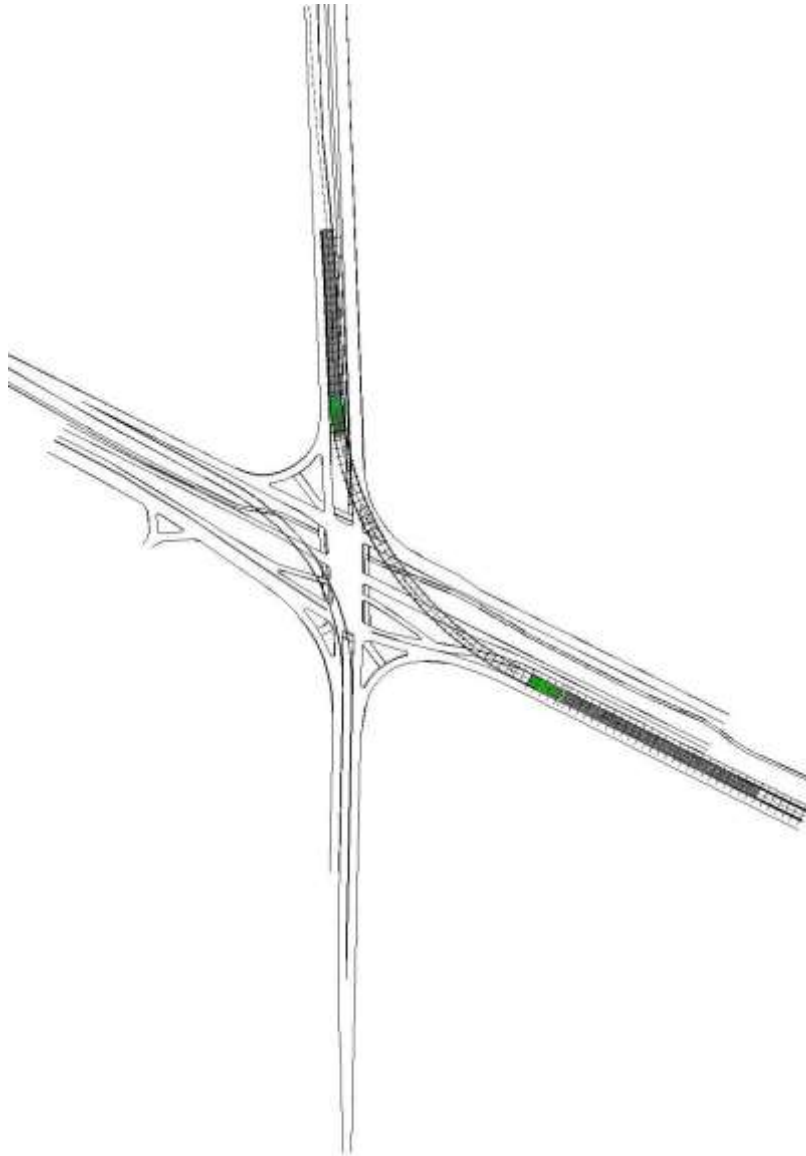




EMPRESA MUNICIPAL DE
RENOVACION URBANA E.I.C.
EMRU
SANTIAGO DE CALI



**DISEÑO URBANO Y ARQUITECTÓNICO
DEL PROYECTO DE LA INTERSECCIÓN
DE LA CALLE 13 CON CARRERA 100.**

MEMORIA

DISEÑO URBANO Y ARQUITECTÓNICO DEL PROYECTO DE LA INTERSECCIÓN DE LA CALLE 13 CON CARRERA 100.

EL CONTEXTO ESPACIAL.

En su estado actual, el carácter urbanístico de la intersección de la calle 13 con carrera 100 podemos definirlo como inacabado. En efecto, hacia los años 60 del siglo pasado ese lugar era nítida frontera entre la periferia urbana y el campo y como consecuencia, hoy en día todo su entorno urbanístico está todavía en proceso de construcción hasta el punto de que dos de sus importantes esquinas son lotes vacíos. La intersección de las dos grandes vías conforma un gran espacio asfaltado de superficie convexa, notoriamente inclinado hacia el sur y carente de todo interés, salvo las grandes áreas verdes de los separadores que lo preceden y enmarcan. Este estado actual de subdesarrollo espacial permite diagnosticar sus problemas inmediatos y mediatos y visualizar, en buena medida, los efectos de nuestro proyecto para el mejoramiento de su calidad espacial.



El carácter del espacio de la intersección está definido por una enorme superficie asfaltada y unas esquinas cerradas por muros que no aportan significados a la vida urbana.

Desde el punto de vista de la movilidad, afirmamos que esta intersección se define actualmente por su gran complejidad la cual caracterizamos sin embargo, como circunstancial y momentánea en tanto su abultado flujo automotor en dirección norte-sur y sur-norte es consecuencia de la ausencia de otras soluciones complementarias que a escala sectorial y en modalidad sistémica, alivien la crítica presión que allí se concentra. Soluciones que aún no han sido estudiadas ni realizadas pero que, dadas las tendencias actuales, deberán serlo en un plazo no mayor a cinco años.

Teniendo presente todas estas circunstancias afirmamos que, desde el punto de vista urbanístico, ese lugar carece actualmente de identidad. En ese entorno, sus cuatro esquinas son sitios faltos de interés en tanto son muros o enrejados que encierran predios sin construir o construidos pero separados del espacio público por amplias zonas verdes privadas. No hay entonces posibilidad alguna de que esas esquinas sean, sitios de encuentro ciudadano contribuyente al desarrollo de la sociabilidad urbana. Todo nos lleva a definir a esa intersección como un lugar anodino dentro de la estructura urbana de Cali.

EL PROYECTO EN LA IDENTIDAD URBANA.

Creemos, sin embargo, que el proyecto de intersección que coordina Ciudad CU:NA, puede ir más allá del logro de una buena solución funcional y técnica para el transporte masivo urbano que avanza hacia el sur de la ciudad. Creemos que el sitio puede incorporarse al imaginario urbano mediante la valoración de un significado que está latente en el lugar y el cual, al tenerlo en cuenta y hacerlo vigorosamente visible, se constituirá en una grata identidad del mismo y como tal un valioso contribuyente a la identidad de la ciudad.

Definimos la identidad de Cali como la propia de una verde ciudad andina, centrada económicamente en el comercio y los servicios. Una gran riqueza hídrica y un agradable clima tropical han cobijado un acrisolamiento intercultural y pluriétnico que ha hecho posible una ciudad abierta y cosmopolita en la que se ha venido desarrollando una cultura centrada en el goce de un vivir alegre y sensual que rinde un culto masivo a la música, a la danza, a la salud y belleza del cuerpo, a las artes gráficas y escénicas, a la cinematografía, al diseño de moda, al deporte y muy singularmente, al regocijo en y con el agua. Una ciudad para disfrutar caminándola y contemplándola desde cómodos lugares de permanencia. Sin embargo, históricamente esta identidad ha sido completamente ignorada en el diseño de su espacio público, el cual exhibe niveles de calidad muy bajos.



Los espacios inmediatos a la intersección vial se caracterizan por su agradable paisaje forestal, especialmente en la carrera 100, como lo enseña la foto.

Teniendo presente esta definición de Cali, creemos que el diseño de esta intersección debe ser consecuente con ella. Creemos que el protagonismo de este lugar debe acunarse en ese verde y singular paisaje de recorrido de la calle 5 que comenzando en la Plaza de Toros, transcurre bajo un magnífico espacio forestal de grandes samanes, hasta intersectar a la calle 16, ya bajo la nomenclatura de carrera 100. Se propone que el surgimiento del significado de esta intersección ocurrirá cuando este singular recorrido, bajo verde paisaje forestal, intersecte precisamente la calle 13 conocida como avenida Pasoancho. Nuestro proyecto propone que esa intersección sea un “paso ancho”, lleno de colorido en su trayectoria hacia Ciudad Jardín y hacia los nuevos desarrollos urbanos de Cali en el sur-oriente. Se trata de lograr una percepción grata y sorprendente para quien caminando o viajando en el MIO o en automóvil desde la Plaza de Toros, se encuentre súbitamente con un lugar de variada y agradable cromaticidad en la vegetación arbórea y arbustiva, complementada con la de su equipamiento y amoblamiento.

COLOR Y SIGNIFICADO.

Observamos entonces que el objetivo principal del proyecto es eminentemente cultural. Mediante esa contrastante cromaticidad entre vegetación y equipamiento se busca redescubrir un tradicional y fuerte valor propio del imaginario urbano caleño. Se trata de que toda persona que pasa a través de él perciba especialmente que además de un nuevo colorido vegetal propuesto, hay allí un hermoso azul que no sólo destaca sus equipamientos sino que además, ese mismo color va y viene por encima y por debajo del suelo: estamos hablando del hermoso color azul propio de los vehículos del sistema de transporte masivo conocido bajo las siglas de MIO, el cual viniendo del norte o del sur, pasa por allí como bus articulado sobre sus exclusivas calzadas o como bus padrón que desciende por calzada mixta a un túnel bajo el subsuelo para mantener ininterrumpidamente su fluidez hacia el sur. Siendo el azul el color que universalmente representa al agua y siendo Cali una ciudad que tiene la exclusiva singularidad en Colombia de ser surcada por 7 ríos, algunos de los cuales no solo proveen el medio vital sino también el esparcimiento como balnearios, asumimos este color azul que gracias al MIO recorre toda la ciudad, como un símbolo de identidad urbana con el agua.



El azul, símbolo universal del agua y que distingue a los buses del MIO es integrado al equipamiento para crear una nueva identidad al lugar, concordante con una ciudad como Cali que tiene el privilegio de ser surcada por 7 ríos.

Esta percepción cinética de todo el equipamiento y el nuevo paisaje propio de la intersección cuyo referente principal es el color azul, complementado suavemente con otros colores de vegetación y de efectos de luz, se logra mediante unas cuidadosas decisiones de diseño sobre la relación forma-percepción-significado en cada uno de los componentes del espacio público. Soluciones que por supuesto se incorporan a las políticas y decisiones técnicas que orientan las grandes soluciones para la movilidad urbana.

INTERSECCIÓN Y AFECTACIONES.

El desarrollo vial de la ciudad acusa un atraso de 40 años, una cifra muy crítica que afortunadamente comienza a ser enfrentada ahora con soluciones de nivel macro. Abrirle espacio a un crecimiento desorbitado del parque automotor como el que ocurre en Cali actualmente, implica abrir o sacrificar barreras físicas acumuladas a lo largo de todas esas décadas. La empresa Gitt, tras numerosos ensayos, ha logrado un diseño geométrico que causa la menor afectación posible en predios y en arborización. La política explícita del Dagma y Metrocali es trasladar a otro sitio el mayor número de especies posible y sembrar diez veces el número de especies sacrificadas.



El caso más crítico será el de estas palmeras de la avenida Pasoancho las cuales deberán ser trasladadas para dar lugar al hundimiento vial que gira hacia el sur-oriente de la ciudad.

INGRESO, RECORRIDO Y SALIDA DE CADA TÚNEL.

Ingreso y salida.

El ingreso a cada túnel ofrece una percepción cinética variada, la cual comienza con la rampa de descenso a cielo abierto hasta llegar a una transición espacial definida por el propio umbral del túnel. Esta transición cumple el papel de ayudar a la retina a acomodarse con el paso de la excesiva luz natural a la luz artificial del interior del túnel. Las paredes laterales de la rampa son en concreto lanzado y vienen protegidas por barandas en platinas de hierro pintadas con color gris-concreto y rematadas en un tubo de hierro de 5 pulgadas, pintado con el color azul del MIO.

El umbral.

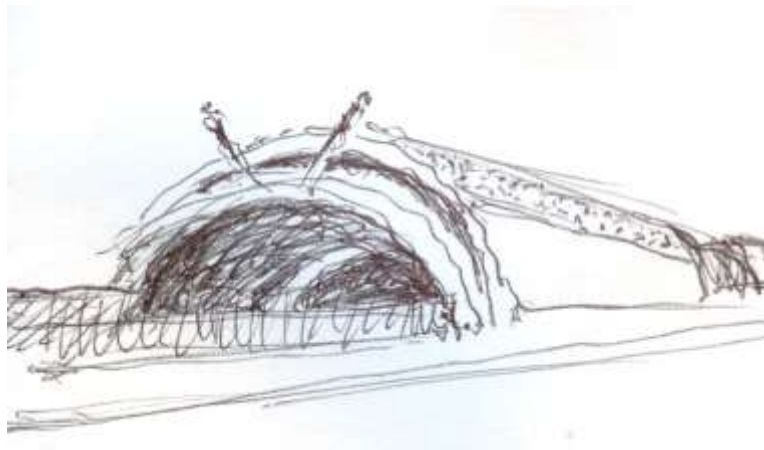


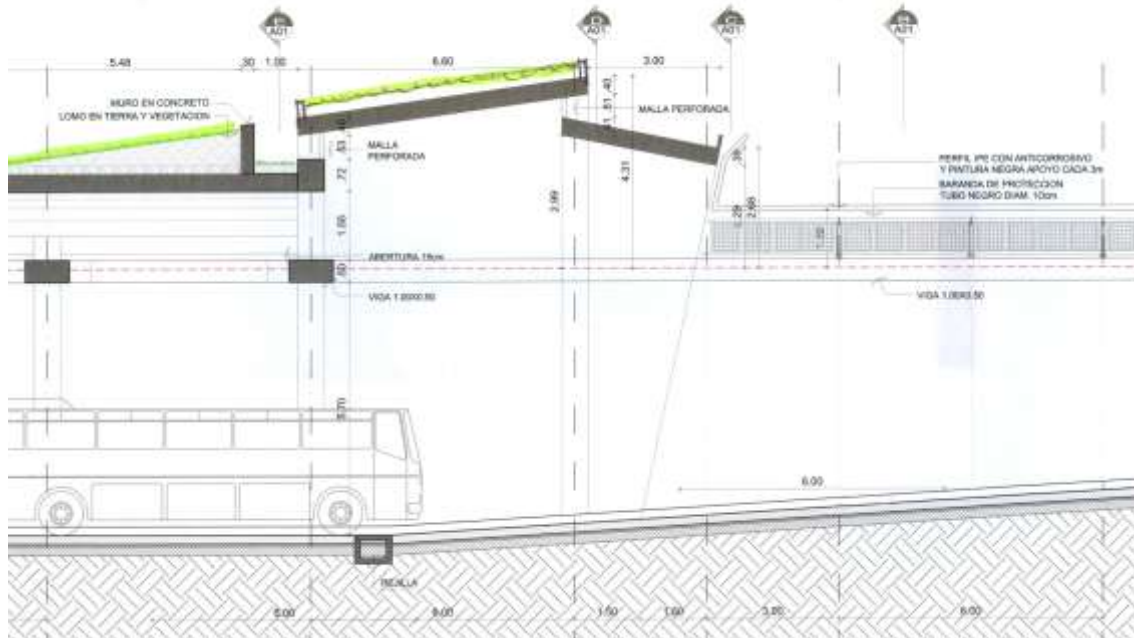
El diseño de la intersección comienza con la misma rampa del túnel, el umbral y los correspondientes cilindros de ventilación, complementados con masas arbóreas de vistosa cromaticidad.



El diseño crea una transicionalidad espacial entre el final de la rampa y el comienzo del túnel propiamente dicho. De esta manera se maneja convenientemente el intervalo entre la luminancia externa y la luminiscencia propia del túnel.

El umbral está conformado mediante tres bóvedas, las dos primeras traslapadas entre sí, pero cada una con una inclinación contraria a la otra. Estas dos primeras bóvedas son construidas en concreto reforzado y acabadas en su superficie exterior en cristanac tipo “confeti, (tres colores azules diferentes y en menor cantidad, un blanco mate). La segunda bóveda tiene las dos terceras partes de su superficie exterior cubiertas en una leguminosa conocida como “maní forrajero” y la tercera bóveda, más rebajada va totalmente cubierta con el mismo vegetal.





Dos de las tres bóvedas están cubiertas con “maní forrajero”. El desplazamiento de unas sobre otras crea una luz suave intermedia entre la muy fuerte externa y la luminiscencia creada para el túnel

Recorrido.

Cruzado el umbral, se ingresa propiamente a la especialidad del túnel cuya materialidad es el concreto reforzado pero con diferencias de textura entre la cubierta y las paredes. La iluminación, predominantemente eléctrica, viene matizada rítmicamente por ingresos directos de luz natural distanciados entre sí cada 62 metros aproximadamente. Este ingreso de luz natural se logra mediante los ya mencionados cilindros huecos de ventilación de 1.50 metros de diámetro interior, los cuales emergen escultóricamente sobre las zonas verdes de los separadores hasta una altura de 7.20 metros, siendo acabados en su superficie externa en concreto visto y en buena parte con el mismo cristanac de variados tonos azules que cubre los umbrales.

Ventilación e iluminación.

Estos cilindros de ventilación e iluminación, contruidos en concreto reforzado, extraen de modo natural (por diferencias de temperatura) el aire interior del túnel¹. Su superficie interior va pintada en color verde limón claro con el fin de

¹ Las decisiones sobre ventilación del túnel fueron consultadas con el Ingeniero Phd. Carlos Herrera quien generosamente y con gran entusiasmo cívico, orientó ad honorem las ideas básicas de este diseño.

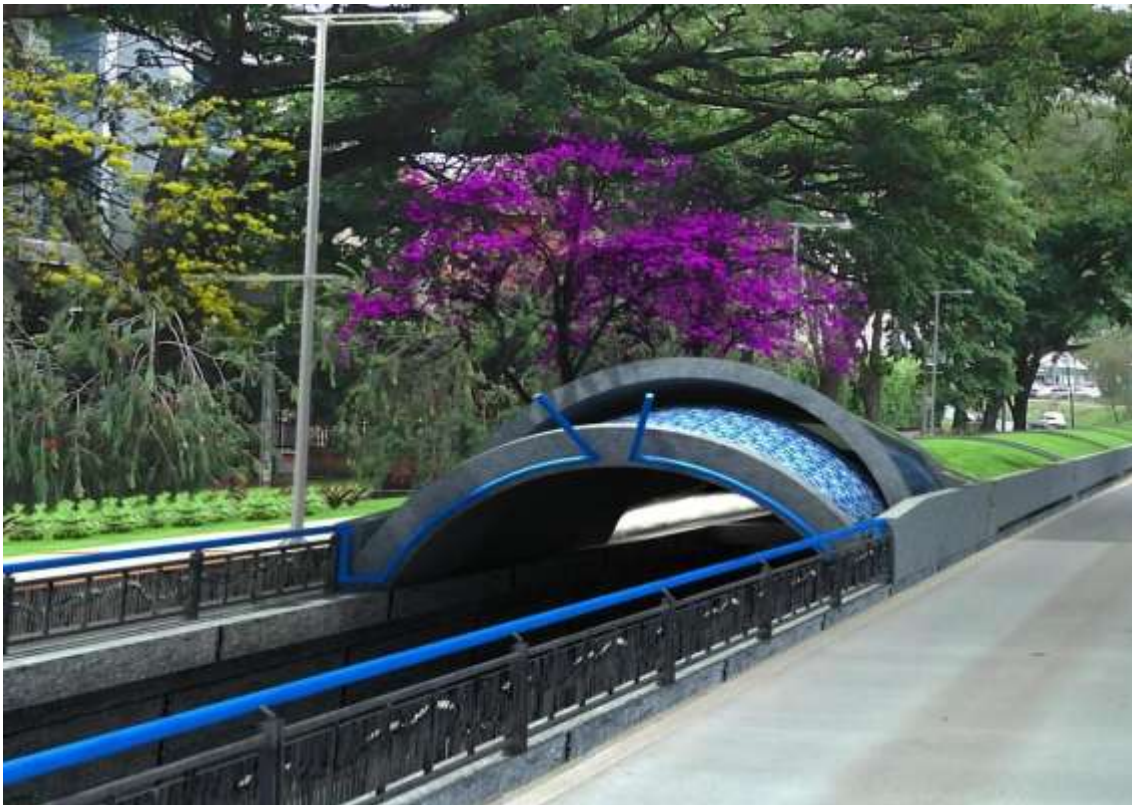
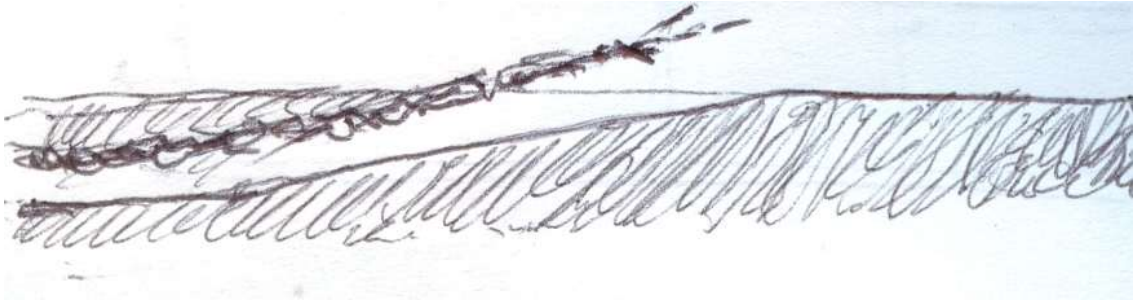
proyectar un chorro de luz suave de ese color sobre el interior del túnel. Siendo 9 en total, estos cilindros al emerger escultóricamente en las zonas verdes de los separadores, informan de la presencia subterránea del túnel pero también complementan con su salpicada cromaticidad de azules, el color de los buses articulados del MIO que ruedan en sus proximidades.



Los cilindros de ventilación anuncian virtualmente el recorrido subterráneo del túnel y complementan simultáneamente el nuevo colorido que distinguirá la identidad del lugar.

FORMA Y SIGNIFICADO EN EL ESPACIO PÚBLICO EXTERIOR.

El espacio público del lugar está caracterizado actualmente por la forma de la verde vegetación arbórea, la de los prados de los separadores y por las fluidas formas de las calzadas del MIO, de las ciclovías y de los vehículos particulares que lo surcan. Dentro de estas formas propias de la Naturaleza y de la movilidad urbana estarán las nuevas formas viales exigidas por el diseño geométrico del tránsito y las de sus correspondientes equipamientos arquitectónicos. El proyecto, además de no perturbar el carácter actual del lugar, lo enriquece con las formas de variado color de los nuevos árboles y arbustos y con las propias de los túneles. Aunque estos últimos desaparecen en el subsuelo, el conjunto formado por las rampas y umbrales de ingreso y salida y los 9 cilindros de ventilación permiten leer virtualmente la forma de segmento de espiral que asume cada túnel para interceptar la carrera 100. Sin duda, el interés de este espacio público se concentra en estas rampas, umbrales y cilindros de ventilación, como lo enseñan las imágenes siguientes.



Los umbrales como formas veladamente zoomorfas que emergen del subsuelo

Los umbrales con su forma de caparazones en concreto cubiertos con cristanac azul y “maní forrajero”, sugieren sutilmente alguna analogía zoomorfa que está surgiendo del suelo y los cilindros azules alineados sobre el eje longitudinal curvo de cada túnel conforman dos paramentos virtuales convexos y opuestos que se aproximan sobre el eje de la calle 13 (Avenida Paso Ancho). Todo este conjunto de nuevas formas y colores será muy bien apreciado por los nuevos y amplios andenes de la calle 13 (Avenida Pasoancho) y de la carrera 100, los cuales serán acabados en losetas de concreto visto liso con y sin relieves y adoquines de color rojo y ocre, tal como está prescrito por la cartilla de espacio público de Metrocali.

CONCLUSIONES.

Entendemos la ciudad de Cali como un organismo complejo y dinámico construido por su sociedad en unos cuatro largos siglos sobre un espacio precedente construido por la Naturaleza a lo largo de miles de millones de años. Su realidad ocurre constantemente y la percibimos en diferentes niveles de conformación, los físicamente tangibles y los intangibles, siendo ambos los que definen su espíritu y como tal, los que perfilan su identidad urbana, la cual se constituye en el instrumento conceptual más valioso para todo diseño de intervención física, surgido de las cambiantes necesidades históricas y culturales de sus habitantes.

Desde esta concepción de ciudad, nuestro diseño sobre el caso de intersección de la calle 13 con la carrera 100, ha surgido de la colaboración de los profesionales de la Emru y Metrocali y del saber, experiencias y conocimientos de todos los contratistas involucrados en el diseño de este proyecto. Creemos y confiamos que la nueva identidad que proponemos para este lugar será, además de una contribución a la movilidad urbana, un aporte a la construcción y disfrute sensible de la identidad de Cali en torno a su cultura y a la Naturaleza que la sustenta. Y, más específicamente, a la concientización ciudadana en torno al esencial valor del agua cuya profusa presencia debe ser reconocida como identidad urbana así como la profusa presencia del MIO por toda la ciudad comienza a ser reconocida como una imagen propia de Cali. Un reconocimiento básico del vital elemento, necesario para generar un propósito colectivo en torno a su necesaria conservación y protección.

Arq. Harold Martínez Espinal

ARQUITECTOS DE CIUDAD CU:NA

DIRECTOR DEL PROYECTO.

Arq. Harold Martínez Espinal.

DISEÑO URBANO Y ARQUITECTÓNICO

Arq. Claudia Zuleyka Vidal.

Arq. Patricia Martínez Terán.

PAISAJISMO

Arq. Verônica Iglesias.

PRESUPUESTO

Arq. Jaime González

INGENIEROS CONTRATISTAS DE CIUDAD CU:NA

DISEÑO ELÉCTRICO E ILUMINACIÓN

Ing. Andrés Felipe Jaramillo.

Ing. Rafael Suarez.

DISEÑO HIDROSANITARIO

Ing. Alejandro Pérez.

Ing. Marquis Carvajal.

ESTUDIOS DE SUELOS Y DISEÑO DE PAVIMENTOS.

Ing. Luis Fernando Montoya.

ESTUDIO TOPOGRÁFICO

Ing. Juan Carlos Posada.

EMPRESAS DE INGENIERÍA CONTRATADAS POR LA EMRU.

DISEÑO ESTRUCTURAL.

GAP-INGENIERÍA E. U. Ing. Gilberto Areiza

DISEÑO DE TRÁNSITO.

GITT Ing. Jackeline Murillo.