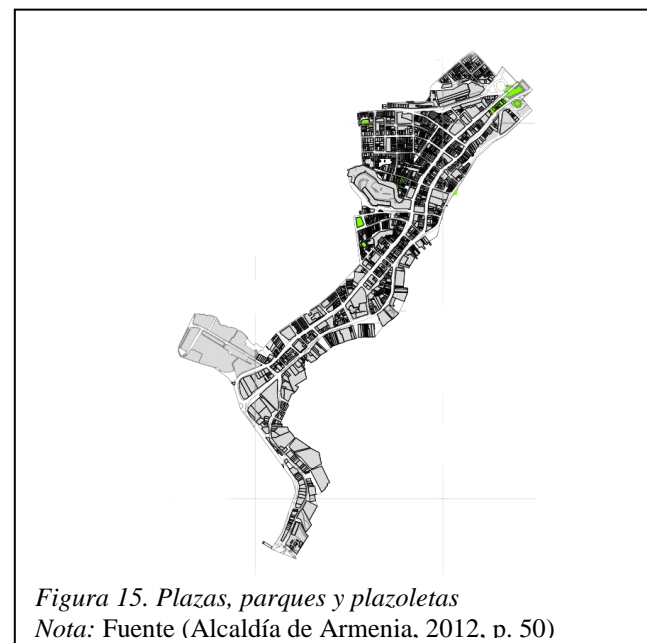


Figura 15. Plazas, parques y plazoletas

Nota: Fuente (Alcaldía de Armenia, 2012, p. 50)

El aprovechamiento de los vacíos urbanos es otro de los retos que enfrentan los gobernantes y planificadores urbanos en la actualidad de las ciudades. Evitar la expansión horizontal de las

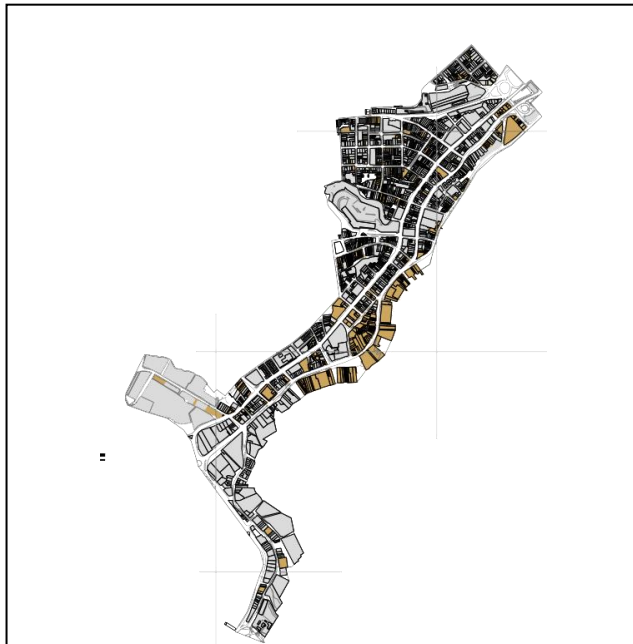


Figura 16. Vacíos urbanos

Nota: Fuente (Alcaldía de Armenia, 2012, p. 50)

ciudades hace parte de las estrategias a emplear para trabajar en pro de la sostenibilidad de los núcleos urbanos puesto que favorece una movilidad urbana eficiente y conserva suelos rurales que, en departamentos como el Quindío, con tan poca extensión de territorio, son necesarios para garantizar la seguridad alimentaria, el bienestar de las especies de flora y fauna, además de la calidad del aire. Teniendo en cuenta esto, se reconoce el fuerte potencial en cuanto a espacio público que tiene esta zona; con un total de 111.497m<sup>2</sup> de vacíos urbanos que pueden ser aprovechados para rescatar la

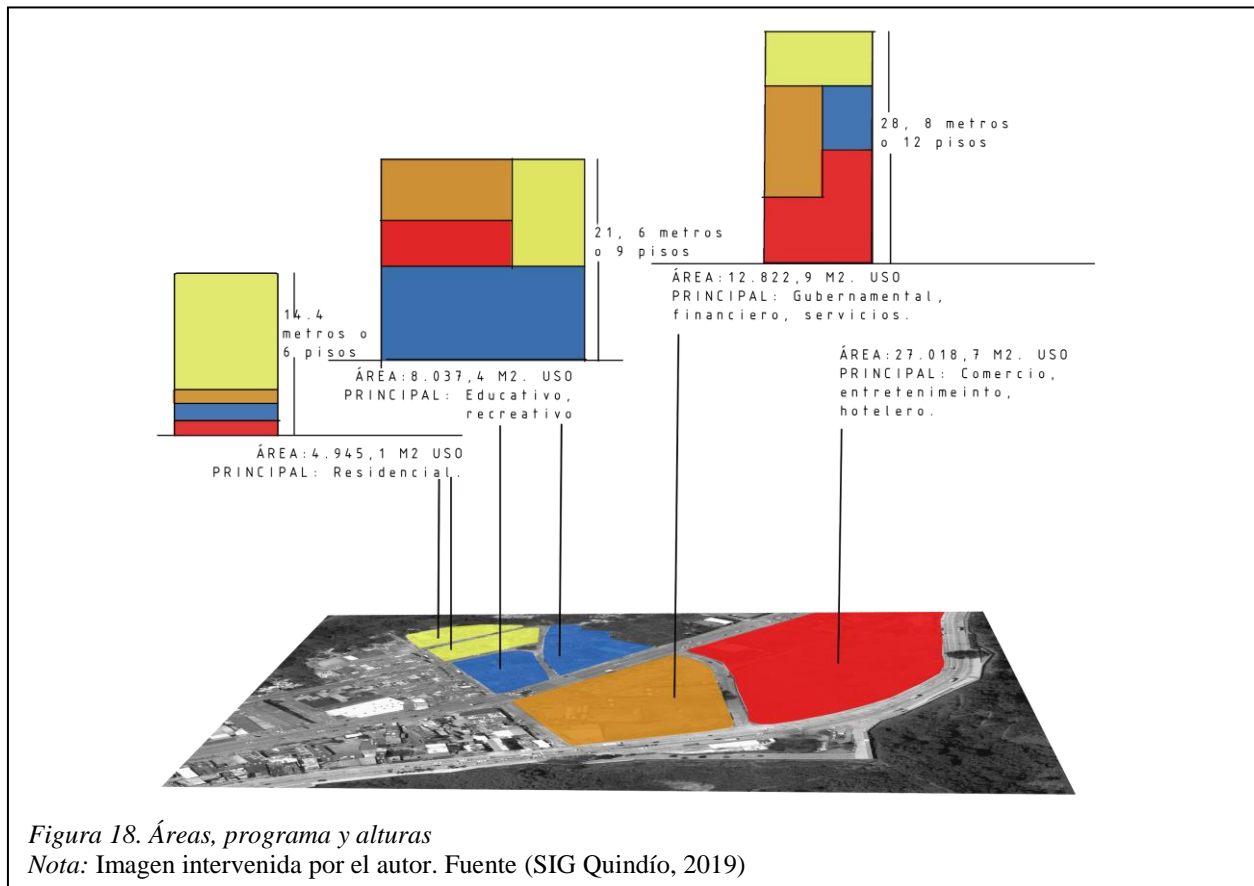
peatonalidad sobre la movilidad vehicular que prima en esta zona de la ciudad al estar afectada por el paso de las carreras 18 y 19, vías arteria de la ciudad (Alcaldía de Armenia, 2012).

Se escoge como sector a intervenir el comprendido entre las carreras 18 y 21 y calles 40 y 44. Con un área de 52.824,1 m<sup>2</sup> en el sur de la ciudad de Armenia. Siguiendo los lineamientos del plan parcial se buscará generar un modelo de ocupación que rompa con la típica trama urbana que se encuentra en la zona y que integre diversos usos en una plataforma de espacio público usos mixtos.



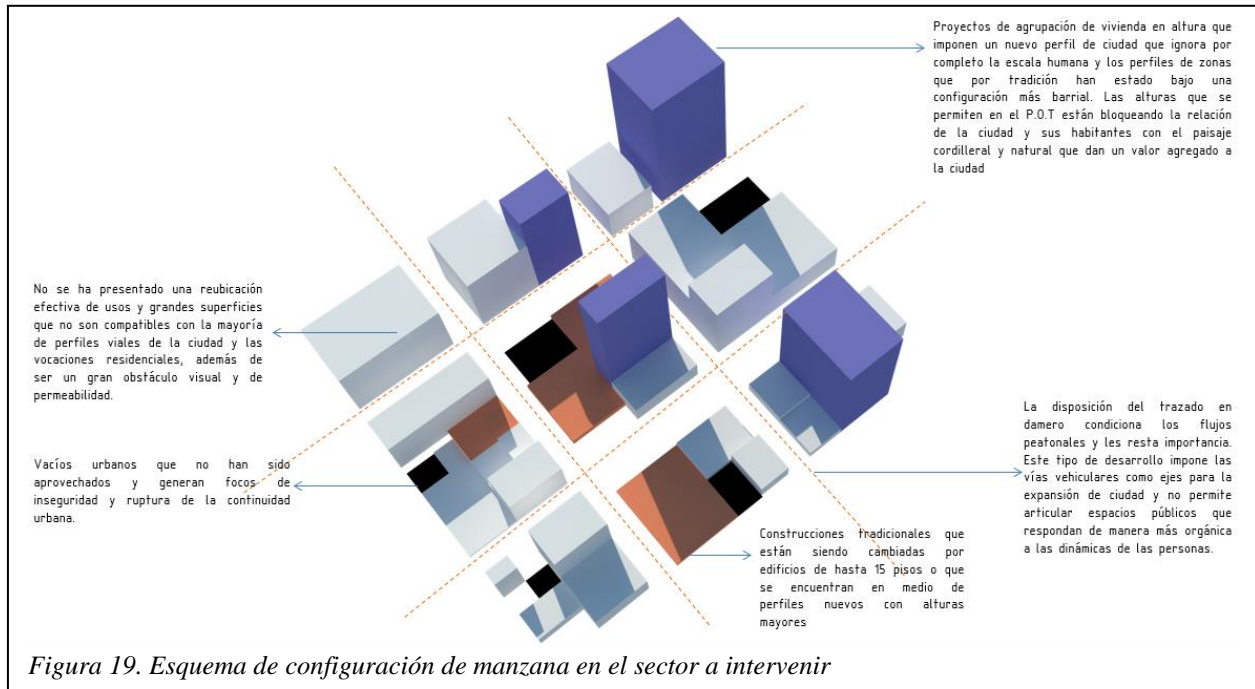
Figura 17. Sector a intervenir y vías de afectación

Nota: Imagen intervenida por el autor. Fuente (SIG Quindío, 2019)

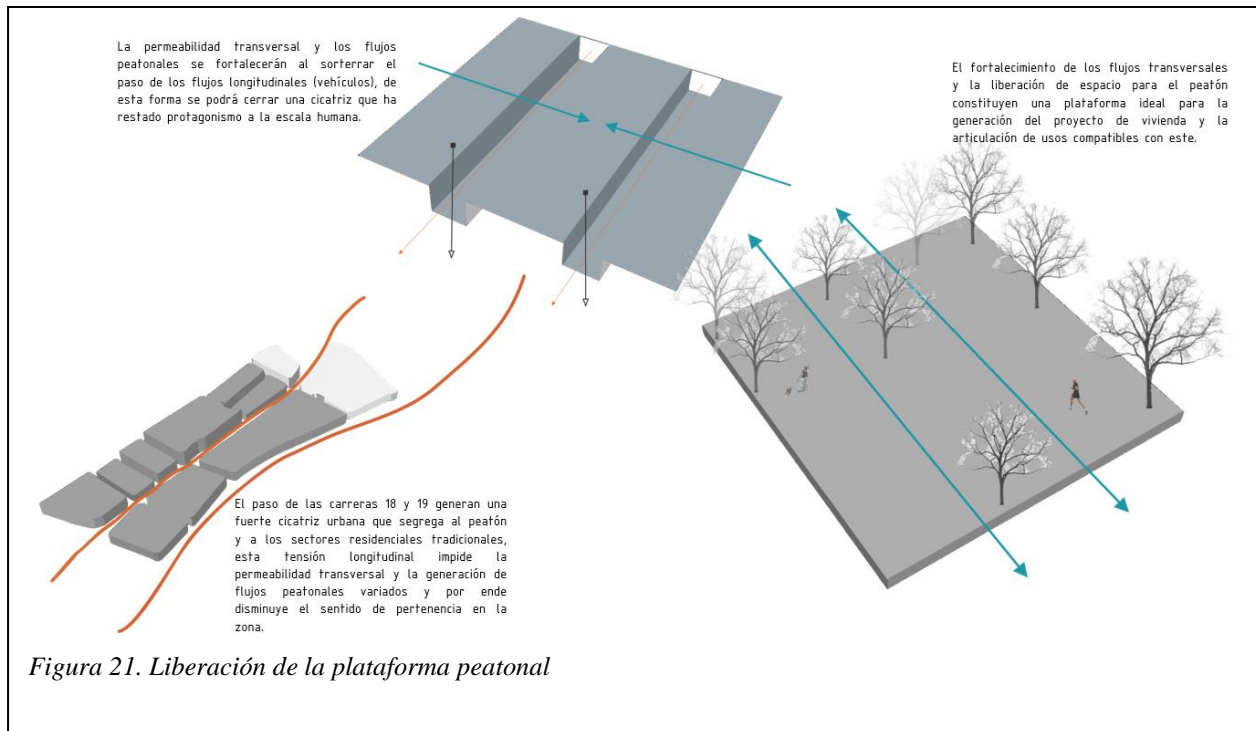
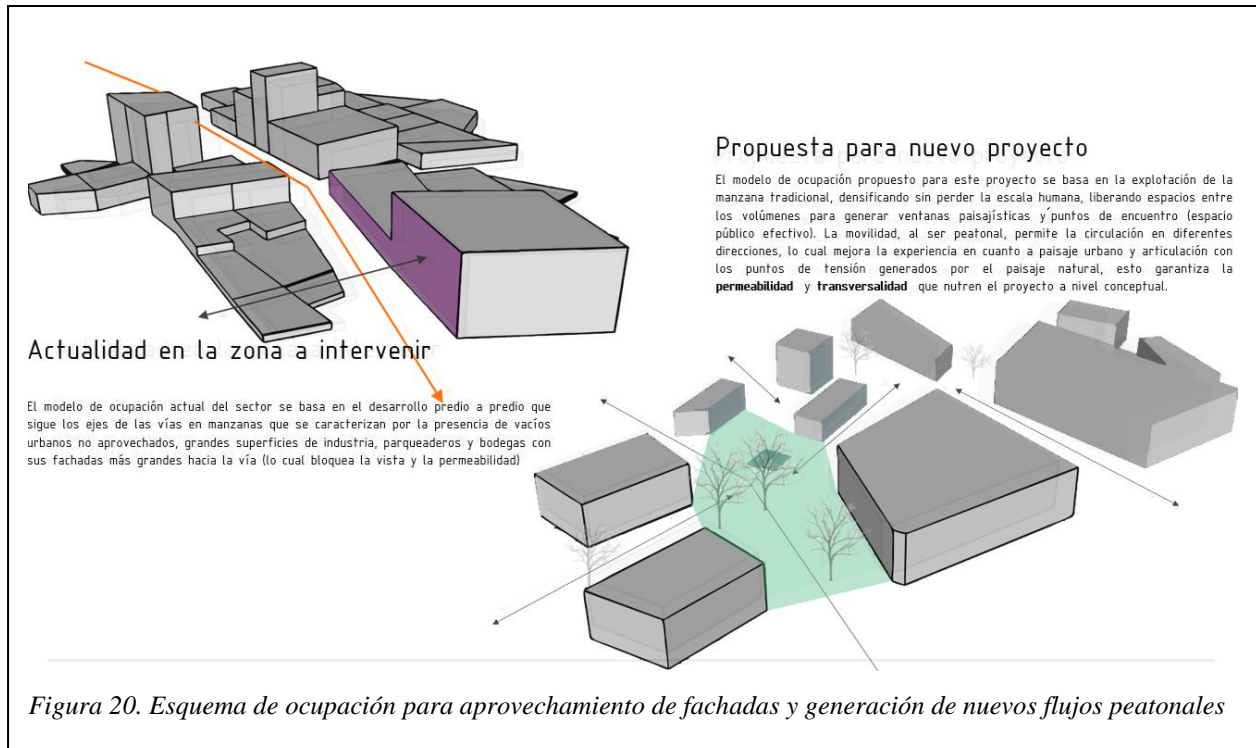


Aunque se establecen usos principales para cada lote que conforma la zona a intervenir, cabe mencionar que la mixtura de usos es la mejor opción para dinamizar un sector. Se propone, entonces, alturas de hasta 12 pisos en las zonas destinadas a comercio de grandes superficies, zona hotelera, comercial y administrativa; en la zona en la que prima el uso institucional educativo y recreacional, las alturas van hasta los 9 pisos, mientras que en el área destinada a residencias se establece una altura de hasta 6 pisos.

Lo primero que propone para el modelo de ocupación en este sector es la liberación del nivel cero con el objetivo de generar una plataforma de espacio público que, primero, no condicione los flujos peatonales al trazado de las vías vehiculares y, segundo, permita el aprovechamiento de las cuatro fachadas en las edificaciones.

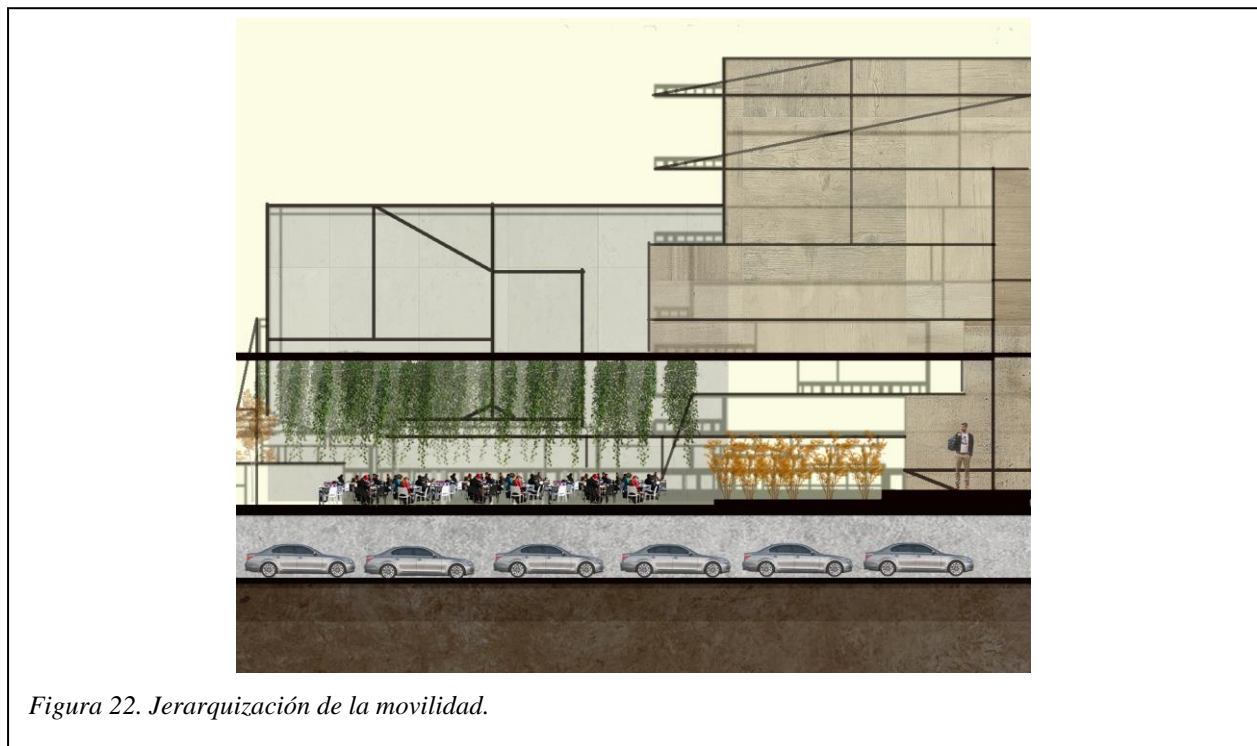


Explotar la manzana tradicional facilita la permeabilidad en el proyecto. Se hace necesaria la eliminación de obstáculos para la peatonalidad y el aprovechamiento del espacio público efectivo. Para la liberación la plataforma de espacio público y la generación de sendas orgánicas se necesita, como primera medida, abordar la situación de movilidad vehicular puesto que las carreras 18 y 19 generan gran impacto en el sector a intervenir, imponiendo un fuerte flujo longitudinal que fragmenta la trama urbana, haciéndola insegura y menos amigable con el peatón.





Soterrar un tramo del paso de las carreras 18 y 19 se hace necesario para disminuir la presión que genera el tráfico vehicular sobre este sector. Sin embargo, este procedimiento no es la única solución puesto que se debe garantizar un fácil acceso al transporte público y la posibilidad de acceso a cualquier vehículo de emergencia o autoridades; lo que implica la adopción modelos de circulación mista que permitan, desde lo normativo, controlar los horarios y las dimensiones de los vehículos que transitan por determinadas zonas. También es importante desincentivar la costumbre de aparcar los vehículos en el espacio público y devolver estas zonas a los peatones.



*Figura 22. Jerarquización de la movilidad.*

Una vez liberada la plataforma de espacio público se procede a generar circulaciones peatonales y usos específicos en las plazas y patios internos generados a través de la implantación de las edificaciones. Para esto se tienen en cuenta las necesidades en materia de espacio público y la relación del área intervenida con su contexto inmediato y la ciudad.



Figura 23. Implantación

## 6 Comentarios finales

Son muchos los retos a los que se enfrentan las ciudades, en especial algunas pertenecientes a países en vía de desarrollo; pues, como se comentó a lo largo de este escrito, hay una amplia gama de fenómenos que se interrelacionan con el construir ciudad y sentido de ciudad. Lograr responder a los problemas de déficit habitacional de manera costoefectiva y significativa en términos sociales parece ser demasiado difícil de alcanzar. En tiempos de globalización y cambios acelerados, las dilaciones burocráticas y los problemas de corrupción entorpecen el proceso de desarrollo de las comunidades y sus ciudades.

Un fenómeno tan complejo y dinámico como el habitar las ciudades no puede ser estudiado y debatido por unos cuantos. Se necesita una mirada multidisciplinaria y diversa de los acontecimientos que tienen incidencia sobre las dinámicas de desarrollo de las comunidades y su entorno. La unión de sectores y la consolidación de debates serios y críticos sobre temas de desarrollo urbano puede ser una gran oportunidad para acelerar un poco el paso de algunas ciudades que aún no se ponen al día con el cumplimiento de los objetivos de desarrollo sostenible.

Es importante que como ciudadanía se tenga contacto con los planes de desarrollo, tanto a nivel nacional, como regional y local. Estos documentos permiten hacerse a una mirada del rumbo que va a tomar el desarrollo del país durante los diferentes mandatos. Aprender a leerlos, criticarlos, apoyarlos y refutarlos ayuda a que la ciudadanía se apropie más de las decisiones que se toman frente al territorio y la priorización en el manejo de los recursos del país. Hacerse a una idea, desde la pequeña a la gran escaña del desarrollo, permite acercarse más a las dinámicas que afectan el entorno y las actividades que a diario se realizan en la ciudad.

Se necesita afianzar la apropiación y aplicación de conceptos tan importantes en la actualidad como son el desarrollo sostenible y el hábitat o la habitabilidad social. Esto y adecuados mecanismos de vigilancia y control pueden propiciar las formas de alcanzar el tan buscado equilibrio entre las inversiones públicas y los intereses privados; también entre las expectativas de la población y su realidad en el día a día de la ciudad. La academia, en todas sus esferas, tiene la responsabilidad de ser partícipe activa en los procesos de pensamiento sobre el desarrollo de las ciudades.



## Referencias

- Alcaldía de Armenia. (2012). Plan parcial corredor ambiental, turístico y cultural La Secreta. *Documento técnico*. Armenia, Quindío, Colombia.
- Bermejo, R. (2014). *Hegoa*. Recuperado el 15 de 02 de 2019, de Instituto de Estudios sobre Desarrollo y Cooperación Internacional: <http://bit.ly/32WP2Ro>
- City of Copenhagen. The Technical and Environmental dministration. (2009). *A metopolis for people, visions and goals for urban life in Copenhagen 2015*. Copenhagen: City Council of Copenhagen.
- Colombia. DNP. (2015). *Plan Nacional de Desarrollo 2014-2018 Todos por un Nuevo Pais*.
- Colombia. DNP. (2016). *¿Qué es el Plan Nacional de Desarrollo?* Obtenido de <http://bit.ly/2Y4gy0I>
- Colombia. DNP. (2018). *Departamento Nacional de Planeación*. Obtenido de <http://bit.ly/2Y4gy0I>
- Colombia. DNP; CONPES. (23 de marzo de 2018). Obtenido de <http://bit.ly/30TZTtA>
- Departamento Administrativo de Planeación, Armenia. (2016). *Planeación Armenia*. Obtenido de <http://bit.ly/30TDWuF>
- Departamento adminitrativo de planeación, Armenia. (2016). Plan de Desarrollo Municipal 2016-2019 “Sigamos Adelante”.
- Echeverri, M. C., Zuleta, F., Gutiérrez, F., Yory, C. M., Sánchez, J., & Muñoz, E. (2009). *¿Qué es el hábitat? las preguntas por el hábitat*. Medellín, Antioquia, Colombia: Escuela del Hábitat - CEHAP, Facultad de Arquitectura Universidad Nacional sede Medellín. Obtenido de URL: <http://www.agora.unalmed.edu.co>
- El Espectador. (04 de 10 de 2014). La otra cara de las viviendas gratis. Colombia. Obtenido de <http://bit.ly/2JlEbx5>
- El País. (16 de 11 de 2017). Las mejores ciudades del mundo para moverse. Obtenido de <http://bit.ly/2YeHHxU>
- El País. (2017). Los papeles secretos del mayor escándalo de América. Obtenido de <http://bit.ly/30X7SWZ>
- Gehl, J. (2014). *Ciudades para la gente*. Buenos Aires: Infinito.

- Hall, P. (1996). *Ciudades del mañana. Historia del urbanismo del siglo XX*. Barcelona: Ediciones del Serbal.
- La Crónica del Quindío. (30 de 08 de 2017). “Lo que ha llevado a irregularidades es que no hay control urbano”: Colegio de Curadores. Armenia, Quindío, Colombia. Obtenido de <http://bit.ly/2OhAoRP>
- La Crónica del Quindío. (30 de 10 de 2017). Armenia Cómo Vamos: movilidad, transporte, espacio público y cultura. Armenia, Quindío, Colombia. Obtenido de <http://bit.ly/2LEJyWf>
- La Crónica del Quindío. (31 de 05 de 2019). 1,9% subió el desempleo en Armenia; segunda en ranking nacional. Armenia, Quindío, Colombia. Obtenido de <http://bit.ly/2YssqsA>
- Leyte, A., & Adrián, J. (2015). *Marin Heidegger, construir habitar pernsar. Edición bilingüe*. Madrid: La Oficina Ediciones.
- Ministry of Foreign Affairs of Denmark. (2019). *denmark.dk*. Obtenido de <http://bit.ly/2JQCPpS>
- Montaner, J. M. (2002). *Las formas del siglo XX*. Barcelona, España: Gustavo Gili.
- ONU. (11 de Mayo de 2017). *Progreso en el logro de los objetivos de desarrollo sustentable. Informe del secretario general*. Obtenido de <http://bit.ly/2Y4L3n4>
- ONU. (2019). *Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo*. Obtenido de <http://bit.ly/2OxYAj1>
- Revista Dinero. (18 de 07 de 2018). Los logros de Santos en materia de vivienda. Colombia. Obtenido de <http://bit.ly/2JSLNdr>
- Roth, L. (1999). *Entender la arquitectura, sus elementos, historia y significado*. Barcelona: Gustavo Gili.
- Sassen, S. (1995). La ciudad global. Una introducción al concepto y su historia. *Brown Journal of World Affairs*, 11, 27-43. Obtenido de <http://bit.ly/32VwRf3>
- Secretaría general de planeación del Quindío. (2016). Plan departamental de desarrollo 2016-2019 En defensa del bien común.
- Semana. (30 de 03 de 2019). Obtenido de <http://bit.ly/2MyEFxN>
- SIG Quindío. (2019). *Sistema Integrado de Georeferenciación*. Obtenido de <http://bit.ly/3105Mpb>
- Yory, C. M. (2015). *La construcción social del hábitat como estrategia de integración, sustentabilidad urbana y seguridad ciudadana*. Bogotá, Colombia: Universidad Piloto de Colombia.