

EL BATALLÓN SAN MATEO, PUNTO DE CONTACTO ENTRE LA CIUDAD DEL SIGLO XX Y LA PEREIRA DEL PRESENTE. APORTES ACADÉMICOS PARA LA CONSTRUCCIÓN DE UNA NUEVA URBANIDAD

THE SAN MATEO BATTALION POINT OF CONTACT BETWEEN THE CITY OF THE TWENTIETH CENTURY AND THE PEREIRA OF THE PRESENT. ACADEMIC CONTRIBUTIONS FOR THE CONSTRUCTION OF A NEW URBANITY

Capítulo



Jorge Enrique Osorio Velásquez
jorge.osorio@ucp.edu.co

* Jorge Enrique Osorio Velásquez, Arquitecto especialista en Conservación y Restauración del Patrimonio Arquitectónico, especialista en Docencia y Pedagogía Universitaria, Magíster en Instrumentos de Gestión y Valoración del Patrimonio Artístico, PhD en Historia del Arte y Gestión Cultural en el Mundo Hispánico; profesor Facultad de Arquitectura y Diseño, Universidad Católica de Pereira.

Se trata de una forma de comprensión de la realidad que se construye basándose en el conocimiento de cómo y por qué son las cosas como son. Para ello es preciso considerar la realidad urbana actual en relación con su proceso de formación. Es necesario ver la realidad actual como una resultante histórica. Porque a la descripción le falta algo que facilita la comprensión de lo descrito: el conocimiento de su origen, de su proceso de formación y de las coordenadas culturales en que se produjo.

(de Terán, 2009, p. 41).

Sin duda, el Batallón San Mateo constituye un referente para la historia urbana de la ciudad, un hecho de gran significancia que se convierte en dispositivo de memoria, en un elemento indispensable y útil a la vez, para comprender la ciudad que nos vio nacer y crecer a muchos en el siglo XX, al igual que a quienes la habitamos en el presente, con sus conflictos, logros y expectativas.

De esta manera, es posible que podamos entender el San Mateo como uno de los hitos urbanos que definieron el rumbo de las transformaciones que experimentó la ciudad en la centuria pasada, y el papel que paradójicamente hoy le corresponde asumir con su inminente traslado y el momento que actualmente experimenta Pereira, en el cual se pueden continuar atizando los fuegos de su inviabilidad desde el punto de vista urbano, o por el contrario, de manera visionaria, plantear los rumbos para una nueva urbe, en términos de calidad de vida, igualdad y desarrollo armónico en relación con sus valores ambientales, paisajísticos y culturales.

EL BATALLÓN SAN MATEO, ESPACIO PARA LA MEMORIA Y PUNTO DE ENCUENTRO CON EL PRESENTE Y FUTURO DE LA CIUDAD

Partiendo de los motivos que ocasionaron su emplazamiento en el lugar que hoy conocemos, y que bien se explican en el Capítulo 1 de este compendio, el Batallón San Mateo como lugar y como símbolo se define como un punto de contacto con la Pereira del pasado, pero a la vez como un elemento clave a partir del cual pensar la ciudad en un momento en que ésta se ve avocada a mirar hacia el futuro.

De esta manera, el San Mateo, después de funcionar durante varios años en el sitio del actual hotel Movich sobre la Avenida Circunvalar (Imagen 1), se traslada en el año de 1956 a su emplazamiento actual, hecho que impulsa el crecimiento de la ciudad hacia la periferia occidental, y le confiere fuerza al eje vial que en el año 1963 toma el nombre de Avenida 30 de Agosto, y en el que ya durante la primera mitad del siglo XX se habían emplazado importantes edificaciones como la Quinta Santander en el sitio donde hoy observamos el Templo de Fátima (Arango en Zuluaga, 2013), y el Convento de las Madres Carmelitas Descalzas localizado en las inmediaciones de la calle 30. En relación con la Quinta Santander, el historiador Víctor Zuluaga dice lo siguiente:

Mención especial merece lo que por los años de 1925 se conoció como Quinta Santander, la residencia de don Víctor Mazuera, cartagüeño que había emigrado a Pereira y había comprado una buena extensión de tierra en el área que hoy conocemos como El Jardín. Dicha casa-quinta, estaba ubicada en lo que hoy corresponde a la Avenida 30 de Agosto. (Zuluaga, 2013, p. 381)



Imagen 1. Fachada acceso del batallón San Mateo Avenida Circunvalar con calle 16, década de 1950. Fuente: Archivo Álvaro Camacho Andrade.

La Avenida 30 de Agosto llamada originalmente Gabriel Turbay, que se caracterizó por tener especificaciones de diseño adelantadas a su época en comparación con avenidas de cuño más reciente como la de Las Américas, propició el desarrollo del sector occidental de la ciudad sentando las bases para la consolidación de barrios como Maraya y para la construcción de urbanizaciones como Brasilia contigua al convento de la Madres Carmelitas Descalzas; además para la ubicación de equipamientos sociales como la Clínica Maraya del Seguro Social, de colegios como los Sagrados Corazones y el Calasanz, y en las décadas de 1980 y 1990, de sedes de algunas industrias de renombre como Normarh, de barrios como La Elvira y multifamiliares como Mallorca y Las Garzas, entre otros (Imagen 2).

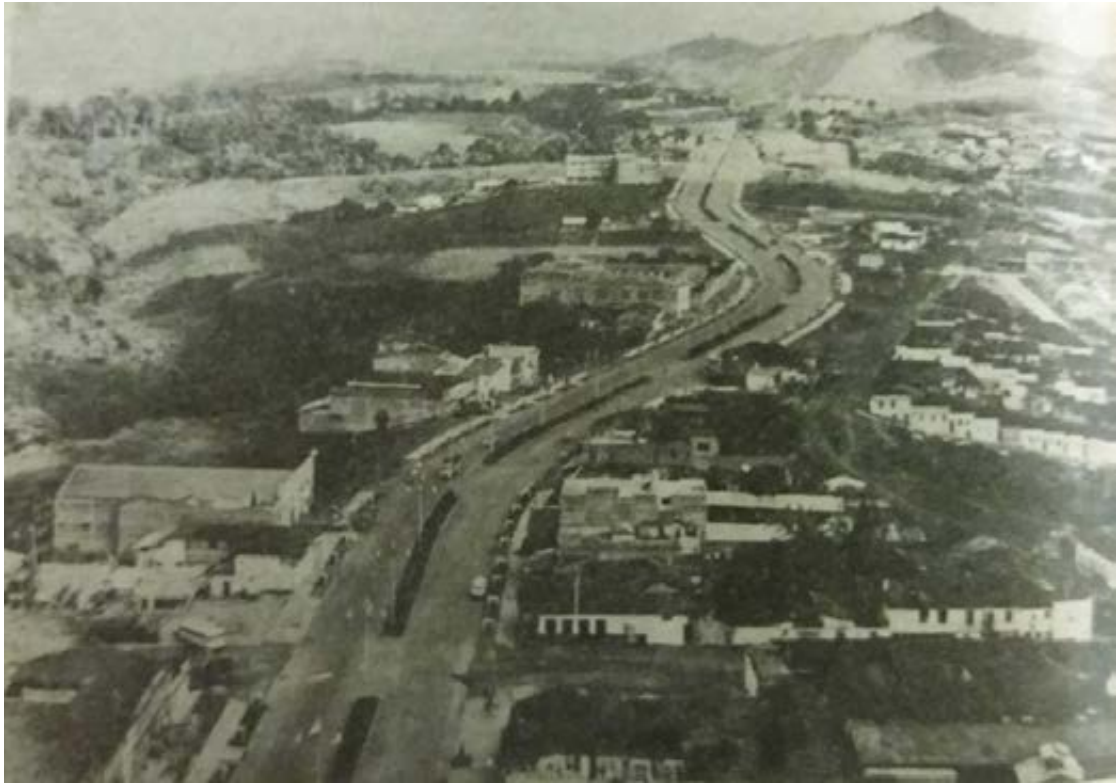


Imagen 2. Avenida 30 de Agosto a la altura de la calle 28, al fondo el convento de las Carmelitas Descalzas y el edificio del Colegio Sagrados Corazones, década de 1960. Fuente: Facebook. Grupo público Fotos Antiguas de Pereira. Autor desconocido (<https://www.facebook.com/groups/fotosantiguasdepereira/permalink/1799475126749770/>).

Además del desarrollo de la Avenida 30 de Agosto, el San Mateo vio transcurrir desde su nuevo emplazamiento uno de los episodios de la historia urbana de Pereira, en el que también quedaron inscritos el auge del transporte aéreo, teniendo como centro el Aeropuerto Matecaña, y los estertores del ferrocarril de Caldas en la década de 1960, cuya vía férrea se observaba discurrir en paralelo a la Avenida 30 de Agosto en pos de Cartago (Imagen 3), y serpenteando por las entrañas del predio del batallón tras su bifurcación en las inmediaciones de la estación de Nacederos, para continuar su trazado en busca de la ciudad de Armenia, sobre la trayectoria que hoy describen la vía que estructura el barrio El Rosal en proximidades del Parque del Café, y la avenida de La Independencia en pleno corazón del barrio Cuba.



Imagen 3. Vista aérea de la nueva sede del Batallón San Mateo, década de 1960. Fuente: Facebook. Grupo público Fotos Antiguas de Pereira Autor desconocido (<https://www.facebook.com/groups/fotosantiguasdepereira/media>).

Por su parte, la cotidianidad de la vida en el Batallón estaría marcada por muchos sucesos, como las entregas de armas a las generaciones de muchachos que han prestado su servicio militar, las paradas y actividades militares de diferente índole, las estrepitosas aproximaciones de helicópteros provenientes de zonas de combate en el occidente de Risaralda o en el Chocó, o por los nostálgicos encuentros de los veteranos de la Guerra de Corea en el particular enclave de La Milésima¹, constituyendo por más de medio siglo un símbolo de vida intramuros, un territorio ajeno y misterioso cuyas fronteras solo podían transgredirse superficialmente, ya fuera por medio de las fiestas que en un tiempo tenían lugar en el casino de oficiales o realizando algún trámite, lo que matizaba un poco su carácter de espacio vedado para los civiles.

¹ Montículo ubicado al interior del batallón San Mateo en el que se emplaza una edificación utilizada en eventos de diferente índole, entre ellos los encuentros de los veteranos de la Guerra de Corea.

De esta manera el San Mateo, gran espacio urbano característico de la periferia occidental solo superado en distancia del centro de Pereira por el Aeropuerto Matecaña y la Villa Olímpica, fue paulatinamente quedando inmerso en la ciudad; así en la década de 1970 se suceden una serie de hechos urbanos de gran trascendencia que confirman dicho proceso, como los orígenes del barrio Cuba, del barrio San Fernando – ejemplo de la vivienda social de calidad producida por el otrora Instituto de Crédito Territorial ICT –, y el desarrollo de las etapas uno y dos del barrio El Jardín –ejemplos también de vivienda y diseño urbano realizado por el Estado–. Además, se construye el Parque del Café, como un preámbulo a la expansión que protagonizaría el sector del barrio Cuba en la segunda mitad de la década de 1980 con los Dos Mil Quinientos Lotes, plan de vivienda insignia del entonces Fondo de Vivienda Popular.

Otros elementos de singular importancia para la configuración del entorno que actualmente envuelve al San Mateo, y que finalmente lo constituyen como un importante mojón histórico en torno al cual se ha construido la fisonomía de la ciudad en su sector occidental, fueron la construcción de la Avenida Sur o de Las Américas y el sucedáneo de hechos urbanos que esto trajo consigo, como la construcción *ad portas* del año 2000 de las sedes de la Universidad Católica de Pereira y de la CARDER, y el asentamiento, ya bien entrado el siglo XXI, de la sede de la Policía Nacional, de las grandes superficies y de una cantidad considerable de unidades residenciales, que al negarse a ser parte de las dinámicas urbanas presentes en la calle, han convertido este eje vial en un espacio de gran flujo vehicular nada amable con el peatón, que poco contribuye al arraigo y bienestar de los habitantes que se asientan en su entorno cercano.

Se configura, en consecuencia, un entorno bastante particular alrededor del Batallón San Mateo, compuesto por un modelo de urbanización y por una arquitectura utilitaria de tipo comercial que, salvo los aportes efectuados tiempo atrás por barrios como Maraya, y en especial por San Fernando y El Jardín etapas 1 y 2, se observa volcado hacia su interior y desligado de la estructura urbana, obstaculizando la continuidad de su trama. Igualmente, de manera paulatina el San Mateo fue quedando rodeado por otras vías –calle 50, Avenida San Mateo– en las que poco se valoran la presencia del viandante y el flujo de transportes alternativos como la bicicleta, situaciones que, sumadas a la función de este equipamiento de seguridad como área restringida, acentúan su carácter de isla en medio del contexto urbano.

No obstante, a lo que pareciera una situación perfectamente anómala, vemos cómo se traduce en un hecho a favor, si tenemos en cuenta las enormes potencialidades ambientales y paisajísticas presentes en el San Mateo y su posición en medio de las dinámicas históricas descritas, lo que convierte el momento coyuntural por el que esta institución atraviesa en una oportunidad para la ciudad, que pensada y bien aprovechada, puede liberar la presión existente sobre el sector e incluso sobre el conjunto de la ciudad, en el tratamiento de aspectos neurálgicos como la vivienda, el espacio público, la movilidad y los equipamientos urbanos de carácter estratégico.

Observamos cómo de manera paradójica el San Mateo asume otra vez el rol de punto de partida para el desarrollo de una nueva ciudad, de espacio pionero, de laboratorio urbano en el cual se puede hacer

un oportuno y pertinente experimento tomando como base el estadio de madurez al que ha llegado Pereira, en el cual debe ser pensada desde la complejidad de sus procesos, con el propósito de concretar una oportunidad que no se puede desperdiciar por las trampas de la inmediatez y de la rentabilidad.

En la época contemporánea, uno de los principales signos de que una urbe inicia su proceso de madurez —esto es, que toma el rumbo definitivo hacia el reconocimiento de su identidad como ciudad, rompiendo con los comportamientos y fantasmas que la mantenían sometida a sus ancestros pueblerinos y aldeanos— se presenta cuando sus ciudadanos y ciudadanas empiezan a asumir la complejidad como la característica fundamental tanto de su configuración y funcionamiento como de los determinantes, procesos y movimientos que condicionan y modelan la existencia, individual y colectiva, que es posible construir en ella. Cuando sus habitantes y constructores reconocen que las respuestas a las innumerables cuestiones que demanda la vida citadina no son necesariamente las de siempre, por el contrario, son múltiples, y que además son diversas las maneras en las cuales se pueden formular esas mismas preguntas. (Viviescas, 2000, p. 43)

LA ACADEMIA Y LA CONSTRUCCIÓN DE UNA VISIÓN DE CIUDAD

Es oportuno pensar cómo la participación equilibrada del municipio, del sector privado, de los colectivos ciudadanos y de la academia, con seguridad puede redundar en el trazado de una ruta óptima a seguir en relación con la gestión y la concepción de la Actuación Urbana Integral (AUI) más conveniente para el predio del Batallón San Mateo, y que sin ponernos en el riesgo de exagerar definirá el destino próximo de Pereira, esto en contraste con miradas como las del sector inmobiliario y constructor, en las que el San Mateo con su enorme potencial para ser un proyecto estratégico de ciudad, podría verse reducido a un desarrollo masivo de vivienda, el cual por su densidad poblacional avocaría de manera inevitable al sector occidental a su colapso, con los efectos nocivos que esto tendría en la calidad de vida de los habitantes de Pereira, en aspectos como el aumento del déficit de espacio público, la agudización de los problemas de movilidad, el agravamiento de los fenómenos derivados del cambio climático, así como en la pérdida de la posibilidad de articular la estructura ecológica principal —la cual ha resultado seriamente afectada por el crecimiento urbano—, condenándola a su fragmentación definitiva.

Es así como, en respuesta a la necesidad de explorar propuestas relacionadas con el aprovechamiento de las potencialidades y oportunidades presentes en el predio del batallón San Mateo tales como resolver situaciones de conflicto a nivel urbano, se realizó al inicio del primer semestre del año 2016, en el marco del Colectivo de Docentes y Estudiantes del Programa de Arquitectura de la Facultad de Arquitectura y Diseño, de la Universidad Católica de Pereira, un ejercicio de planificación estratégica, el cual, según José Miguel Fernández Güell puede definirse como:

...una forma sistemática de manejar el cambio y de crear el mejor futuro posible para una ciudad. Más específicamente la planificación estratégica es un proceso creativo que sienta las bases de una actuación integrada a largo plazo, establece un sistema continuo de toma de decisiones que

comporta riesgo, identifica cursos de acción específicos, formula indicadores de seguimiento sobre los resultados e involucra a los agentes sociales y económicos locales a lo largo de todo el proceso. (Güell, 2000, p. 54)

Este ejercicio, que se desarrolló con participación de alumnos de las asignaturas de Proyecto VI y VII, partió de realizar un proceso de investigación y análisis urbano, con el que se buscaba definir un modelo de ocupación territorial MOT, orientado a establecer el papel que debería seguir cumpliendo este importante vacío urbano en relación con las necesidades y conflictos de la ciudad, así como a atender las expectativas generadas por el traslado de dicho equipamiento hacia el municipio actual de La Virginia.

Del mismo modo, el Colectivo de Docentes y Estudiantes dejó las bases para lo que fue el siguiente segmento del semestre, donde los estudiantes de la asignatura Proyecto VII, asesorados por sus profesores, los arquitectos Francisco Londoño Marulanda, Cristian Santiago Castiblanco y Jorge Enrique Osorio Velásquez, llevaron a la fase de anteproyecto una selección de proyectos estratégicos, los cuales habían sido definidos por los diferentes grupos de estudiantes en sus MOT.

De esta manera, el desarrollo de este ejercicio en las etapas descritas tuvo como premisas brindar espacio público, garantizar la continuidad de la trama urbana, articular las modalidades de movilidad existentes, definir sistemas alternativos de transporte, desarrollar diferentes tipos de vivienda adaptados a las condiciones del lugar que fueran incluyentes socialmente, plantear equipamientos sociales para la descentralización de las funciones urbanas, e impulsar la conservación, conocimiento y disfrute por parte de la ciudadanía de los valores ambientales presentes en el predio, los cuales se materializan en las microcuencas que lo surcan, en sus frondosas coberturas vegetales y en las especies de avifauna que lo habitan las cuales, en conjunto, lo convierten en un gran pulmón verde para la ciudad.

Además, el proceso de investigación, planificación y desarrollo proyectual estuvo orientado a pensar soluciones para los conflictos que tienen lugar en el sector y que impactan la ciudad, para las problemáticas que tienen su origen en otros puntos del medio urbano y que afectan el sitio y su contexto inmediato, al igual que para situaciones que en algunos casos se identificaron comunes al área circundante del Batallón, al igual que para el resto del territorio.

Se inicia entonces la etapa correspondiente al Colectivo de Docentes y Estudiantes, en la que el objetivo general fue “Realizar un proceso de investigación y análisis urbano, a partir del empleo de las Categorías Proyectuales de Planificación CPP, y que debía conducir a la realización de propuestas en las que se definiera un Modelo de Ocupación Territorial para la ciudad de Pereira, teniendo como eje central de desarrollo el área del Batallón San Mateo y su potencial paisajístico, ambiental y de oferta de espacio público para la ciudad” (UCP, 2016, p. 3). Igualmente, esta actividad se estructuró desde el punto de vista metodológico en cuatro momentos, como lo fueron: la percepción del lugar, el rastreo de información, la clasificación de la información y la síntesis.

De este modo, las percepciones sobre el área de estudio las obtuvieron los estudiantes a partir de los recorridos que realizaron por la periferia y en el predio del Batallón, sensibilizándose frente a los elementos que caracterizan este trozo de ciudad, el cual resultaba desconocido en su interior y poco vivido en su contexto inmediato por la gran mayoría de ellos; además tuvieron oportunidad de confrontarse en dichos recorridos con los íconos, símbolos e imaginarios que han construido en el tiempo los habitantes de los lugares que visitaron.

Por su parte, la etapa de rastreo de información estuvo orientada a armar un expediente urbano en el que debían quedar registrados y compilados los fenómenos detectados, al igual que las capas de información obtenidas en la investigación urbana, tanto en el área del Batallón como en el contexto definido por la ciudad, y que constituyen el soporte sobre el que se construyen las categorías proyectuales base de la intervención. Este proceso debía ser muy minucioso y riguroso, con la finalidad de obtener datos y cifras muy precisas, proyectos y planes preexistentes, norma urbana y restricciones, y composición sociocultural, entre otros aspectos.

El tercer momento a que se ha hecho alusión, corresponde a la clasificación de los datos e información obtenida durante la etapa de rastreo dentro de categorías de análisis muy precisas (geografía, paisaje, sociedad, morfología y trazado, infraestructura y arquitectura), esto con el propósito de profundizar en su análisis por medio de la aplicación de conceptos y métodos que los estudiantes debían emplear, en concordancia con la fundamentación teórica y el conocimiento de índole interdisciplinaria adquiridos durante los semestres anteriores. Esto les permitiría valorar los fenómenos y la información referentes al marco de estudio, para seguidamente definir los criterios de intervención que regirían la formulación del Modelo de Ocupación Territorial (MOT).

Por último, los estudiantes debieron generar la síntesis del proceso investigativo, para lo cual era necesario identificar el problema y las situaciones que lo generaban, además de centrarse en la exploración de alternativas de solución que desde lo territorial y urbanístico, y desde un enfoque sistémico en el cual "...la ciudad es un conjunto de sistemas interdependientes (circulación vial, transportes, redes de infraestructura) en los que la planeación urbana busca mantener una relación eficiente en y entre los sistemas para beneficio de los habitantes" (Bazant, 2011, p. 18), formularan un MOT que lograra la transformación de los conflictos y el aprovechamiento de las potencialidades presentes en el predio del Batallón San Mateo en su contexto inmediato, así como en la escala macro de ciudad.

De esta forma, ocho equipos de estudiantes cuyos miembros oscilaban entre 5 y 7 integrantes dieron forma a una cantidad equivalente de MOT, entre los cuales se deben destacar tres propuestas, las cuales cumplieron con las expectativas y el nivel esperado para el ejercicio.

El primer equipo de trabajo estuvo integrado por los estudiantes: Angelica Gysel Figueredo, Alejandro López Isaza, Jean Maillcons González Moreno, Juan Sebastián Gutiérrez, Carlos Esteban Arias y

Valeria Ocampo Cifuentes. Su Modelo de Ocupación Territorial MOT fue denominado “La Ciudad Caminable”.

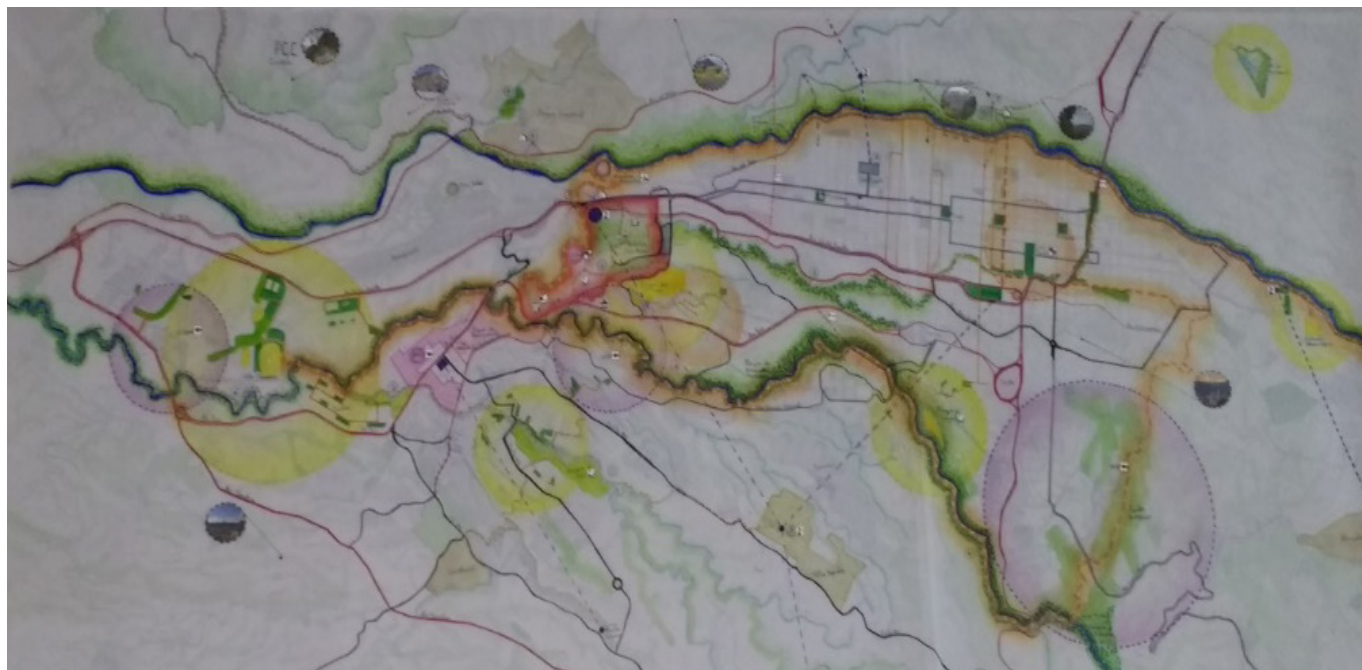


Imagen 4. Modelo de ocupación La Ciudad Caminable, grupo 4. Fuente: Archivo Arq. Jorge Enrique Osorio Velásquez.

Este MOT planteó como base de su propuesta, a escala de ciudad, el aprovechamiento del sistema ambiental que constituyen las cuencas hídricas que surcan la estructura urbana en sentido oriente occidente, como es el caso de los ríos Otún y Consota, al igual que de las quebradas La Dulcera y El Oso, como espacios con presencia de una importante biodiversidad cada vez ida a menos por los crecientes efectos de la urbanización, específicamente por la invasión de los hechos construidos sobre sus franjas de retiro, por la deforestación de que han sido objeto sus riberas y, principalmente, por los vertimientos de residuos líquidos y sólidos, no obstante se cuenta en algunos de sus tramos con colectores paralelos; del mismo modo el MOT articula dichas cuencas con áreas de conservación como El Salado y parques como El Vergel en el caso del río Consota y del parque El Oso en la quebrada del mismo nombre.

También, esta propuesta se apalanca en el importante papel que juegan dentro de la estructura urbana parques como La Libertad, El Lago Uribe Uribe y el Olaya Herrera, y plazas como la de Bolívar y Victoria en su relación esta última con el Bulevar Egoyá; igualmente, parte de establecer relaciones con importantes ejes viales como son las Avenidas del Río, 30 de Agosto y Las Américas, con el Añillo Longitudinal en su recorrido en paralelo a la quebrada La Dulcera, y con carreras como la sexta y décima a la altura de los espacios públicos tutelares del centro, además de las carreras séptima y octava desde la calle 24 hasta el sector de Turín.

De esta manera, se desarrolla un MOT en el que los ejes ambientales compuestos por los ríos y quebradas aludidos se convierten en los nuevos medios circulatorios de la ciudad, donde se privilegia al peatón y el uso de la bicicleta, alternando los tramos de circulación con espacios para la permanencia aptos para la contemplación y el esparcimiento, esto en medio de la exuberancia de los ejes ambientales en proceso de regeneración, no solo de su respectiva cobertura vegetal, sino de sus especies de avifauna características. Por su parte, los ejes ambientales los observamos articulados por medio de un sistema transversal de líneas de cable aéreo en sentido sur-norte-sur uniendo puntos como, por ejemplo, el sector de Condina al sur o el Alto del Nudo al norte con el sistema masivo de transporte Megabús, al tiempo que una serie de pares viales con énfasis en la movilidad peatonal constituidos por las calles 25 y 26, 29 y 30, y la Calle de la Fundación complementan la conectividad entre la Avenida 30 de Agosto y la Avenida del Río (Imagen 4).

Asociados a estos sistemas, encontramos una serie de equipamientos de carácter metropolitano, los cuales habían sido identificados en la investigación previa y que, al ubicarse en sitios estratégicos de la ciudad, contribuían a la solución de las necesidades y de los conflictos urbanos de índole sectorial y barrial detectados. En este sentido, se propusieron variedad de proyectos, desde centros deportivos (Imagen 5), intercambiadores de transporte (Imagen 6), así como centros de interpretación ambiental, entre otros.



Imagen 5. Proyecto Centro Deportivo Barrio Kennedy, autores Alejandro López Isaza y Jean Maillcons González Moreno. Fuente: Alejandro López Isaza. Imagen 6. Proyecto Intercambiador de Transporte sector Parque Olaya Herrera, autores Juan Sebastián Gutiérrez y Valeria Ocampo Cifuentes. Fuente: Juan Sebastián Gutiérrez.

En cuanto al planteamiento del MOT, en lo correspondiente al Batallón (Imagen 7), este se definió como un espacio de vínculo y continuidad de los patrones que han caracterizado el contexto urbano circundante. En consecuencia, se tomó en cuenta la estructura urbana en damero del barrio Maraya, como una forma de crecimiento característica del centro tradicional que aún se extendía hasta esta área de la ciudad, con el propósito de prolongarlo sobre la franja colindante con la Avenida 30 de Agosto y

constituir un frente urbano donde se emplazara vivienda, el cual adicionalmente entrara a dinamizar este eje vial; de igual forma, se previó que esta retícula quedara articulada con el tejido urbano que soportaría los espacios exteriores del que sería un intercambiador de transporte (indicado en el mapa con el círculo azul), el cual, además de su papel funcional en relación con la ciudad, tendría como finalidad establecer un puente ecológico entre el principal componente de espacio público ubicado en el centro del predio y la cuenca del río Otún en la que se emplazaría un Centro de Educación Ambiental (indicado en el mapa con círculo rosado). Debe resaltarse que la sumatoria de estos elementos consolidaba un eje ambiental transversal que articularía la estructura ecológica principal de la ciudad entrelazando las quebradas La Dulcera y La Parida, lo mismo que los ríos Otún y Consota.

Además, se hizo énfasis en el predominio de los espacios verdes y de la masa vegetal, los cuales deberían hacer fuerte presencia en las vertientes de las quebradas La Dulcera y La Parida por las cuales se planteó el desarrollo de paseos peatonales y ciclo rutas que se beneficiarían directamente de las bondades de la vegetación nativa y de la avifauna local; también se planteó un Centro Cultural y una generosa área para el establecimiento de huertas urbanas, espacios que tendrían como función relacionar los nuevos habitantes con comunidades vecinas de los barrios Nacederos, El Plumón, Torres de San Mateo, El Rosal y El Cortés.



Imagen 7. Modelo de Ocupación “La Ciudad Caminable” grupo 4 y su desarrollo en el predio del batallón San Mateo. Fuente: Archivo Arq. Jorge Enrique Osorio Velásquez.

El segundo equipo, conformado por los estudiantes Alexandra Ladino Carvajal, Alejandra Acosta Henao, Daniel Esteban Vásquez Pulgarín, Yesica Triana Zapata, Marlon Parra, Oscar Morales Lema y Jeison Calvo; produjo el Modelo de Ocupación Territorial MOT denominado “Pereira Capital Verde: Conservación, Sostenibilidad y Progreso”.

Para el desarrollo del MOT este equipo en su investigación llevó a cabo un proceso de valoración de las dinámicas territoriales existentes, tanto en la escala de ciudad, como en el sector, encontrando las siguientes situaciones de conflicto:

Conflictos a nivel urbano

- Fragmentación de las áreas naturales protegidas, lo que impide la continuidad de los corredores ecológicos y la existencia de infraestructuras y de sistemas alternativos de movilidad asociados al disfrute y contemplación de sus valores ambientales.
- Contaminación de las fuentes hídricas por vertimientos de residuos sólidos y líquidos.
- Ausencia de alternativas de transporte diferentes a las tradicionales que aporten a la satisfacción de esta demanda.

Conflictos a nivel del sector

- Falta de aprovechamiento y disfrute de las excepcionales condiciones ambientales y paisajísticas presentes en el lugar.
- Existencia de zonas desligadas de las dinámicas urbanas por causa de la topografía y por la presencia de fuentes hídricas.
- Carencia de espacios verdes donde se genere la interacción de la ciudadanía y déficit de oferta de espacio público en los barrios aledaños al Batallón.
- Ausencia de equipamientos culturales que suplan la necesidad de conocimiento y sano esparcimiento de la población.
- Pérdida del arraigo y del sentido de pertenencia en los habitantes del sector, al igual que de la memoria colectiva del lugar.
- Presencia de límites sociales y estigmatización entre los habitantes de los barrios aledaños al Batallón.
- Presencia de población en zonas de riesgo por amenaza de inundación.

Potencialidades a nivel del sector

- Existencia de áreas con potencial para el desarrollo de espacio público.
- Existencia de tipologías de vivienda y formas de urbanismo como las presentes en los barrios El Jardín etapas I y II, y San Fernando, que sirven de referente para el desarrollo de nueva vivienda en el sector y de un concepto innovador de traza y organización urbanística.
- Vocación agrícola de muchos de los habitantes debido a su origen rural.

En respuesta a lo anterior, el MOT definido por este equipo (Imagen 8) se estructuró sobre una serie de planteamientos, entre los que se relacionan las siguientes propuestas. En primer lugar, nos encontramos con la consolidación de un circuito ecológico asociado a un corredor paisajístico, los cuales tenían como punto de origen la conexión planteada entre el Jardín Botánico de la UTP y El Salado en el sur oriente de la ciudad, para prolongarse por la cuenca del río Consota en sentido oriente occidente hasta barrios como San Fernando y Corales, valorando componentes de espacio público como, por ejemplo, el parque El Vergel, y la presencia de áreas urbanizadas a lo largo del cauce, las cuales bajo una visión innovadora de la relación entre lo construido y lo natural deberían involucrar el recurso hídrico como parte fundamental de su calidad urbanística; seguidamente, y conectando en sentido sur norte a través del predio del Batallón, observamos el río Otún, cuenca que también dentro del MOT se ponía en valor desde el inicio de su tramo urbano en el sector de Libaré. Este circuito y corredor en conjunción hacían un gran aporte vinculando zonas de interés ambiental en los ámbitos municipal y regional, con el objetivo de lograr la conservación de flora y fauna, así como el libre tránsito de especies.



Imagen 8. Modelo de Ocupación Territorial “Pereira Capital Verde”, grupo 7.

Fuente: Archivo Arq. Jorge Enrique Osorio Velásquez.

Asociados al circuito ecológico y corredor paisajístico, se proponía la reforestación con vegetación nativa y la estricta conservación de los guaduales existentes, lo mismo que el trazado de senderos ecológicos alternos sobre los que se prolongaban las ciclo rutas provenientes del resto de la ciudad, con el propósito de conectar los barrios ubicados en las zonas aferentes; tanto el circuito y el corredor, como los senderos, estarían dotados de estancias, de miradores para contemplar los paisajes que se encontraran a su paso y por observatorios de aves, además de equipamientos dedicados a la investigación y difusión de los valores ambientales, como el centro de desarrollo ambiental ubicado sobre la cuenca del río Otún a la altura del Batallón y centros de interpretación localizados en puntos estratégicos para información de los viandantes.

Además de la vinculación de las cuencas de los ríos tutelares y de las quebradas por medio del circuito ecológico y del corredor paisajístico, se buscaba que se integraran al sistema de espacio público propuesto los parques existentes en el centro tradicional, lo mismo que otras áreas presentes en el sector como la planteada en el segmento de la Avenida del Ferrocarril, ubicado entre el Parque Lineal del Viaducto y el Parque Lineal Egoyá.

En relación con la movilidad, se pretendía lograr la integración de ciertas áreas de la ciudad por medio de líneas de tranvía y cable, que en sentido transversal norte sur se articularan con el sistema de transporte masivo Megabús; Así mismo, asociados a las estaciones de interconexión de transporte público, se planteaban puntos de alquiler de bicicletas y dispensadores para recarga de vehículos eléctricos cuya provisión de energía se generaba en el sitio por medio de celdas fotovoltaicas.

Como proyecto relevante del presente MOT, en particular de aquellos que tuvieron como emplazamiento el circuito ecológico del río Consota, es importante hacer referencia al museo arqueológico (Imagen 9), con el cual se pretendía poner en valor el importante legado histórico de índole arqueológico presente en esta área declarada bien de interés cultural del ámbito nacional. Otros temas desarrollados fueron los concernientes a centros comunitarios y centros culturales.



Imagen 9. Proyecto Museo Arqueológico localizado en la Mickela, sector Salado de Consota, autoras Alejandra Acosta y Alexandra Ladino.

Fuente: Alejandra Acosta.

En cuanto al predio del Batallón San Mateo y su articulación con el contexto inmediato, el MOT “Pereira Capital Verde” (Imagen 10), proponía una serie de actuaciones, entre ellas la relacionada con la integración de sus áreas de espacio público con los ejes ambientales de las quebradas La Dulcera y La Parida, por las que también se proponía un sistema análogo al de los circuitos ecológicos y los corredores ambientales de los ríos Otún y Consota, que consistía en circulaciones y estancias para el disfrute de la experiencia generada por los recorridos, lo mismo que de los paisajes, no solo de aquellos modelados al interior del San Mateo, sino en relación con las visuales privilegiadas producidas durante la trayectoria de estas sendas, como resultado de la posición de predominio del sitio sobre el sur occidente de la ciudad. Adicionalmente, la propuesta contemplaba una serie de “Puertas Urbanas” asociadas a plazas, cuyo diseño debía ser alusivo a temas de corte histórico y cultural, y en las que además se debían emplazar las denominadas “Estaciones de Remembranza Histórica”, dispositivos de memoria con los que se pretendía resaltar los valores identitarios de Pereira; del mismo modo se propendía por el mejoramiento de las condiciones del espacio público de barrios vecinos como El Plumón, El Rosal y El Cortés.

Se observa además que las áreas destinadas a vivienda, en su mayoría, se emplazaban en los flancos de las quebradas, siguiendo el concepto de implantación en que el trazado es el resultado de la adaptación a la geomorfología, y basados en un modelo urbano abierto en pleno contacto de su espacialidad pública con la ciudad, como el que en su momento se planteó en el diseño urbano de las etapas del barrio El Jardín; igualmente, este planteamiento estaba acompañado de vivienda unifamiliar y multifamiliar con alturas que oscilaban entre los cinco y los siete pisos, teniendo como premisa que fuera incluyente socialmente, razón por la cual se integraban diferentes estratos socioeconómicos.

En lo concerniente a la vialidad, se observa el trazado de una vía paralela al norte de la Avenida 30 de Agosto cuyo propósito era descongestionar los flujos oriente occidente; en este sentido el eje vial se empalmaba con la Avenida San Mateo, se prolongaba en dirección norte sur a través del predio del Batallón articulando la red vial interna, para unirse finalmente con la Avenida de La Independencia a la altura de la Avenida de Las Américas mediante un paso deprimido. Un aspecto importante a resaltar, es la continuidad que se le daba al Anillo Longitudinal y el tratamiento que se brindaba a las calles presentes en el entorno inmediato, mediante la ampliación de sus andenes –en el caso de vías principales–, y el aumento de su cobertura vegetal con especies adecuadas que mejoraran el confort climático de los peatones.

Por último, se debe recalcar la preocupación presente en el MOT por generar una cultura del reciclaje, tanto en las comunidades cercanas, como en los habitantes que lleguen como resultado de la implementación de la AUI; en consecuencia, se previó el desarrollo de una planta de reciclaje con un componente educativo dirigido a formar conciencia sobre los temas ambientales, en particular sobre el manejo de los residuos sólidos. Otro aspecto sobre el que es pertinente hacer hincapié, es sobre la propuesta de agricultura urbana, la cual a partir de procesos de formación y aprovechando la vocación agrícola de muchos de los vecinos del sector, buscaba constituir una fuente alternativa de ingresos, al igual que una base para el autoabastecimiento de hogares vulnerables.



Imagen 10. Modelo de Ocupación “Pereira Capital Verde: Conservación, Sostenibilidad y Progreso”, grupo 7 y su desarrollo en el predio del Batallón San Mateo.

Fuente: Archivo Arq. Jorge Enrique Osorio Velásquez.

El tercer equipo, compuesto por los estudiantes María Alejandra Cifuentes, Manuela Cardona Murcia, Catalina Agudelo, Carlos Alberto Munera Benavides, Valentina Londoño Grisales y Luisa Parra Bernal, para definir su Modelo de Ocupación Territorial partió de identificar las problemáticas a nivel urbano que les permitieran establecer sus principales líneas de actuación.

En primer lugar, puede hacerse referencia a la congestión vehicular ocasionada por el gran número de desplazamientos que se dan en sentido occidente oriente de la ciudad en pos de las sedes institucionales, de las áreas de trabajo y de venta de bienes y servicios que se localizan en el centro tradicional y en el sector oriental primordialmente; también establecieron que las vías existentes, en particular las que facilitan el desplazamiento interurbano entre el occidente y el oriente, presentan deficiencias en cuanto a cantidad y a sus características de diseño, lo que no les permite satisfacer la demanda de los flujos actuales de manera eficiente; de igual manera, hicieron énfasis en la ausencia de vías transversales en sentido norte sur que aporten a desbloquear diferentes puntos con marcado conflicto vial. También resaltaron la ausencia de sistemas de transporte alternos al vehículo particular, al taxi y al Megabús, que además tengan poco impacto sobre el ambiente.

Otra situación de conflicto de singular importancia detectada por este equipo fue la presión que ha generado sobre las cuencas hídricas y las zonas de protección el desmedido proceso de urbanización, en el cual no se ha tenido en cuenta la normativa que regula el adecuado manejo y conservación de estos recursos, así como el potencial que encierra esta realidad ambiental como un valor agregado para el desarrollo de los diferentes proyectos; igualmente, hicieron hincapié en la inadecuada disposición de los residuos líquidos y sólidos sobre los cauces, lo mismo que sobre la falta de control de las entidades responsables y la ausencia de conciencia ciudadana sobre la importancia de conservarlos a su paso por el área urbana. Se debe comentar cómo este panorama lo relacionaron con el déficit de espacio público existente en la ciudad, y el papel que pueden llegar a tener las mencionadas cuencas hídricas y zonas de protección en el aumento de este índice por habitante.

También se trató una problemática social que afecta a muchos sectores de la ciudad, como son las barreras que se construyen entre barrios, incluso del mismo estrato socioeconómico, debido a la constitución de pandillas juveniles y a la presencia de delincuencia organizada, lo que genera temor en sus habitantes y falta de apropiación. Otro factor de tipo social que se halló en el proceso investigativo, fue la segregación que produce la misma vivienda, debido a que los proyectos que se construyen cada vez están más enfocados por estratos evitando a toda costa su mezcla.

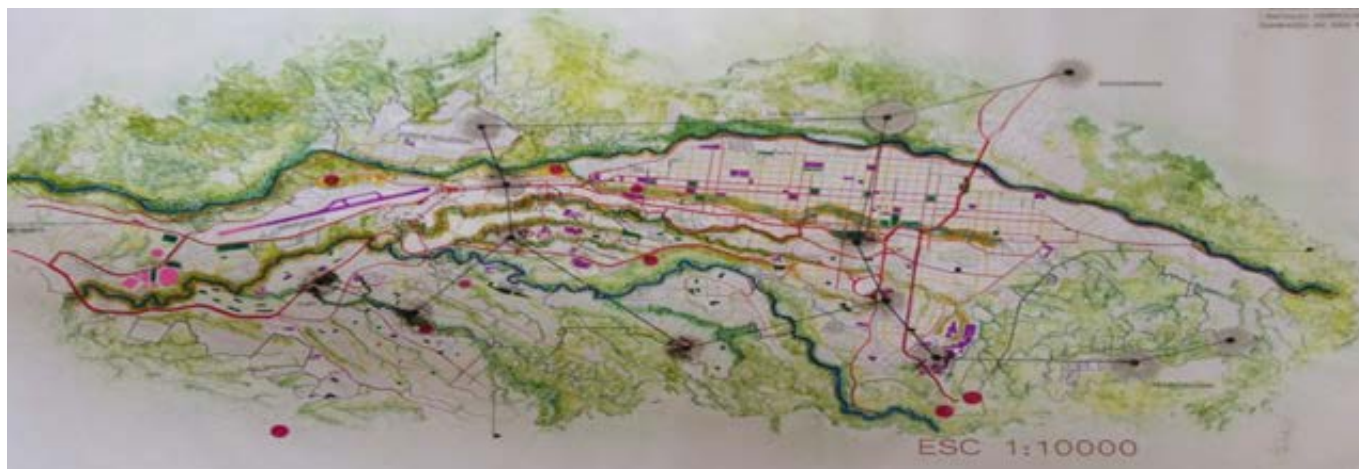


Imagen 11. Modelo de Ocupación Territorial, grupo 6.

Fuente: Archivo Arq. Jorge Enrique Osorio Velásquez.

Como respuesta a las problemáticas que a grandes rasgos identificó este equipo, el MOT propuesto se estructuró sobre los siguientes planteamientos (Imagen 11).

En primer lugar, se centró en el tema de movilidad planteando alternativas al transporte tradicional, como lo fue un sistema de cable aéreo integrado con el Megabús, que incorporaba la línea de Megacable que va a desarrollar el municipio entre el barrio Las Brisas y el Parque Olaya Herrera, agregándole un tramo hasta Villa Santana; del mismo modo, definía un anillo perimetral que conectaba puntos estratégicos de Pereira, como Villa Verde, con el Terminal de Transportes, y los 2500 Lotes con el intercambiador de Cuba, y que al tiempo trascendía el área urbana enlazando en Dosquebradas el intercambiador principal de transporte masivo con el sector de la Badea y el Parque Industrial. A esto se sumaban las sendas peatonales y las ciclo rutas de escala de ciudad, con sus recorridos por los ejes ambientales de los ríos tutelares Otún y Consota, y por las cuencas de las quebradas El Oso y La Dulcera, además de una propuesta de parque lineal donde se proponía dejar a cielo abierto algunos tramos de la quebrada Egoyá.

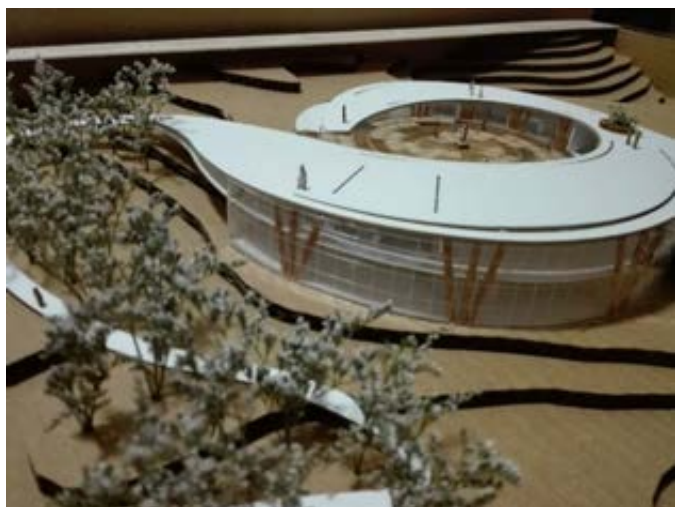
En lo relativo a vías, este modelo establecía una paralela en el costado norte de la Avenida 30 de Agosto, que se empalmaba con la Avenida San Mateo a la altura de la estación del ferrocarril de Nacaderos, lo mismo que la continuidad hasta esta misma Avenida del anillo longitudinal que actualmente se interrumpe en el barrio Maraya; también proponía la conexión de la Avenida San Mateo con la Avenida de La Independencia, planteando un paso elevado sobre la Avenida de Las Américas, lo que en conjunto y a concepto del equipo de trabajo, aportaba de gran manera al desembotellamiento del sector occidental de la ciudad.

En cuanto al déficit de espacio público existente, proponían potencializar las zonas de protección de las quebradas y los ríos, articulándolas con la propuesta de movilidad descrita anteriormente, tomando

como base el diseño de senderos y de parques que se dispondrían de manera lineal sobre dichas cuencas, además de puntos de encuentro en torno a los cuales se situarían elementos comerciales y de servicios para los viandantes que los recorrieran. Por su parte, el sistema de espacio público propuesto se encargaría de apoyar la estrategia enfocada a integrar los barrios que históricamente hubiesen presentado problemáticas de desarticulación con la estructura urbana, ya fuera por causas físicas o de tipo social.

Otra gran apuesta de este MOT tuvo que ver con la descentralización de los equipamientos urbanos, los cuales tradicionalmente se han localizado en el centro tradicional, focalizando los desplazamientos de los ciudadanos sobre esta área. Para ello se propusieron nuevos equipamientos sociales que se distribuían por diferentes sectores del área urbana, con el ánimo de absorber la demanda de los que usualmente se habían localizado en el área central de la ciudad, y de aportar en concordancia con las vocaciones de los sitios, apoyando el desarrollo de sus iniciativas y solucionando sus necesidades, evitando además el recorrido de grandes distancias a sus usuarios con los efectos positivos que esto tendría sobre la movilidad y la calidad del aire en la ciudad.

En consecuencia, con el marco establecido por el MOT, los estudiantes de este grupo desarrollaron diferentes proyectos estratégicos de ciudad, entre los que se destacaron un Centro de Interpretación Arqueológico en El Salado del Consota (Imágenes 12 y 13) y un centro de convenciones (Imagen 14) localizado en el predio del antiguo Zoológico Matecaña, el cual hacía parte del plan parcial del Aeropuerto Matecaña.



Imágenes 12 y 13. Centro de Interpretación Arqueológico localizado en la Mickela, sector El Salado de Consota, autoras Luisa Parra Bernal y Manuela Cardona Murcia.

Fuente: Manuela Cardona Murcia.



Imagen 14. Centro de Convenciones, autores Luisa Catalina Agudelo y Carlos Alberto Munera Benavides. Fuente: Carlos Alberto Munera.

Por su parte, en el predio del Batallón, este MOT (Imagen 15) se concentró en conservar la mayor cantidad de áreas verdes con destinación a espacio público, las cuales no solo tenían como propósito satisfacer la demanda de los vecinos, sino la de todos los habitantes de la ciudad. Así mismo, el espacio público propuesto se encontraba asociado a los corredores ambientales de las quebradas La Dulcera y La Parida, por los que transcurrían las sendas en las que, además de la circulación peatonal y en bicicleta, se encontraban dispuestos una variedad de componentes de espacio público cuya finalidad era el disfrute de los escenarios verdes.

En cuanto a la vivienda, se estableció como premisa que sus emplazamientos siempre estuvieran en relación directa con los corredores ambientales presentes al interior del predio, con el propósito de que sus moradores fueran los primeros beneficiarios de su oferta natural y de espacio público; éstas en presentaciones que iban desde vivienda unifamiliar a multifamiliar, la dividieron en tres tipos: vivienda multifamiliar asociada a las avenidas 30 de Agosto y de Las Américas con venta de servicios en el primer piso, vivienda multifamiliar sostenible que incorporaba dispositivos para su acondicionamiento térmico, para el tratamiento de sus desechos y para la generación de energía eléctrica por medios alternativos, y vivienda jardín que además de incorporar los dispositivos de la vivienda sostenible, se caracterizaba por ser de baja densidad –vivienda unifamiliar– y por incorporar cubiertas verdes, esto con el objetivo de minimizar su impacto y de facilitar la continuidad del verde al estar ubicada entre las quebradas La Dulcera y La Parida.

También se debe destacar en este MOT la manera como se trazaron los ejes viales al interior del Batallón, con los cuales se pretendía brindar continuidad a la estructura vial de la ciudad en sentido oriente occidente; para ello su trazado se dispuso de forma paralela a los corredores ambientales, en particular el que planteaba la prolongación del anillo longitudinal siguiendo el curso de la quebrada La Dulcera hasta su empalme con la Avenida San Mateo. La idea era que estas vías, además de emular la trayectoria de las quebradas, se diseñaran bajo el concepto de vía parque para lograr una mejor integración con las características imperantes en su entorno.

Se observa finalmente como en respuesta a la descentralización de equipamientos sociales planteada en el modelo, el equipo de trabajo propuso el desarrollo de cuatro equipamientos, dos que deberían quedar emplazados sobre la Avenida 30 de Agosto y cuyo propósito era atender una demanda a nivel de ciudad, y otros dos de un carácter más local que se localizaban sobre una de las vías internas, casi en el centro de la estructura urbana propuesta, los cuales en conjunto con los usos presentes en el entorno inmediato buscaban propiciar el desarrollo de una nueva centralidad urbana.



Imagen 15. Modelo de Ocupación grupo 6 y su desarrollo en el predio del batallón San Mateo.

Fuente: Archivo Arq. Jorge Enrique Osorio Velásquez.

LECCIONES Y APRENDIZAJES DEL PROCESO

La participación en los escenarios en que se discuten y se adoptan decisiones en relación con temas de actualidad y de vital importancia para la ciudad es de suma importancia para la academia, ya que en ellos se pone a prueba la pertinencia de sus preceptos y de su filosofía institucional, así como la contribución que esta hace a la sociedad; igualmente, sirven para hacer un examen al enfoque y al propósito de formación que orienta, en este caso en particular, un programa de arquitectura, lo mismo que a las calidades y al desempeño de sus equipos docentes en los diferentes campos que compromete

su ejercicio disciplinar. Por último, permite observar las aptitudes y competencias de sus estudiantes, la capacidad de respuesta que deben tener frente a la solución de problemas y conflictos relacionados con su ámbito de formación, así como frente a la elaboración de conceptos y visiones que aporten a la transformación positiva de la realidad.

Otro aspecto a considerar, es la importancia de los escenarios que puede propiciar la academia, en los que grupos amplios de personas –estudiantes, profesores y asesores externos–, con formación para responder a los interrogantes que plantean las dinámicas territoriales de un determinado conglomerado urbano, se reúnen para participar y hacer su aporte en ejercicios de prospectiva y planificación estratégica, en los que a partir del conocimiento detallado de los lugares objeto de estudio, se estudien alternativas y propongan visiones relacionadas con el desarrollo de la ciudad, y en especial en momentos de coyuntura como el que experimenta Pereira con el posible traslado del Batallón San Mateo, y la oportunidad que esto significa para pensar su futuro bajo premisas de sostenibilidad urbana y en relación con el crecimiento humano de sus habitantes.

También estos ejercicios permiten precisar el papel del medio académico como un laboratorio que facilita la creación de escenarios de simulación en los que se pueden observar y analizar, con detenimiento y reflexión, las dinámicas que ha presentado en el tiempo la ciudad, con sus situaciones de conflicto y potencialidades, así como los aciertos y equívocos producidos por el proceso espontáneo de crecimiento y por los ejercicios de planificación, con el propósito de plantear un MOT, el cual debe surgir empíricamente del proceso de investigación y análisis, de la aplicación de modelos conceptuales, del estudio de referentes, de la aplicación de conceptos procedentes de la teoría urbana, y que permita generar un repertorio de ideas y planteamientos útiles para la construcción de una nueva ciudad.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Bazant, J. (2011). *Planeación Urbana Estratégica. Métodos y Técnicas de Análisis*. Editorial Trillas.
- de Terán, F. (2009). *El Pasado Activo. Del uso Interesado de la Historia para el Entendimiento y la Construcción de la Ciudad*. Ediciones Akal, S.A.
- Fernández, J. (2000). *Planificación Estratégica de Ciudades*. Editorial Gustavo Gili, S.A.
- Torres, C y otros. (2000). *La Ciudad: Hábitat de Diversidad y Complejidad*. Universidad Nacional de Colombia.
- Universidad Católica de Pereira. (2017). *Documento Colectivo de Docentes y Estudiantes, Proyecto VI y VII, semestre I de 2017*.
- Zuluaga, V. (2013). *Historia Extensa de Pereira*. Universidad Tecnológica de Pereira.