



UNIVERSIDAD  
**NACIONAL**  
DE COLOMBIA

# **Apropiación del paisaje en un cruce de caminos: nuevos espacios urbanos en pueblo Tapao Quindío**

**Claudia Alexandra Moreno Huertas**

Universidad Nacional de Colombia  
Maestría Diseño Urbano, Facultad de Artes  
Bogotá, Colombia  
2023



# **Apropiación del paisaje en un cruce de caminos: nuevos espacios urbanos en pueblo Tapao Quindío**

**Claudia Alexandra Moreno Huertas**

Trabajo Final de maestría presentado como requisito parcial para optar por el título de: **Magister en Diseño Urbano**

Director:

Juan Luis Rodríguez Gómez, Arq., MA., Doctor

Universidad Nacional de Colombia

Maestría Diseño Urbano

Bogotá, Colombia

2023

## **Agradecimientos**

Quisiera expresar mi profundo agradecimiento a mi familia, mis padres y hermanos quienes me han apoyado durante todo el transcurso de esta maestría. Su paciencia, comprensión y aliento constante han sido el pilar fundamental que me ha permitido avanzar en camino académico. Cada logro alcanzado es fruto de su compañía y dedicación.

Asimismo, deseo extender mi agradecimiento a mis jefes y superiores, pero muy especialmente a la Dra. Angela Oviedo, les agradezco sinceramente por la disposición y respaldo brindado durante este trayecto. Su apoyo no solo ha facilitado mi crecimiento académico, sino que también ha contribuido significativamente a mi desarrollo profesional.

Además, quiero reconocer a mis docentes por su dedicación, su orientación ha contribuido de manera significativa para poder culminar este proyecto.

A todos ustedes, les estoy sinceramente agradecida.

## Resumen

### **Apropiación del paisaje en un cruce de caminos: nuevos espacios urbanos en pueblo Tapao Quindío**

Los proyectos de diseño urbano se ocupan por lo general de problemas que atañen netamente a lo urbano de la ciudad. Este proyecto amplía la mirada hacia los pequeños poblados que están en proceso de desarrollo y crecimiento, en busca de armonizar lo rural frente a lo urbano.

En Colombia el nacimiento de muchos municipios se ha dado a partir de vías regionales que han generado pequeños asentamientos, muchos de ellos se han quedado olvidados, se han concentrado la mirada en el desarrollo urbano de grandes ciudades, es el caso del corregimiento de Pueblo Tapao, ubicado en el municipio de Montenegro Quindío, lugar donde se cruzan los corredores viales entre la tebaida, Montenegro y Armenia, sector que se consolida como un eje importante de conectividad turística en el departamento de Quindío por la importancia del paisaje cafetero en Colombia.

Dada la ubicación y al auge de infraestructura hotelera y vivienda para el turista que la rodea, su área urbana ha empezado por una parte a quedarse estancada en el tiempo y por otra la parte las nuevas construcciones se están ubicando de manera desordenada, generando una desarticulación del corregimiento regional, peatonal, y con el paisaje. En la búsqueda de resaltar las cualidades de Pueblo

VI **Recomposición de la estructura urbana del Corregimiento de Pueblo Tapao, municipio de Montenegro, a partir de la articulación del corredor vial regional con el paisaje**

---

Tapao, generando una potencialización de este lugar, mediante la apropiación del paisaje cafetero, con la generación de nuevos espacios urbanos dentro de área urbana del corregimiento.

Para lograr esta apropiación se hicieron una serie de acciones de manera multiescalar; regional, local y peatonal.

Desde lo regional se planteó un circuito vial que rodea el corregimiento que se articula con las nuevas vías.

Desde local, se dividió el corregimiento en varias zonas de desarrollo que de acuerdo a su vocación, plantea diversos espacios urbanos y desarrollos como plazuelas turísticas, miradores y la peatonalización de la vía central como un gran eje comercial articulador , todos encaminados a generar esa apropiación al paisaje.

Desde lo peatonal, se resalta el paisaje cafetero y se da identidad a los espacios y construcciones generadas de acuerdo a la arquitectura tradicional cafetera.

**Palabras clave: Paisaje cafetero, apropiación, espacio urbano, estructura urbana.**

## **Abstract**

### **APPROPRIATION OF THE LANDSCAPE AT AN INTERSECTION: NEW URBAN SPACES IN PUEBLO TAPAO, QUINDIO.**

Urban design projects generally deal with issues that are purely urban in nature. This project expands its focus to small towns that are in the process of development and growth, seeking to harmonize the rural with the urban.

In Colombia, the birth of many municipalities has occurred along regional roads that have given rise to small settlements. Many of these have been forgotten as attention has concentrated on the urban development of large cities. This is the case with the Pueblo Tapao district, located in the municipality of Montenegro, Quindío, where regional corridors intersect between Tebaida, Montenegro, and Armenia. This area is emerging as a significant hub of tourist connectivity in the department of Quindío due to the importance of the Colombian coffee landscape.

Given its location and the boom in hotel infrastructure and tourist housing surrounding it, the urban area of Pueblo Tapao has, on one hand, begun to stagnate over time, and on the other, new constructions are being haphazardly placed, causing a disconnection in the regional, pedestrian, and scenic aspects of the district. In the quest to highlight the qualities of Pueblo Tapao and enhance its potential, especially through the appropriation of the coffee landscape, new urban spaces were generated within the urban area of the district.

To achieve this appropriation, a series of actions were taken at multiple scales: regional, local, and pedestrian.

VIII *Recomposición de la estructura urbana del Corregimiento de Pueblo Tapao, municipio de Montenegro, a partir de la articulación del corredor vial regional con el paisaje*

---

At the regional level, a road circuit surrounding the district was proposed, which integrates with the new roads.

At the local level, the district was divided into various development zones that, according to their vocation, propose various urban spaces and developments such as tourist squares, viewpoints, and the pedestrianization of the central road as a major commercial articulating axis—all aimed at generating an appropriation of the landscape.

At the pedestrian level, the coffee landscape is highlighted, giving identity to spaces and constructions according to traditional coffee architecture.

**Keywords: Coffee landscape, Appropriation, Urban space, Urban structure.**

# Contenido

	Pág.
<b>Introducción</b>	<b>13</b>
<b>1. Marco urbanístico: de la escala regional a la local en Pueblo Tapao.....</b>	<b>1</b>
1.1 Pueblo Tapao centro articulador de la región Cafetera.....	18
1.2 Análisis Urbanístico, desde lo local.....	25
1.3 Paisaje entre lo urbano y lo rural:.....	31
1.4 Conclusión: desarticulación urbana de Pueblo Tapao con la región.....	33
<b>2. Marco conceptual: enfoques en el análisis multiescalar .....</b>	<b>38</b>
2.1 Papel del diseño urbano dentro del desarrollo regional y local. ....	39
2.2 Recomposición Urbana, Principios para la articulación .....	42
2.3 Transiciones entre el paisaje Urbano y rural. ....	48
2.4 Conclusión: cualidades que permiten la conectividad.....	51
<b>3. Marco proyectual: referentes de articulación .....</b>	<b>57</b>
3.1 Referentes desde la región y su articulación.....	57
3.2 Referentes para el análisis espacial urbano.....	63
3.3 Referentes articulación con el paisaje.....	76
3.4 Conclusión: Características urbanas que permiten la conectividad .....	80
<b>4. Proyecto urbano: recomposición de estructura urbana .....</b>	<b>85</b>
4.1 El diseño urbano y ordenamiento regional.....	87
4.2 Conectividad urbana de Pueblo Tapao. escala Urbana local.....	97
4.3 Articulando con el paisaje cafetero. Articulación de escalas. ....	103
4.4 Conectividad en la escala del peatón.....	109
<b>Conclusiones y recomendaciones .....</b>	<b>114</b>

## Lista de figuras

### Pág.

Fig. 1. Conexiones viales regionales. Bases cartográficas IGAC. Redes viales. Elaboración propia. ....	19
Fig. 2 Ubicación Pueblo Tapao Base cartográfica Google maps.99 .....	19
Fig. 3. Conexiones viales regionales. Bases cartográficas IGAC. Redes viales. Elaboración propia. ....	20
Fig. 4. Demografía. Elaboración propia. Iconos Freepick .....	23
Fig. 5 Crecimiento Histórico del Pueblo Tapao. Elaboración propia. ....	24
Fig. 6. Principales ejes viales.....	24
Fig. 7. Esquema ejes viales corregimiento. Elaboración propia.....	25
Fig. 8. Isométrico corregimiento. Elaboración propia. Base cartográfica IGAC.....	26
Fig. 9. Plano de blancos y negros. Elaboración Propia. ....	27
Fig. 10. Manzanas y lotes. Elaboración propia. ....	28
Fig. 11 Dimensiones manzanas. Elaboración propia.....	28
Fig. 12. Distribución de Usos. Fuente cartográfica IGAC.....	29
Fig. 13. Equipamientos. Elaboración Propia, .....	29
Fig. 14. Puntos de Desarrollo. Elaboración Propia.....	31
Fig. 15. Tejido Urbano. Elaboración propia. ....	36
Fig. 16. Diferencias del paisaje. Modificado base cartográfica IDECA .....	37
Fig. 17. Tejido urbano. Elaboración propia.....	58
Fig. 18. Red Vial. Elaboración propia .....	58
Fig. 19. Distribución de usos. Elaboración Propia .....	59
Fig. 20. Espacios Públicos. Elaboración propia .....	59
Fig. 21 Tejido Urbano. Elaboración propia .....	61
Fig. 22. Usos. Elaboración propia. ....	61
Fig. 23 Red vial. elaboración propia.....	62
Fig. 24. Sea Side. Espacios (Remar, 2004) .....	64
Fig. 25. Sistemas de usos Side Side. Elaboración Propia. ....	64
Fig. 26. Manzanas. Elaboración Propia. ....	65
Fig. 27. Sistema de usos. Elaboración propia.....	66

Fig. 28 Red vial. Elaboración propia .....	67
Fig. 29. Elementos de recomposición. Elaboración propia .....	87
Fig. 30. Red vial Pueblo Tapao. Antes. Elaboración propia.....	88
Fig. 31 Propuesta Estructura espacial, apertura de conectores Pueblo Tapao. Elaboración propia. ....	90
Fig. 32. Vías Propuestas conector circundante .....	91
Fig. 33 Intervenciones. Peatonalización eje central, consolidación de vías de abastecimiento de servicios. Elaboración propia.....	91
Fig. 34. Peatonalización eje central. Elaboración propia.....	92
Fig. 35. Sectores de Intervención de acuerdo a vocación, Turística o Residencial.....	93
Fig. 36. Zonas de Intervención. Elaboración propia.....	93
Fig. 37. Zona 1. Elaboración propia.....	94
Fig. 38. Zona 2. Elaboración propia .....	94
Fig. 39. Zona 3. Elaboración Propia.....	95
Fig. 40. Zona 4. Elaboración Propia.....	95
Fig. 41. Zona 5. Elaboración propia .....	96
Fig. 42. Intervenciones. Elaboración Propia.....	97
Fig. 43. Conceptos.....	97
Fig. 44. Espacios Urbanos e Intervenciones propuestas .....	99
Fig. 45. Espacios Urbanos.....	99
Fig. 46. Acciones. Elaboración Propia.....	100
Fig. 47. Apertura de espacios en manzanas. Elaboración Propia.....	101
Fig. 48. Cuadro. Intervención en edificaciones y manzanas. Elaboración propia.....	101
Fig. 49. Usos y Puntos de desarrollo. Elaboración Propia.....	102
Fig. 50. Conectores ecológicos, apertura parques. Elaboración propia .....	104
Fig. 51. Paseo peatonal planta. Elaboración propia.....	104
Fig. 52. Paseo peatonal. Elaboración propia.....	105
Fig. 53. Apertura predios, espacios sin transición. Elaboración propia .....	106
Fig. 54 Imaginario vista peatonal. Creación propia. Fotografía antes. Google Earth ...	109

Gráfico 1. Componentes de la estructura urbana. Elaboración propia.	50
Gráfico 2. Configuración estructura Urbana. Elaboración propia	54
Gráfico 3. Comparativo estructura Urbana referentes. Elaboración propia	80
Gráfico 4. Estrategias. Elaboración propia	

Imagen 1. Vista aérea corregimiento.	32
Imagen 2. Senderos mixtos, automóvil peatón. Senderos Internos Peatonales ( TIDU ARQUIS-UCR, 2012)	68
Imagen 3. Hitos como remates de calles, variedad de comercios ( TIDU ARQUIS-UCR, 2012)	68
Imagen 4. Variedad comercio, espacios públicos ( TIDU ARQUIS-UCR, 2012)	68
Imagen 5. Contraste épocas donde no hay turistas. ( TIDU ARQUIS-UCR, 2012)	69
Imagen 6. Contrastes épocas de alto y bajo turismo. ( TIDU ARQUIS-UCR, 2012)	69
Imagen 7. Uso únicamente vacacional. ( TIDU ARQUIS-UCR, 2012)	69

- 
- Imagen 8. Comercio local. Google Earth. 202370  
Imagen 9. Espacio público, estacionamientos y andenes. Google Earth 202371  
Imagen 10. Vista aérea Beltrán. Google Earth 202357  
Imagen 11. Perfil vial sobre eje central. Google Earth 202360  
Imagen 12. Espacio Público parque. Google Earth 202360  
Imagen 13. Vías. Google Earth 202363  
Imagen 14. Cruces peatonales. Google Earth 202372  
Imagen 15. Zonas de estacionamiento de bicicletas. Google Earth 202372  
Imagen 16. Andenes y zonas de estar. Google Earth 202373  
Imagen 17. Diseño Calles. Articulación parqueadero con zonas comerciales. Google Earth 202374  
Imagen 18. Parqueo Bicicletas. Google Earth 202375  
Imagen 19. Peatón, bicarriles, carril vehicular. Google Earth 202376  
Imagen 20. Borde Urbano del Noreste de False Creek77  
Imagen 21. Autopista en False Creek delimitada por el mar. Google Earth 202377  
Imagen 22 Master plan False Creel78  
Imagen 23. Plaza Mompox. <https://www.archdaily.co/> 202378  
Imagen 24. Planta proyecto Mompox <https://www.archdaily.co/> 202379

Tabla 1. Cuadro Comparativo de los proyectos frente a los aspectos de análisis81

# Introducción

Los proyectos de diseño urbano se ocupan por lo general de problemas que atañen netamente a lo urbano de la ciudad. Este proyecto amplía la mirada hacia los pequeños poblados que están en proceso de desarrollo y crecimiento, en busca de armonizar lo rural frente a lo urbano.

El proyecto se desarrolla en el corredor vial entre la Tebaida y el municipio de Montenegro, donde se encuentra el corregimiento de Pueblo Tapao, sector que se está consolidando en un eje importante de conectividad turística en Quindío.

En los últimos años, el corregimiento ha iniciado un proceso de transformación ha generado nuevas demandas espaciales, planteando nuevos retos para el lugar en términos de servicios urbanos y de su relación con el paisaje, donde las dinámicas dadas por la ubicación y la gran afluencia de turismo, en el sector consolidan este eje en un gran receptor de visitantes, características tomadas para potencializar el desarrollo urbano de este corregimiento, en este proyecto.

A pesar de los grandes potenciales del corregimiento, al no existir un proyecto que oriente un desarrollo unificado a pesar de su pequeño tamaño, hoy este sitio presenta una diversidad de desarrollos dados en el tiempo que no se han planificado, generando una desarticulación con el paisaje y la región, peatonal y vial.

---

En consecuencia, el trabajo empieza por identificar la problemática y el desarrollo de estrategias desde dos miradas: una regional y una local.

Desde la mirada regional, se encontró una ubicación privilegiada que hoy gracias a la construcción nuevas vías variantes, han aislado la parte urbana del corregimiento de las rutas turísticas. El paisaje cafetero se convierte en un gran límite del corregimiento, hoy Pueblo Tapao da la espalda a este paisaje.

Desde la mirada local, el corregimiento no cuenta con espacios que potencialicen el ingreso de turistas al lugar, presenta infraestructuras aisladas sin articulación.

El objetivo de este proyecto generar una estructura urbana conformada por una red de nuevos espacios urbanos como plazas, vías peatonales, miradores, a partir de los cuales se articulará el corregimiento con las dinámicas turísticas, logrando así una apropiación del paisaje dentro Pueblo Tapao.

El proyecto presenta una metodología de análisis que parte de una mirada a la región, donde se hace un análisis del lugar desde la región cafetera, su localización y las diferentes estructuras que afectan el sitio, para llegar a el análisis de las estructuras internas que tiene el corregimiento, y como estas dos miradas están relacional, miradas que son analizadas en el primer capítulo.

Para tener elementos y herramientas que nos permitieron conceptualizar las necesidades y revisar estrategias que algunos autores han desarrollado sobre este tema, se hace una revisión bibliográfica en miras a obtener elementos dentro del diseño urbano, que guiarán la consolidación de conceptos que marcarán el desarrollo del diseño propuesto. Esta revisión se consolida como un marco conceptual. Son pocos los diseñadores urbanos que abordan el diseño urbano desde este tipo de proyectos, razón por la cual se tuvo que acudir a conceptos generalizados aplicados a grandes ciudades que pudieran dar algunos parámetros para aplicar en este contexto urbano rural, todo esto se desarrolló en el segundo capítulo.

---

Dado que, la búsqueda de proyectos que sirvieran como referentes para el proyecto planteado dentro del diseño urbano, fue difícil, se decide realizar una revisión de los conceptos enfocados en ciudades o lugares referentes con alguna característica similar al haciendo una revisión en diferentes escalas, regional, local y la interacción con el paisaje.

Con los conceptos y los referentes, se buscan elementos que permitan orientar el desarrollo y diseño del proyecto propuesto, donde se plantea generar una propuesta que orienten el desarrollo sostenible y plantee estrategias que busquen la mejora de la calidad de vida de los habitantes de este lugar y los turistas que lleguen allí.

El proyecto aborda una recomposición de la estructura urbana de Pueblo Tapao, a partir de la apropiación con el paisaje, lo cual se hace por medio una propuesta en la escala regional, donde se plantea una articulación mediante un circuito vial que rodea al corregimiento lo articula con las nuevas variantes, una división del corregimiento en 5 sectores cada uno con una característica y vocación especial ya sea turística o con servicios propios para los habitantes de Pueblo Tapao, de igual manera la peatonalización de la vía central, y una demolición selectiva en las manzanas con el fin de generar una apertura total al paisaje, mediante una red de nuevos espacios urbanos que se articulan con la apertura al paisaje, de esta manera consolidar una gran corredor mirador lineal a lo largo de todo el corregimiento, creando así un espacio único dentro del departamento que potencializara de la articulación del sitio con la región y con sus actividades y equipamientos internos, generando un borde de transición de lo rural con lo urbano para así lograr una articulación tanto visual como de forma con el paisaje.

## **1. Marco urbanístico: de la escala regional a la local en Pueblo Tapao.**

En Colombia existen algunos pequeños centros poblados que se han formado de manera espontánea en algunas vías que conectan grandes regiones o lugares del país, generando en ellos una estructura urbana limitada en torno a un eje central, único lugar donde se realizan las actividades administrativas, culturales y económicas. Esta condición hace que estos lugares tengan un desarrollo diferente, integrado por otros elementos que lo circundan pero que no son tenidos en cuenta, formando una centralización de la actividad que giran alrededor del vehículo. A esos pequeños centros poblados se le definen como “concentraciones de mínimo veinte (20) viviendas contiguas, vecinas o adosadas entre sí, ubicada en el área rural de un municipio o de un Corregimiento Departamental” (DANE, s.f., pág. 1).

Es importante tener claro el concepto de centro poblado para comprender la dimensión del lugar en el que se desarrollará este proyecto y las características especiales que algunas entidades han conceptualizado. Un centro poblado tiene unas características urbanas como la delimitación de vías vehiculares y peatonales, estos centros no cuentan con precisión para determinar si se trata de un caserío, de una inspección de policía, o de un corregimiento municipal.

En el presente documento analizaremos el caso de Pueblo Tapao, un corregimiento del municipio de Montenegro ubicado en el departamento de Quindío, Colombia. Se

caracteriza por su turismo, la concentración de actividad agrícola centrada en el café y por su ubicación estratégica, este municipio ha sido declarado patrimonio cultural, ubicación que ha permitido la gran afluencia de turismo en la región. El corregimiento de Pueblo Tapao ocupa una posición de gran importancia turística y dentro del Plan de Ordenamiento Territorial (PBOT) se ha identificado como epicentro para el desarrollo de proyectos agroturísticos, aprovechando los recursos naturales y culturales de la zona. Su origen que data del Siglo XX, momento en que se reconoce como pequeño caserío ubicado entre vegetación densa y de difícil acceso, razón por la que se cree que de allí deriva su nombre, Pueblo Tapao, lo que lo hacía parecer un lugar escondido. En este lugar se fueron estableciendo familias dedicadas al cultivo del café que con el tiempo construyeron viviendas para los agricultores de las fincas de la región. Éste aumento de favoreció el establecimiento de pequeños equipamientos como un centro de salud, la escuela y algunos establecimientos comerciales, dando origen al corregimiento del municipio de Montenegro en 1978.

Sin embargo, con la caída de las ventas de café, se hizo necesario explorar nuevas medidas para impulsar la economía local. En este contexto, el turismo emergió como una fuente económica clave y se ha establecido como una de las principales actividades en la región. En los últimos años, el eje cafetero se ha posicionado como el segundo destino turístico más importante en Colombia (Gómez, Restrepo y González, 2004, p. 2).

Según el censo del año 2008 (Dane,2008), Pueblo Tapao albergaba a 1,128 personas; sin embargo, es importante tener en cuenta que en los últimos años ha experimentado un crecimiento demográfico considerable, acompañado de una expansión en la construcción de infraestructuras dedicadas a la vivienda y al turismo estableciendo un vínculo entre el sector rural y el urbano.

En este punto es fundamental destacar la relación dinámica entre lo urbano y lo rural en el departamento del Quindío, cercanía que ha facilitado una interacción fluida entre sus municipios. Aunque Montenegro, Quimbaya y Calarcá han experimentado un mayor desarrollo urbano, también se conserva el uso rural en estas zonas; por otra parte, municipios como Génova, Pijao, Córdoba y Buenavista, han tenido un desarrollo más limitado ya que sus áreas urbanas se encuentran a una mayor distancia de la ciudad de

---

Armenia; por su parte, Filandia, Circasia y Salento, al ser más cercanos a Armenia, mantienen una estrecha relación con esta ciudad (Cifuentes & Duque, 2021).

La relación urbana-rural que se presenta en el departamento permite interactuar entre los municipios, es decir, el recorrido de todo el departamento se facilita por tener poca extensión territorial Cifuentes (Cifuentes & Duque, 2021). Para abordar las problemáticas que han originado el desarrollo actual de Pueblo Tapao es necesario partir de una mirada integral que considere aspectos de la región como la parte urbana y local. Estas miradas nos aportaron puntos importantes para comprender las dinámicas que han influido en este desarrollo, obteniendo elementos de análisis que permitieron plantear las estrategias de diseño. Desde lo regional, es importante comprender el entorno en el que se encuentra geográficamente el corregimiento, atendiendo aspectos como paisaje, conectividad regional, recursos naturales y dinámicas económicas.

Por otro lado, la mirada local permitió entender las características propias del corregimiento y dinámicas internas que han determinado la configuración espacial de Pueblo Tapao, aspectos como el tejido Urbano, la identificación de usos y su distribución, densidades, condiciones y tipologías de viviendas, infraestructura existente. Al combinar estas dos miradas, se obtuvieron las características más relevantes del sitio, para diseñar las estrategias de diseño que promueven un desarrollo más adecuado y sostenible.

## **1.1 Pueblo Tapao centro articulador de la región Cafetera.**

El corregimiento está ubicado en un punto en el que convergen dos corredores viales muy importantes en el departamento de Quindío (ver figura 1): el primero conecta a Armenia, capital de departamento del Quindío, con el municipio de La Tebaida; el segundo, del municipio de La Tebaida con el municipio de Montenegro, razón por la que esta región cobra gran importancia dentro del desarrollo departamental. Es así como el Plan Básico de Ordenamiento Territorial (PBOT) del municipio de Montenegro cataloga este corredor vial como un epicentro de actividad agropecuaria y agroturística, cuyo objetivo necesita

canalizar todos los esfuerzos políticos, físicos y económicos para dotar a Pueblo Tapao con una mediana infraestructura que mitigue el impacto de la demanda futura del sector.

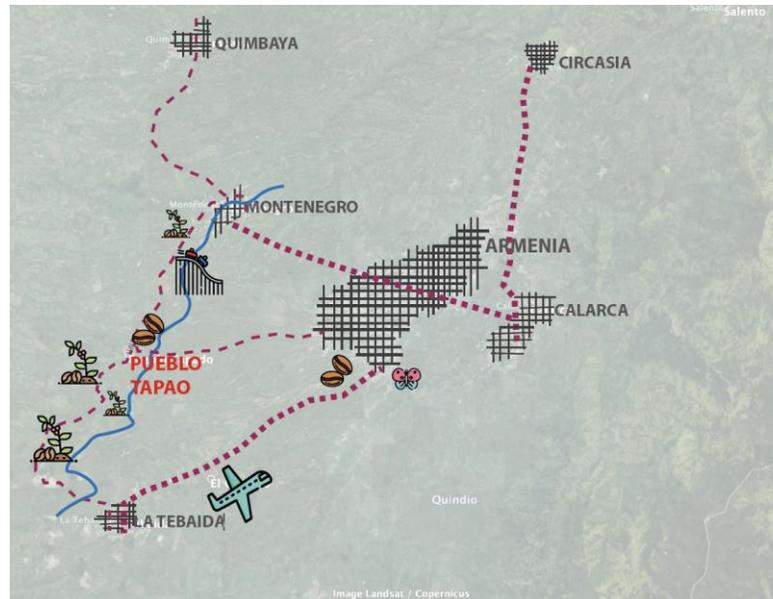


Fig. 1. Conexiones viales regionales. Bases cartográficas IGAC. Redes viales. Elaboración propia.

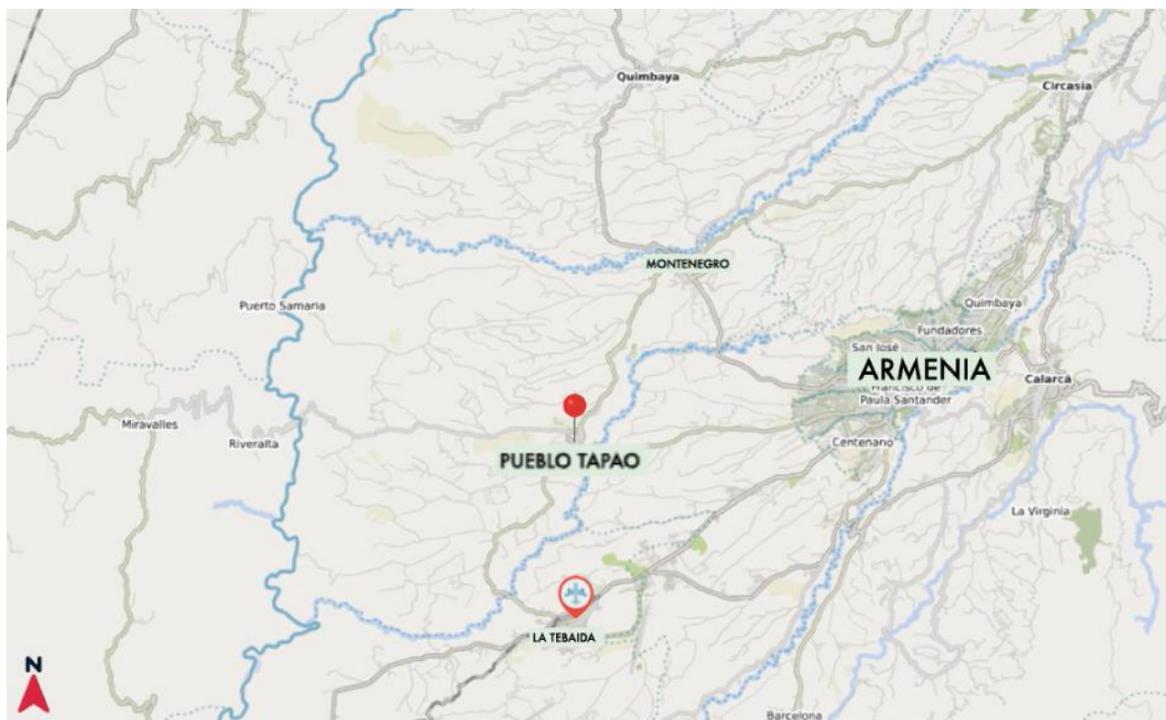


Fig. 2 Ubicación Pueblo Tapao Base cartográfica Google maps.99

### 1.1.1 Punto de convergencia regionales: Conexiones de desarrollo

Este corregimiento tiene una ubicación geográfica privilegiada, tanto por el paisaje como por ser un lugar en el que confluyen diversas actividades dadas por los ejes viales que allí se encuentran. Entre ellos se halla el corredor vial que conecta a Armenia con Pueblo Tapao, donde se concentra la actividad de tipo agroindustrial, así mismo, La Tebaida y Montenegro se unen por la vía eje central de este corregimiento, un eje de fuerte potencial en agroturismo, además de ser conector de uno de los parques recreativos más importantes del país, el Parque del Café.



Fig. 3. Conexiones viales regionales. Bases cartográficas IGAC. Redes viales. Elaboración propia.

El municipio de Montenegro, a través de su Plan Básico de Ordenamiento Territorial (PBOT), ha identificado estos corredores como puntos de desarrollo estratégicos para el

futuro. Los considera como ejes viales rurales principales debido a su conexión con La Tebaida, Montenegro y Armenia.

En el marco del proyecto del Anillo Vial Turístico del café que está en el PBOT, Ejes Viales Principales Rurales, Corredor – Montenegro – Pueblo Tapao – La Tebaida, se plantea una ampliación a largo plazo de la infraestructura vial, con un ancho promedio de 45 metros que incluye espacios para peatones, ciclovías, bermas, bahías de estacionamiento, obras de arte, drenaje y señalización. (Consejo Municipal del Municipio de Montenegro, 2011)

Además de los ejes viales principales se han identificado ejes viales secundarios de importancia, como el corredor, Pueblo Tapao - Finca El Parnaso, y el corredor Pueblo Tapao – Vereda La Ceiba. Estos ejes contarán con un promedio estandarizado de 10 metros de ancho, junto con una zona de aislamiento de 15 metros. Se incorporarán sistemas peatonales, ciclovías y la infraestructura necesaria para el control y evacuación de las aguas lluvias. En el artículo 25 del PBOT, se destaca la importancia de la construcción del corredor turístico que conecta, Circasia, Montenegro, Pueblo Tapao y La Tebaida. Este corredor se convierte en un punto de encuentro para diversas actividades del municipio, incluyendo actividades suburbanas, urbanas, viviendas campestres y turísticas. Es esencial atender este aspecto de manera adecuada, preparando al municipio para el desarrollo de actividades planificadas en términos de uso del suelo.

En relación con el sistema de espacios públicos y equipamientos colectivos, el artículo 27 del PBOT plantea la articulación y fortalecimiento del sistema de espacios públicos recreativos a lo largo del eje Montenegro - Parque de La Cultura Cafetera - Pueblo Tapao. Esta medida busca mejorar la oferta de espacios para el disfrute de la comunidad y el fortalecimiento de la identidad local.

Esta revisión de la normativa refleja las intenciones y objetivos del municipio para el futuro, y evidencia una convergencia con las disposiciones del PBOT, aunque se plantean de manera generalizada y no se exponen de forma concreta en proyectos ya formulados.

---

### 1.1.2 Dinámicas de la región cafetera.

El eje cafetero colombiano también conocido como, el paisaje cultural cafetero, ha sido un importante motor económico para la región. El cultivo del café representa del 7 al 8 por ciento del PIB de Colombia y es el segundo país exportador de café más grande del mundo (Kalmanoff, 2010). Sin embargo, la industria del café también ha enfrentado desafíos como el clima extremo, costos de los insumos que han afectado a las pequeñas fincas en Colombia, lo que les dificulta competir con precios del café ofertado por otros países.

Rushby resume el auge significativo en el turismo que tuvo el eje cafetero colombiano en los últimos años. Los paisajes, las atracciones turísticas y el café, han atraído a turistas nacionales y extranjeros (Rushby, 2014). Igualmente un informe de Ministerio de Comercio, Industria y Turismo de Colombia, el número de turistas internacionales que visitaron el eje cafetero fue en promedio el 17,4 % del total nacional para los años comprendidos entre 2013 y 2022; a fecha de abril de 2023, el Eje Cafetero mostró mayor participación en relación al mismo periodo del año anterior, en relación a visitantes internos, el informe menciona que 241 mil personas realizaron turismo interno, es decir pernoctaron al menos una noche, y 247mil excursionismo (no pernoctó) (Ministerio de Comercio, 2023). Adicionalmente, según la Encuesta Mensual de Alojamiento (EMA), hecha por el DANE, en la región, para abril de 2022 el porcentaje de ocupación hotelera fue del 49,3%, aumentando respecto al año anterior, que para el mismo periodo fue de 31,3%, además, es importante mencionar que dentro de los principales motivos de viaje fue el ocio contribuyendo al porcentaje de ocupación con el 27,2% (DANE, 2022). El auge del turismo en el eje cafetero colombiano también ha contribuido a la preservación de su patrimonio cultural. El paisaje cultural cafetero de la región fue declarado Patrimonio de la Humanidad por la UNESCO en 2011. (UncoverColombia, 2020)

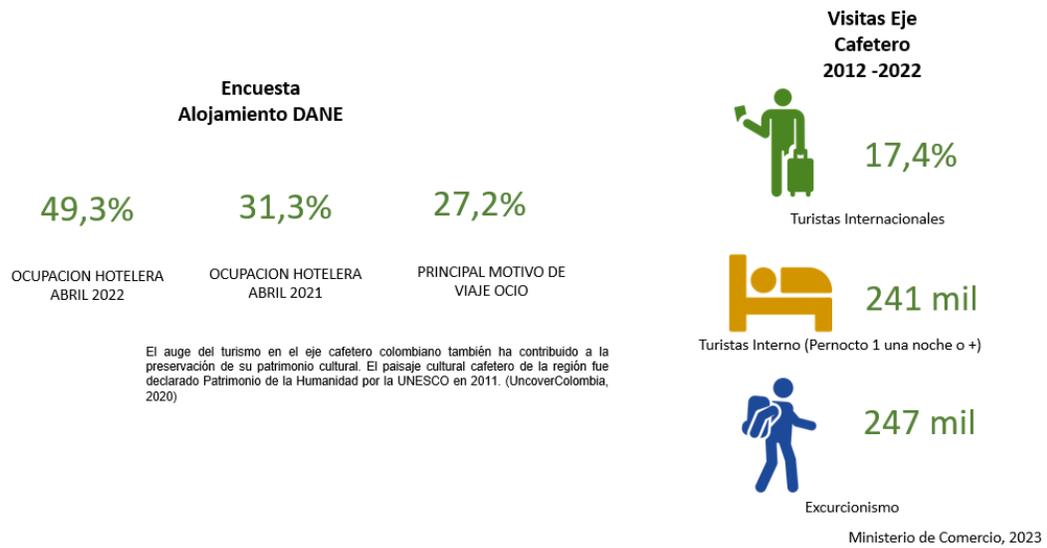


Fig. 4. Demografía. Elaboración propia. Iconos Freepick

Estas dinámicas no han sido ajenas a Pueblo Tapao; el corregimiento ha experimentado un crecimiento turístico en los últimos años, incidiendo en cambios positivos en la economía local. Según Tripadvisor, plataforma turística líder en el mundo, Pueblo Tapao es uno de los mejores lugares para visitar en Colombia, y los turistas pueden disfrutar de una amplia gama de actividades, como visitar fincas cafetaleras, caminatas y paseos a caballo (Tripadvisor, s.f.). Sin embargo, el crecimiento del turismo también ha presentado algunos desafíos para el corregimiento. Se enfrenta a problemas como falta de infraestructura de servicios, escasos equipamientos, desarrollo de actividades turísticas rurales con una profunda desconexión con la parte urbana del corregimiento y la infraestructura de la ciudad. Sin embargo, es importante que en Pueblo Tapao se establezcan medidas que le permitan atender a turistas y residentes de manera sostenible para garantizar la mejor habitabilidad.

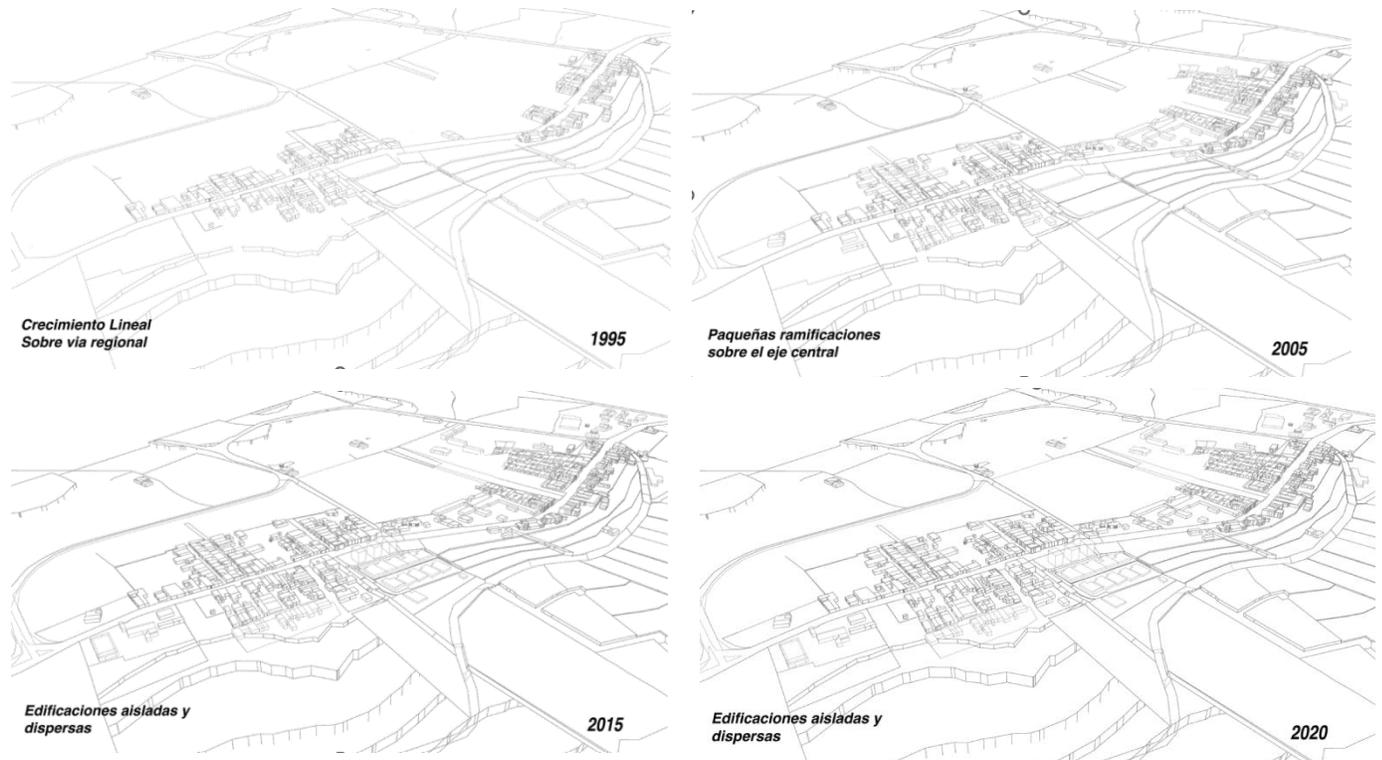


Fig. 5 Crecimiento Histórico del Pueblo Tapao. Elaboración propia.

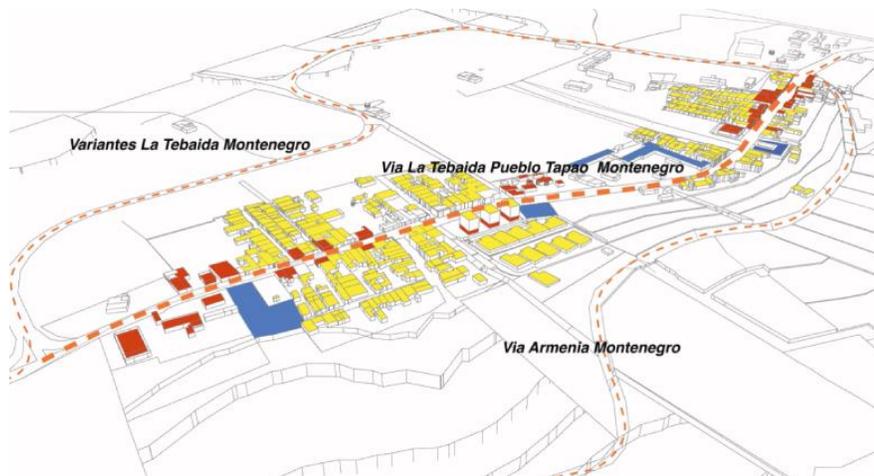


Fig. 6. Principales ejes viales

## 1.2 Análisis Urbanístico, desde lo local

En este punto se hace necesario retomar la importancia de las conexiones regionales de Pueblo Tapao, anotando que los límites que plantean los bordes urbanos se dirigen a sus cruces viales, estos se consolidan como puntos clave de desarrollo dentro del corregimiento a saber. En sentido oriente occidente se encuentra delimitado por su topografía y accidentes geográficos, que a manera de escalas permiten una apertura de las edificaciones al paisaje.

Al ser un lugar en proceso de desarrollo existe una combinación entre lo urbano y lo rural, algunas manzanas se combinan con las fincas vecinas, viéndose así que no existen bordes rígidos establecidos.

Para ello, y basados en el concepto de ciudad difusa “The città diffusa” se presenta una ciudad que no es simplemente una ciudad menos densa, sino que presenta unas características distintas en el que la densidad es no es el principal problema. Se presenta este tipo de ciudad como una imagen tipo college donde el campo y la ciudad convergen, establecen una alianza una única gran ciudad con algunas áreas de campo intercaladas.” (Indovina, 2009).

### 1.2.1 Forma urbana

La formación urbana lineal del corregimiento se da a partir de subdivisiones de grandes predios rurales, el municipio ha venido organizándose en torno a la vía central, donde el sistema de calles adicional se remonta a vías veredales, siendo necesario proyectar un tejido adicional sobre esta base de conexión veredal que permita articular los nuevos desarrollos de vivienda e infraestructura con el eje vial central.

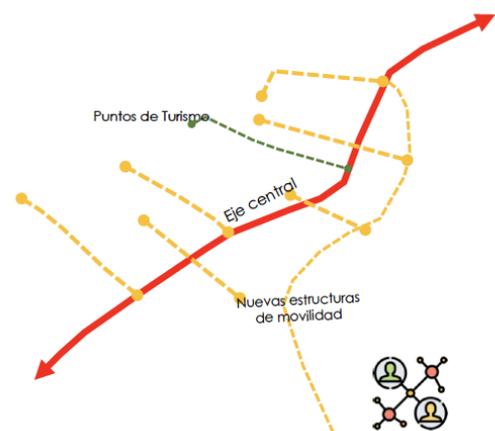


Fig. 7. Esquema ejes viales corregimiento. Elaboración propia

### 1.2.2 Tejido, trazado y sistemas

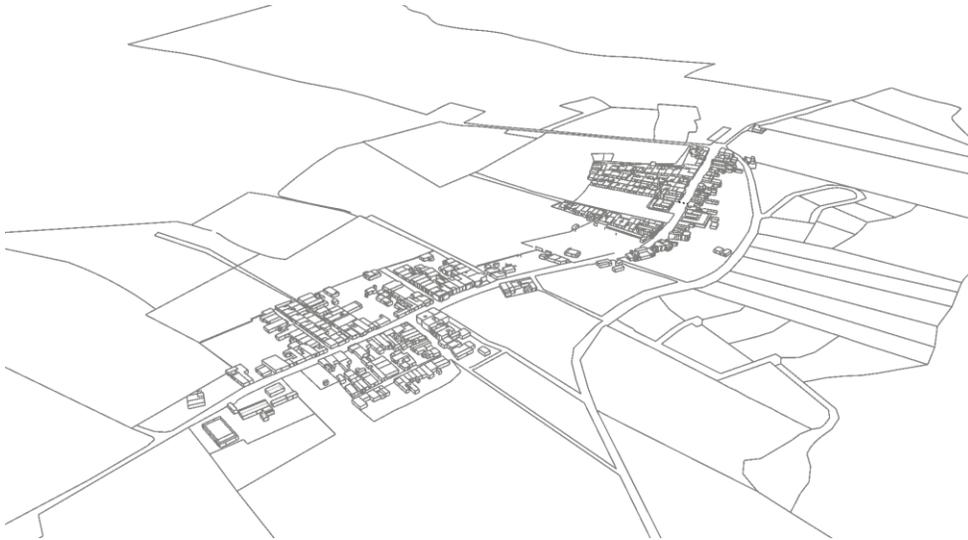


Fig. 8. Isométrico corregimiento. Elaboración propia. Base cartográfica IGAC

El casco urbano de este corregimiento está compuesto por 67 hectáreas, los predios en vías de desarrollo tienen áreas promedio de 91 m, en la zona más consolidada presenta 734 m aproximadamente.

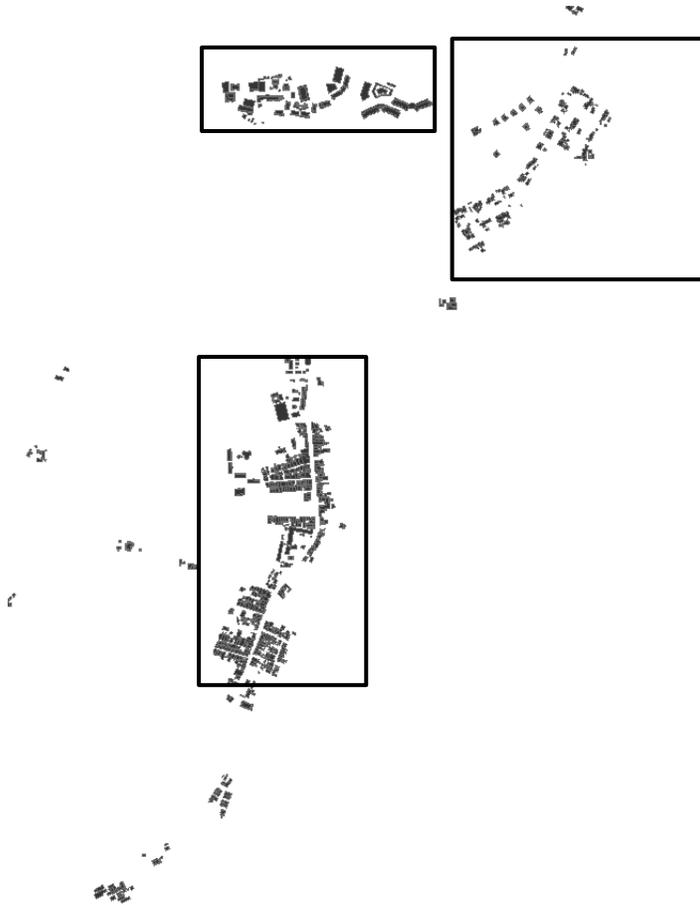


Fig. 9. Plano de blancos y negros. Elaboración Propia.

Como se puede observar en el plano de blancos y negros, el casco urbano presenta zonas más densificadas distribuidas de manera lineal sobre el eje vial central y se va dispersando a lo largo del eje, los blancos sectores como zonas de cultivo, predios rurales, entorno a zonas urbanas, producto de la subdivisión de predios, genera en el corregimiento, por así decirlo, espacios residuales. Los límites de la parcelación, los márgenes de caminos, los lugares de topografía pronunciada o los cursos de agua, entre otras alteraciones naturales o artificiales, generan vacíos en transición entre lo rural y lo urbano. La división predial se da a partir de la subdivisión de lotes rurales, presentándose lotes de menor tamaño hacia la vía central, con algunas manzanas totalmente urbanizadas, y otras mixtas.

Se presentan lotes de mayor tamaño en la periferia, que corresponden en su gran mayoría a fincas, muchas de ellas con algunos hoteles y recorridos turísticos de recolección del café.

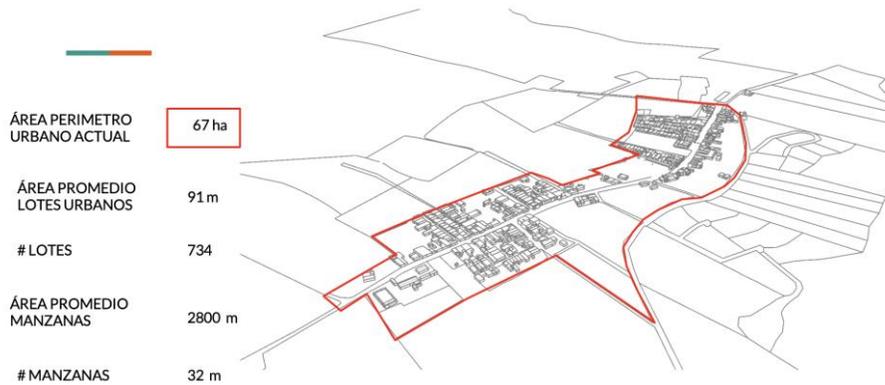


Fig. 10. Manzanas y lotes. Elaboración propia.

### 1.2.3 Manzanas

La división de manzanas se generó a partir de lotes rurales, por lo que se pueden ver diversos tamaños de manzanas, unas más consolidadas que otras debido al proceso de desarrollo que se viene dando. Estas manzanas presentan formas orgánicas, con presencia de algunas de forma alargada. La división de manzanas presenta formas irregulares, debido a la generación de estas a partir de subdivisión de predios de fincas, y su topografía.

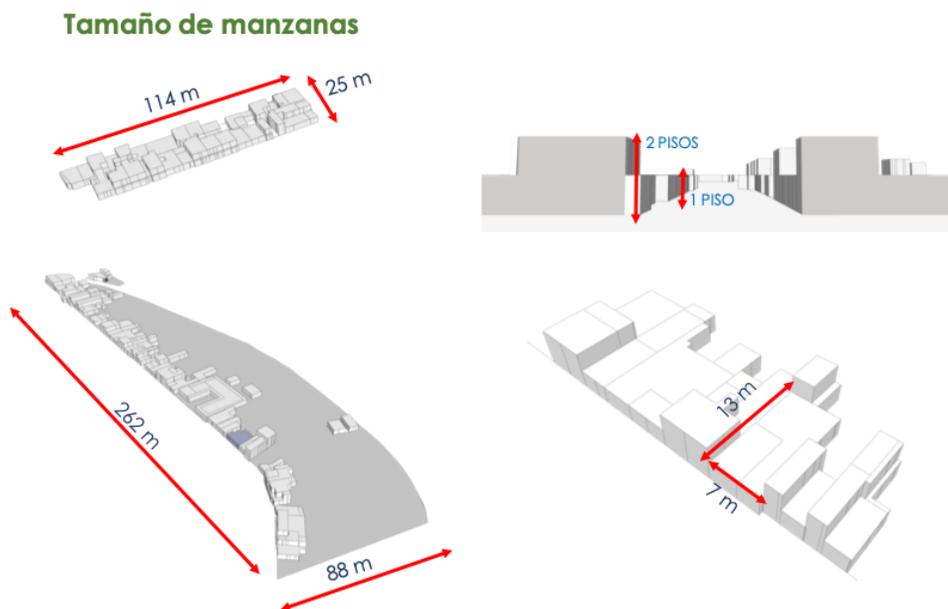


Fig. 11 Dimensiones manzanas. Elaboración propia.

### 1.2.4 Usos

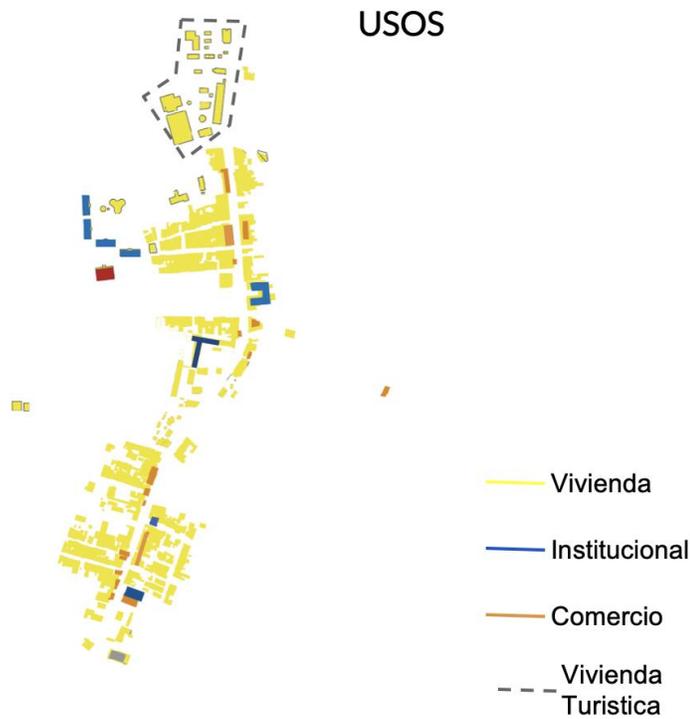


Fig. 12. Distribución de Usos. Fuente cartográfica IGAC.



Fig. 13. Equipamientos. Elaboración Propia,

La fuerte relación con el entorno rural hace que la mayoría de las construcciones tengan una vocación de vivienda de uno y dos pisos, viviendas antiguas, donde se presenta los primeros asentamientos de agricultores en el lugar, combinado con algunos proyectos de vivienda en altura que contrastan con el entorno, y conjuntos de vivienda; unifamiliar. Dada la importancia que tiene la vía sobre la periferia, en el eje vial se ubican todos los establecimientos comerciales, pequeñas tiendas de barrio, fruterías y negocios locales que se combinan con algunos almacenes de cadena, y equipamientos urbanos, como iglesias, colegios, centros de salud y estaciones de policía. En la periferia se ubican los lugares de deporte, estos equipamientos a pesar de estar comunicados por la misma vía no tienen sistemas que los permitan interconectarse, el tráfico, la falta de aceras, las dimensiones de las vías hacen que este lugar no sea recorrible de manera amena.

La forma como se han implantado y distribuido las nuevas edificaciones, frente a las antiguas, ha generado dos zonas con dos paisajes diferentes dentro del corregimiento en un recorrido muy corto que corresponde a un lugar pequeño, que está en desarrollo debido a los lotes sin edificar y que hoy son objeto de proyectos de vivienda en altura, conjuntos, y de construcciones tradicionales.

### 1.2.5 **Espacio público y equipamientos**

En Pueblo Tapao no encontramos espacios públicos que generen aumento de caminabilidad en el sitio. Muchas zonas carecen de andenes que generan problemas de seguridad vial. las actividades económicas que allí se realizan y la presencia de solo una vía, origina problemas de tráfico a pesar de ser una zona tan pequeña, y al no existir lugares de parqueo, los vehículos de carga se ubican sobre la vía generando taponamientos y al tratarse de un lugar no consolidado, existen numerosas posibilidades de desarrollo de espacios públicos que contribuyan a la articulación y mejora del entorno.

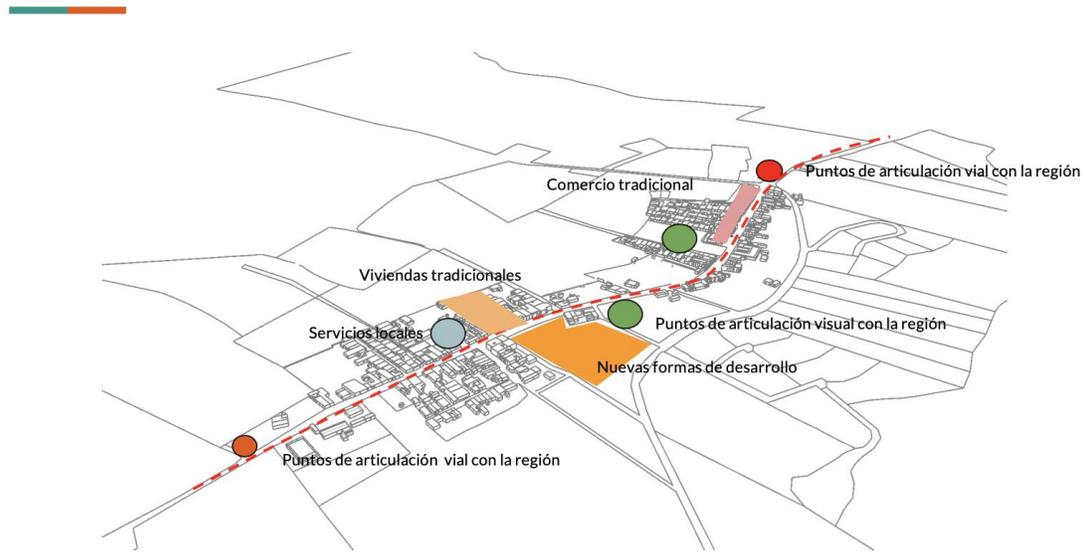


Fig. 14. Puntos de Desarrollo. Elaboración Propia.

### 1.3 Paisaje entre lo urbano y lo rural:

Una de las características más relevantes de plantear un proyecto urbano rural es poder resaltar el paisaje, y en este lugar donde el paisaje ha sido declarado patrimonio debe ser uno de los ejes principales a desarrollar.

El paisaje como resultado de la interpretación, idealización o proyección que uno o varios individuos realizan a partir de un recorte visual del medio. Pero también esa proyección o modelado paisajístico puede ejecutarse en el espacio mismo un jardín, una parcela o la edificación de una vivienda como trazos o marcas recursivamente interpretadas desde la conciencia práctica de los grupos humanos localizados en el lugar.

(Urquijo, 2014)

La transición entre lo construido y lo no construido se plantea como punto de observación importante para el desarrollo del proyecto, podemos apreciar dos aproximaciones al

paisaje del sitio. Por un lado, la transición entre lo urbano y lo rural donde podemos contemplar el recorrido por las montañas, los cultivos de café y plátano, el río y la vegetación; a medida que avanzamos, nos encontramos con un paisaje edificado disperso, fincas hoteleras y pequeñas viviendas campesinas hasta adentrarnos a la parte más urbana, allí se combinan viviendas antiguas y pequeños comercios que aparentemente llevan muchos años establecidos, contrastados por algunas edificaciones nuevas que, lamentablemente, ocultan las montañas y la vegetación. Los diversos horizontes que se presentan a lo largo de este corredor son nuestro primer acercamiento al paisaje.

Por otro lado, el área rural también desempeña un papel fundamental como proveedora de diversas actividades que intervienen en el paisaje observado. Aquí encontramos atractivos turísticos, viviendas rurales dispersas, fincas cafeteras, plantaciones de plátano y zonas hoteleras. Estas actividades se entrelazan con el entorno natural, generando un paisaje característico y único. Al analizar estas dos aproximaciones al paisaje, podemos encontrar que no existe una relación clara entre lo construido y lo no construido, así como la influencia de las actividades humanas en la configuración del entorno (ver imagen 1).



Imagen 1. Vista aérea corregimiento.

El 25 de junio de 2011 la Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura (UNESCO) inscribió el PCCC en la lista de Patrimonio Mundial.

### 1.3.1 **El entorno de Pueblo Tapao, paisaje natural.**

El eje cafetero en Colombia se consolida como una de las regiones más representativas del país, ubicado en la región Andina Colombiana, y está compuesta por los departamentos de Caldas, Quindío, Risaralda, parte del Tolima y Valle del Cauca.

Quindío departamento donde se encuentra pueblo Tapao, se ubica en una región montañosa, con variedad de paisajes naturales, entre valles llanuras, montañas, bosques tropicales. Uno de los lugares más emblemáticos es el Valle del Cocora.

### 1.3.2 **Paisaje Urbano tradición cafetera:**

## 1.4 **Conclusión: desarticulación urbana de Pueblo Tapao con la región.**

Al generarse Pueblo Tapao como un poblado de crecimiento espontaneo desde un eje vial, y viendo el desarrollo que este ha tenido a través de los años, se puede ver ciertas problemáticas que este municipio tiene y que podría desarrollarse en mayor nivel si no se plantea un proyecto que integre la región con el corregimiento.

Esta problemática se plantea desde el concepto de desarticulación, entendida como la inexistencia de elementos que permitan lograr un desarrollo con su entorno y con su estructura interior.

Dado el análisis urbano y regional que se analizó en el capítulo anterior se pueden distinguir varios tipos de desarticulación:

---

### 1.4.1 Desarticulación regional y vial

La presencia de un eje vial central tan importante jerárquicamente ha generado una desconexión con los diferentes elementos, tanto en lo local como en lo regional, dada la ausencia de equipamientos es importante articular con los otros municipios

Debido a la generación de vías alternas o variantes, este corregimiento antes paso obligado para los vehículos que querían transitar a zonas turísticas como el parque del café, ha pasado a convertirse un paso desapercibido. Frente a esto se pueden identificar varios factores:

- Ausencia de vías alternas: dentro del corregimiento existe una única vía central que abastece la movilidad en todo el corregimiento.
- Ausencia de espacios que generen conexiones con las vías regionales, que promuevan la integración con otros municipios y localidades cercanas.
- Crecimiento desordenado, y de manera dispersa, desarrollándose nuevas infraestructuras de vivienda que no atienden a ningún tipo de parámetros
- Ausencia de infraestructura de equipamientos que abastezcan la demanda turística del sector.



#### 1.4.2 Desarticulación peatonal



En Pueblo Tapao no encontramos espacios públicos que generen aumento de caminabilidad en el sitio. Muchas zonas carecen de andenes que generan problemas de seguridad vial. las actividades económicas que allí se realizan y la presencia de solo una vía, origina problemas de tráfico a pesar de ser una zona tan pequeña, y al no existir lugares de parqueo, los vehículos de carga se ubican sobre la vía generando taponamientos y al tratarse de un lugar no consolidado, existen numerosas posibilidades de desarrollo de espacios públicos que contribuyan a la articulación y mejora del entorno.

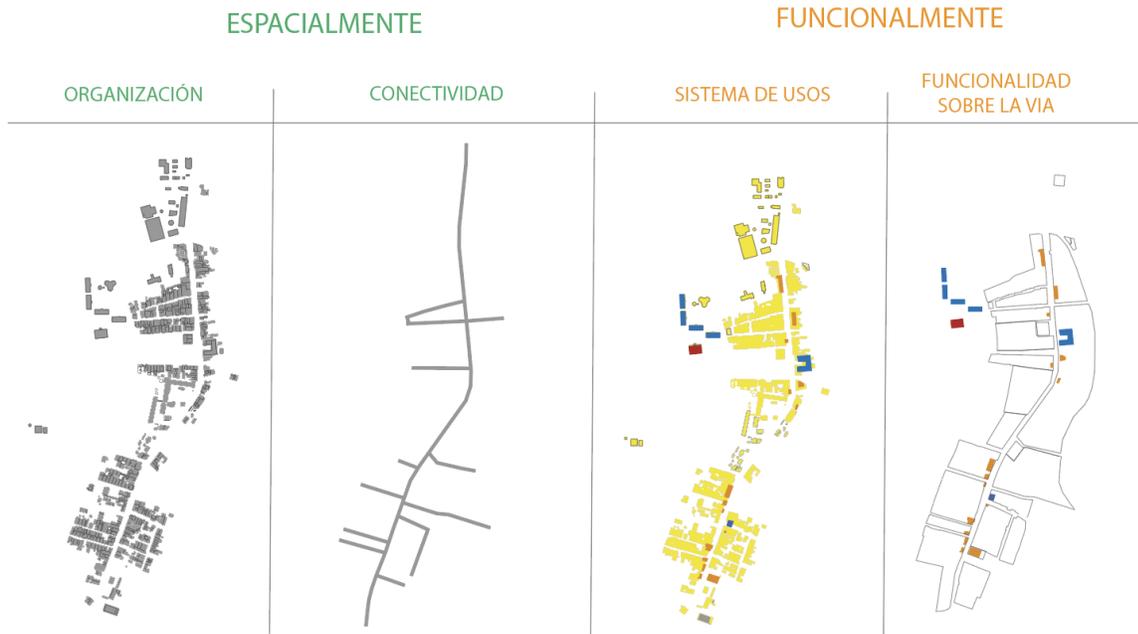


Fig. 15. Tejido Urbano. Elaboración propia.

### 1.4.3 Desarticulación con el paisaje

El sitio presenta una desarticulación entre la transición del paisaje rural y urbano; el tejido urbano que existe ya que es producto de una generación espontánea a partir de una subdivisión rural. Se presentan grandes lotes pertenecientes a fincas donde se están desarrollando proyectos de vivienda de mayor escala a la vivienda tradicional que es de uno o dos pisos, generando un tejido urbano desordenado, desarticulado con el paisaje, y el corredor vial de conexión regional. Se hace necesario plantear un límite del corregimiento entendido como una membrana y lograr una sensibilidad con el entorno, adaptabilidad con el desarrollo que se de en el tiempo, transición entre el paisaje rural urbano y un, organización de las nuevas construcciones.



Fig. 16. Diferencias del paisaje. Modificado base cartográfica IDECA

## **2.Marco conceptual: enfoques en el análisis multiescalar**

En el capítulo anterior se identificaron las principales problemáticas relacionadas con la estructura urbana del corregimiento de Pueblo Tapao, revelando un lugar con un gran potencial, pero un crecimiento desarticulado. Para lograr comprender a profundidad las diferentes características y desafíos que ostenta el corregimiento, es fundamental obtener una serie de conceptos de análisis y diseño que permitan encontrar elementos o estrategias para plantear una propuesta de recomposición la estructura urbana existente.

Uno de los conceptos clave para la recomposición urbana, es la idea de la "articulación". Jane Jacobs enfatiza la importancia de crear un tejido urbano conectado y funcional, donde los diferentes elementos y espacios se relacionan de manera coherente (Jacobs, 2016). En el caso de Pueblo Tapao, se deben establecer vínculos efectivos entre las áreas residenciales, los equipamientos, el entorno y las zonas turísticas, promoviendo una circulación fluida y facilitando la interacción social.

Asimismo, Kevin Lynch señala la importancia de preservar y resaltar las características distintivas de un lugar, potenciando su patrimonio cultural y fortaleciendo el sentido de pertenencia de la comunidad local (Lynch, 1960). En el caso de Pueblo Tapao, es esencial valorar y promover elementos como la arquitectura tradicional, el paisaje cafetero y las prácticas agrícolas.

Jan Gehl destaca la importancia de generar una diversidad de funciones y usos en el espacio urbano, creando entornos vibrantes y dinámicos (Gehl, 2014). En el caso de Pueblo Tapao, se debe buscar un equilibrio entre las actividades agrícolas, turísticas y residenciales, promoviendo la creación de espacios multifuncionales que fomenten la interacción entre diferentes grupos sociales y generen oportunidades económicas para la comunidad.

La recomposición de la estructura urbana de Pueblo Tapao requiere la aplicación de conceptos clave propuestos por reconocidos autores. La articulación, la sostenibilidad, la identidad local y la mixtura urbana son elementos fundamentales para un entorno urbano coherente, sostenible y enriquecedor. Creemos que, al articular la teoría en el diseño y la planificación urbana, se podrá transformar Pueblo Tapao en un lugar con un crecimiento ordenado y en armonía con su entorno, maximizando su potencial como destino turístico y mejorando la calidad de vida de sus habitantes.

Para generar una propuesta de recomposición de la estructura urbana, se propone evaluar diferentes conceptos desde dos escalas diferentes, la región y lo local.

De tal modo que en el marco conceptual estará compuesto de la siguiente manera. En la primera parte presenta los enfoques de análisis desde la región y parte que juega el diseño urbano dentro del desarrollo regional; en la segunda parte enuncia principios que permitan generar estrategias para la articulación local.

## **2.1 Papel del diseño urbano dentro del desarrollo regional y local.**

El diseño urbano juega un papel fundamental en el desarrollo regional y local al influir en la forma en que las ciudades y comunidades se planifican, construyen, evolucionan y habitan. Por las características que Pueblo Tapao plantea es necesario antes de llegar al objeto de diseño urbano plantear ciertos enfoques que deben analizarse desde la región, que pueden repercutir en las decisiones de diseño urbano, para contribuir en el adecuado desarrollo a futuro del corregimiento, así mismo como este desarrollo puede contribuir al desarrollo de la región.

### 2.1.1 **Perspectivas**

Una región plantea varias perspectivas que lo conforman y le dan las características propias al lugar. Desde una perspectiva económica se percibe el lugar como un espacio para desarrollar relaciones sociales, viendo la espacialidad como un resultado de esas relaciones en la planificación regional. En América latina se han destacado tres elementos que componen una estructura (Coraggio, 1994).

**Procesos sociales:** Un lugar debe ser visto más allá de una configuración espacial, pues se pretende hacer ver algo físico, como resultado de algo inmaterial, es decir, resultado de procesos sociales, de relaciones, interacciones no precisamente con el espacio, sino entre los que habitan ese lugar, es allí donde radica la importancia de plantear las ciudades no vistas solamente de forma física sino entender los procesos o fenómenos que allí se desprenden, para lograr entender el espacio.

**Formas espaciales:** Para realizar estudios de las formas y configuraciones, se parte de encontrar semejanzas a los diferentes patrones y configuraciones territoriales donde se identifiquen características semejantes, para proyectarlas en espacios como el autor los llama geométricos, proceso que permite encontrar aquellos parámetros de procesos que nos ubiquen en la especialidad donde se desarrollan. Estableciendo conexiones de tipo territorial proyectadas en espacios geométricos es decir los procesos realizados en cierta medida son los que dan forma a aquellas configuraciones espaciales, dichos procesos sociales o fenómenos al desarrollarse en un espacio dan origen y moldean dando como resultado formas espaciales.

**Extensión:** Por último, partiendo de la existencia de unos procesos sociales que configuran las formas espaciales, debe existir un lugar donde se desarrolle esto, donde se dé término a estas relaciones. Tomaremos este concepto como extensión.

En conclusión, este planteamiento nos muestra una forma de ver el espacio desde el ser y sus relaciones económicas y sociales, con sus pares, es allí donde se le da forma al espacio y este está ubicado en un espacio específico.

### 2.1.2 **El diseño urbano, el lugar dentro del ordenamiento urbano.**

La Carta Europea de Ordenamiento Territorial emitida durante la Conferencia de ministros Responsables de la Ordenación del Territorio, el ordenamiento territorial es concebido como: "la expresión espacial de las políticas económica, social, cultural y ecológica de la sociedad" (Consejo de Europa, 1993: p.10).

El ordenamiento territorial plantea una serie de asignaciones de características territorial que se plantean para el desarrollo a posterior de la ciudad.

Es allí donde el diseño urbano se consolida como punto de intersección entre el planeamiento urbano y la arquitectura. Atendiendo aspectos como la economía urbana, factores sociales, y políticos. De esta manera el diseño urbano ocupado del diseño del espacio no construido, la gestión del espacio público y la manera como las construcciones dan forma a los espacios urbanos, y su incidencia en el paisaje. (Hector, 2016).

Como en Pueblo Tapao, su crecimiento demográfico, y el enfoque de crecimiento urbano que tiene impone desafíos que desde el ordenamiento territorial debe orientarse, este crecimiento plantea diferentes necesidades que afectan tanto la parte rural como la urbana.

Las edificaciones y el desarrollo urbano de cada región son producto de años de construcción que traen consigo tradiciones culturales, cultura que nos dice como ven el territorio generando formas de integrarse con el lugar, usos, limitaciones. " Las construcciones rurales, desde muros o puentes, hasta casas o edificios son el reflejo material de los sistemas de vida y de la diversidad de soluciones que se pueden encontrar en un territorio. Por tanto, son producciones sociales y culturales"

---

Las construcciones que se levantan en el territorio son producciones culturales, ya que implican una serie de necesidades, delimitaciones y usos que nos introducen en formas de vidas pasadas y actuales. Las construcciones rurales, desde muros o puentes, hasta casas o edificios son el reflejo material de los sistemas de vida y de la diversidad de soluciones que se pueden encontrar en un territorio. Por tanto, son producciones sociales y culturales. (Hector, 2016).

El ordenamiento territorial como herramienta de desarrollo local, debe buscar la mejora de la calidad de vida de las personas que habitan el lugar, es así como factores de desarrollo locales son los que deben dar pie a los lineamientos de planeación, como la identidad, la cultura, y la capacidad de gestión, es por ello por lo que este planeamiento debe darse desde lo local, y el diseño urbano plantea su objeto de estudio desde esta escala. La mirada desde esta escala nos acerca más a la persona, al que habita el lugar. Desde el diseño Urbano podemos plantear como desde la escala peatonal podemos repercutir la escala regional.

## **2.2 Recomposición Urbana, Principios para la articulación**

Uno de los conceptos clave para la recomposición urbana, es la idea de la "articulación".

Jane Jacobs enfatiza la importancia de crear un tejido urbano conectado y funcional, donde los diferentes elementos y espacios se relacionan de manera coherente.

### **2.2.1 Principios**

Existen unos principios desde los cuales se deberían establecer las ciudades en busca de reorientar el diseño hacia el peatón: la habitabilidad entendida como la apropiación del espacio, la equidad de estos deben estar al alcance de todos y la sostenibilidad apoyada en el crecimiento inteligente (Gehl, 2014), o retornar a la vida a pie mediante la generación de espacios recorribles (Bennett, 2017).

*“La vida toma lugar a pie”*: las personas en la actualidad en sus vidas cotidianas, se ven envueltos en sus relaciones con los vehículos y el internet, es allí donde se ve la necesidad de generar o propiciar encuentros, interacciones entre las personas, para facilitar estos encuentros se parte de la necesidad del hombre de realizar sus actividades diarias, y para realizarlas emplear mecanismos que los obliguen a circular por los espacios públicos pero espacios atractivos, que los hagan participar con el entorno, facilitando diferentes alternativas de actividades, entre más opciones se le ofrezca al público, mayor será la probabilidad de que este interactúe con él (Gehl, 2014).

De allí surgen autores como Speck, que plantea una teoría de la caminabilidad, donde expone cuatro condiciones principales que debe cumplir un paseo para ser caminable: debe ser seguro, útil, cómodo e interesante; explicando útil como que cumplan un propósito en su uso, según el autor caminar tiene una justificación más allá del tránsito, y hace hincapié en: la seguridad vial, planteando recorridos que protejan a los peatones de ser atropellados, y que se sientan seguros; cómodos hace referencia a los edificios y el paisaje configuren espacios que generen al peatón querer estar allí, los edificios presenten una cara amigable y acogedora. (Speck, 2012)

Los principios descritos por Speck en “Walkable city” son (Speck, 2012):

*Habitabilidad*: En este principio parte de una crítica a la visión modernista y como ésta propició un tipo de segregación “socioespacial”, dada por una organización funcionalista, donde se dio énfasis en la creación de grandes edificios donde se concentraba el trabajo, grandes centros donde se agrupa el comercio, y donde el entorno rural debía ser urbanizado, es allí donde el diseño urbano nace para servir como el autor denomina de antídoto para este modernismo, para producir diseños habitables, relacionados con su entorno. De ahí que acciones como propiciar andenes más amplios frente a el enfoque modernista donde debía generar carriles más amplios pues la prioridad era el paso vehicular. Generaron un cambio de enfoque que implica en el ser una mejor habitabilidad y por ende una mejor apropiación del espacio.

*Sostenibilidad*: El crecimiento de una ciudad debe desarrollarse de manera sostenible, es así como debe preverse la forma más adecuada de hacer usos eficientes de la tierra y sus

---

recursos, el análisis de índices de ocupación y de construcción a partir de la existencia de los recursos.

*Equidad:* Los espacios deben contribuir a el disfrute de todos, todos deben tener la opción de hacer uso de ellos, en las mismas condiciones.

## 2.2.2 Elementos

Según Salgingaros la estructura urbana se puede ver como un fractal a partir de tres elementos que la componen: conectividad (Salinggaros, 2005) y las jerarquías definidas por Speck.

*Nodos o puntos de anclaje:* es aquel lugar o aquellos puntos donde se da la actividad, debido a su uso generan una atracción de público.

*Conectividad:* Para que se genere esta atracción los puntos deben relacionarse, existir una conexión que permita el intercambio de información entre los nodos. Pueden existir varias formas de relacionamiento: de forma lineal, en red, múltiples conexiones entre un nodo con otros, concentraciones de nodos, entre otras. Una de las razones por las cuales las personas prefieren vivir en ciudades es la posibilidad de alternativas de conexiones y de nodos que presenta una ciudad ya que se entiende como una *red conectiva*.

*Jerarquías y tejido Urbano:*

Llamamos *tejido urbano* a la colección cotidiana de calles, bloques y edificios que unen los monumentos (Speck, 2012). Las conexiones y concentraciones de nodos se dan en diferentes escalas, dentro de este tejido existen niveles de conectividad, por ejemplo, las ciudades deben plantearse la conectividad a varias escalas; a menudo vemos cómo se presta mayor atención a las conexiones que se pueden ver a gran escala, olvidando o dejando a un lado las de pequeña escala que son vistas como aquellas que se dan a nivel del suelo.

Aunque estos planteamientos muestran formas diferentes de análisis de la configuración espacial de la estructura urbana, podemos ver que existen elementos comunes, pero a su vez notar una forma diferente en que se interrelacionan sus ideas. Considerando que el vínculo y relacionarse son una necesidad, el conocimiento de la cultura y la gente que habita allí es parte fundamental de esta metodología. La cultura y sus gentes son elementos necesarios para generar una espacialidad urbana de la ciudad y aunque plantean sus conceptos en términos diferentes, puede notarse como sus objetivos nos llevan a las mismas ideas. Por un lado, podemos ver el planteamiento de los elementos que exponen la relación de forma lineal, es decir, un elemento sucede al siguiente, en otras palabras, un enfoque humanista, refiriéndose al espacio como producto de la actividad humana (Coraggio, 1994). Así mismo, plantea tres enfoques que pueden verse de manera autónoma dependiendo los intereses de quien emplea el análisis, o pueden interrelacionarse entre sí, no siendo uno más importante que el otro o viéndose de forma secuencial (Trancik, 1986). De otra manera se hace el planteamiento de 4 principios que podemos ver como una lista de chequeo para generar una estructura urbana (Bennett, 2017) y se plantea una relación secuencial de elementos (Salinggaros, 2005) como se puede ver los siguientes gráficos.

### **Conexiones**

Vimos como Carragio emplea la conexión espacial bajo tres enfoques procesos sociales, formas y extensión, espacialmente definiendo estas conexiones encontramos la necesidad de articular las actividades, las edificaciones en sus diferentes dimensiones. Según Jane Jacobs, existen diferentes tipos de conexiones espaciales en el contexto urbano. Estos tipos de conexiones se refieren a las interacciones y relaciones entre los elementos físicos y sociales de una ciudad. A continuación, se presentan tres tipos de conexiones espaciales propuestos por Jacobs:

1. Conexiones peatonales: Estas conexiones se refieren a los caminos y recorridos peatonales que permiten a las personas desplazarse a pie por la ciudad. Jacobs enfatiza la importancia de calles transitadas y con aceras amplias que fomenten la interacción social y la seguridad de los peatones. Las conexiones peatonales son fundamentales para la vitalidad de un vecindario y para promover la actividad comercial y comunitaria.

- 
2. Conexiones visuales: Jacobs destaca la importancia de las conexiones visuales en la ciudad, es decir, la capacidad de ver y ser visto. Estas conexiones se logran a través de elementos como ventanas que dan a las calles, plazas abiertas y espacios públicos que permiten una visibilidad clara y una vigilancia natural. Las conexiones visuales fomentan la seguridad, la confianza y el sentido de pertenencia de los residentes de su entorno urbano
  3. Conexiones funcionales: Estas conexiones se refieren a la proximidad y accesibilidad de diferentes funciones y actividades en la ciudad. Jacobs aboga por una mezcla de usos en un vecindario, donde las viviendas, los comercios, los servicios y las instituciones educativas estén cerca unos de otros. Esta mezcla de funciones crea un entorno urbano diverso y vibrante, facilitando la interacción social y la vitalidad económica (Jacobs, 2016)

Ante la importancia que asume el peatón frente a las conexiones Jeff planteó los diez pasos de la caminabilidad en su libro, *Wakeable city*, que son una serie de estrategias que todo diseñador debe cumplir para que su proyecto promueva la caminabilidad.

El Paso 1: Poner a los autos en su lugar. Durante muchos años, ha sido el factor dominante en la configuración de nuestras ciudades.

El Paso 2: Mezclar los usos.

El Paso 3: Hacer el estacionamiento adecuado.

El Paso 4: Permitir que el transporte público funcione.

El Paso 5: Proteger al peatón.

El Paso 6: Dar la bienvenida a las bicicletas.

El Paso 7: Dar forma a los espacios.

El Paso 8: Plantar árboles.

El Paso 9: Crear fachadas amigables y únicas

El Paso 10: Elige tus ganadores. Priorizar espacios para peatones.

### 2.2.3 **Catalizadores urbanos**

Crear espacios singulares anclajes que permitan la caminabilidad y paisaje para fomentar el desarrollo de un lugar es necesario identificar proyectos que sirvan como anclajes, que atraigan el desarrollo de nuevas actividades.

Para William H. Whyte, un anclaje urbano se refiere a aquellos espacios públicos o elementos arquitectónicos que atraen a las personas y generan actividad y vitalidad en un entorno urbano. Whyte se enfoca en el estudio de los comportamientos y patrones de uso de los espacios públicos y cómo estos contribuyen a la vida urbana.

Whyte considera que los anclajes urbanos son puntos de referencia o destinos específicos que actúan como imanes para las personas, atrayéndolas y generando interacción social. Estos anclajes pueden ser plazas, parques, calles comerciales, cafeterías al aire libre, fuentes u otros elementos arquitectónicos y urbanos que promueven la actividad y el encuentro entre las personas. Whyte destaca la importancia de los anclajes urbanos para la vitalidad y el funcionamiento de una ciudad. Estos lugares atractivos y activos generan un sentido de lugar y proporcionan oportunidades para el intercambio social, la observación de las personas y la participación en diversas actividades. Los anclajes urbanos también pueden mejorar la seguridad y la percepción de seguridad en un área, al atraer a una mayor presencia de personas y generar una mayor vigilancia informal. (Whyte, 1980).

Jhan Gehl resalta la importancia de crear espacios urbanos que fomenten la vida comunitaria, la interacción social y el disfrute de los ciudadanos, lo cual puede considerarse como anclajes urbanos en el sentido de generar puntos de referencia y vitalidad en la ciudad podemos destacar ciertos puntos en la obra de Gehl

1. Espacios públicos activos: Gehl enfatiza la necesidad de espacios públicos bien diseñados y activos, como plazas, parques y calles peatonales, que fomenten la interacción social y la vida comunitaria.
2. Calles como espacios de vida: Gehl aboga por la transformación de las calles en espacios para las personas, promoviendo el uso mixto, el transporte público, la caminata y el ciclismo, en contraposición a una excesiva presencia de vehículos motorizados.

- 
3. Escala humana: Gehl defiende la creación de entornos urbanos a escala humana, donde las dimensiones y proporciones de los edificios y las calles se adapten a las necesidades y experiencias de las personas, promoviendo una sensación de intimidad y seguridad.
  4. Diseño orientado al peatón: Gehl propone un enfoque de diseño urbano que priorice las necesidades de los peatones, considerando aspectos como la comodidad, la accesibilidad, la presencia de mobiliario urbano y la diversidad de actividades a lo largo de las calles y aceras. (Gehl, 2011)

## 2.3 Transiciones entre el paisaje Urbano y rural.

### 2.3.1 Paisaje

Uno de los diseñadores urbanos reconocidos que ofrece una definición de paisaje es Kevin Lynch. En su libro "La imagen de la ciudad" (The Image of the City), Lynch describe el paisaje urbano como una imagen mental que las personas construyen a partir de sus experiencias y percepciones de la ciudad.

El paisaje urbano, desde la perspectiva del diseño urbano, se refiere a la configuración visual y espacial de una ciudad, que incluye tanto elementos naturales como construidos, y busca crear entornos urbanos atractivos, funcionales y sostenibles para mejorar la calidad de vida de los habitantes. "The Landscape Imagination: The Collected Essays of James Corner 1990-2010". "The Landscape Imagination: (Corner, 2014).

La Unesco ha desarrollado el concepto de paisaje cultural donde lo define como un producto de la combinación de lo natural con la intervención humana, y cataloga el paisaje como un bien de interés cultural, y lo categoriza en tres modos:

Paisajes creados de forma intencional, creados productos de la evolución orgánica, y la asociación entre el territorio natural y la cultura, arte o religión.

Estas definiciones permiten inferir que los paisajes culturales pueden ser paisajes rurales, paisajes urbanos, paisajes históricos, paisajes industriales o de otra clase, siempre que se cumplan las condiciones ya mencionadas. (Perez, 2023)

### 2.3.2 Límites y bordes:

Toda estructura urbana plantea un borde, existiendo además diferentes tipos de borde y teorías que marcan esa relación con el entorno. Establecer un límite, permite ver el borde como membrana y no como barrera. En *The Image of the City*, publicado en 1960, Lynch define los bordes urbanos como límites físicos o visuales que separan y delimitan una zona urbana de su entorno circundante. Estos bordes pueden ser elementos arquitectónicos, espacios verdes, vías de transporte o cualquier otro elemento que marque la transición entre la ciudad y su periferia. Según Lynch, los bordes urbanos cumplen varias funciones importantes en la experiencia de la ciudad, por ejemplo, pueden actuar como puntos de referencia ayudando a las personas a orientarse en el entorno urbano. También pueden establecer límites claros y definir la identidad de un lugar; además, los bordes urbanos pueden tener un impacto significativo en la calidad del espacio público y la interacción entre la ciudad y su entorno. Lynch enfatiza en la importancia de diseñar los bordes urbanos de manera que sean legibles, atractivos y que contribuyan a promover una imagen clara y coherente de la ciudad. También destaca la necesidad de considerar la relación entre los bordes urbanos y los flujos de movilidad, así como la integración de los bordes con el tejido urbano existente (Lynch, 1960).

Los bordes urbanos son lugares cruciales en la configuración de la calidad de vida en las ciudades, estos espacios de transición tienen un impacto significativo en la experiencia de las personas que interactúan con ellos y desempeñan un papel importante en la integración de la vida urbana y la naturaleza circundante. Gehl defiende la importancia de diseñar los bordes urbanos de manera cuidadosa y considerada, que busque un equilibrio armonioso entre el entorno urbano y el paisaje circundante. Propone que los bordes urbanos sean lugares atractivos y accesibles en los que se puedan realizar actividades recreativas y disfrutar de la naturaleza. Además, destaca la importancia de preservar y respetar los valores naturales y culturales de los entornos rurales y naturales adyacentes a las áreas urbanas (Gehl, 2014).

El análisis urbano arroja el potencial que tiene esa interacción entre lo urbano y lo rural acudiendo entonces al concepto de borde definido por una membrana. Ramón habla de convertir las fronteras en membranas, a partir de entender las autopistas como fronteras y las calles como una membrana. Pero el autor propone una interpretación más abierta en el que lugares como la playa es una membrana, un muelle, un puerto histórico, puede ser tanto una cosa como la otra, siempre dependiendo de los usos y el diseño. Una fachada con muchos puntos de acceso es una membrana. La espalda de los edificios de oficinas o las paredes kilométricas de vidrio que se ven como un espejo desde fuera son fronteras, por ejemplo, las vías de tren que parten la ciudad en dos son fronteras. Una membrana, robando el concepto de la biología, es un borde que permite contener y proteger el interior de una célula a la vez que es permeable para intercambiar aquello que necesita para sobrevivir (Ramon , 2018).

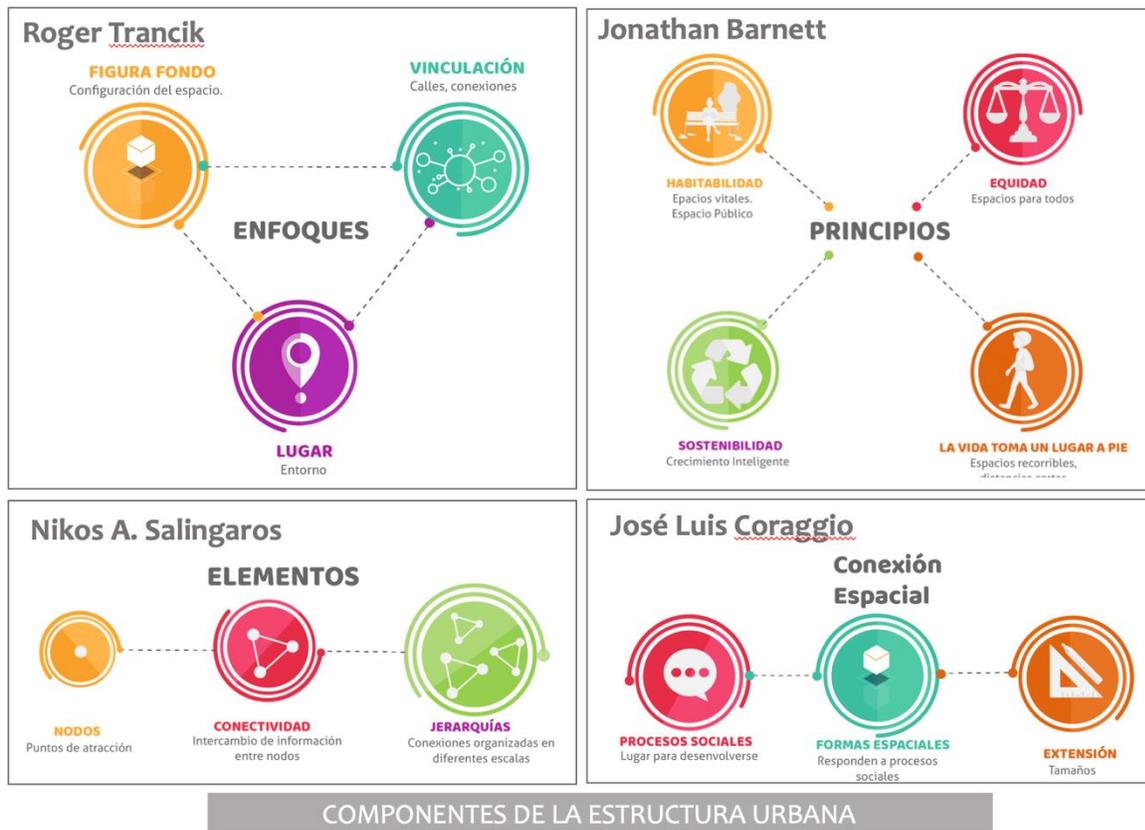


Gráfico 1. Componentes de la estructura urbana. Elaboración propia.

## 2.4 Conclusión: cualidades que permiten la conectividad

Cada una de estas perspectivas generan conceptos de análisis indispensables para entender un lugar, y generar su desarrollo. En la búsqueda de la recomposición de la estructura urbana para Pueblo Tapao es necesario atender al tema espacial desde el desarrollo en un lugar, es así como las masas configuran el espacio que es la figura fondo, masas que están dispuestas sobre un territorio, (Trancik, 1986) y organizadas de acuerdo a formas y tipologías que en cierta medida fueron generadas por la cultura del lugar (Coraggio, 1994), como las relaciones de esas masas se consolidan en una serie de relaciones, o la necesidad de generar esas conexiones, se convierten en la teoría de vinculación, o como el lugar recobra su valor, dependiendo de las necesidades humanas, que se traducen en necesidades urbanas, dentro de contextos culturales históricos y naturales. Donde los valores culturales, las percepciones visuales, de los usuarios y el control de una persona sobre su entorno son tan importantes como los principios de cercanía y vinculación. Estos elementos que se completan entre sí serán la base y el punto de partida para el análisis inicial del lugar, pues plantean componentes elementales que deben ser atendidos a la hora de pensar en una estructura urbana funcional, espacial, activa, que es lo que se busca generar.

Las conexiones entre los habitantes y su entorno, en los pequeños poblados, se pueden realizar mediante un diseño urbano que integre las anteriores miradas. A partir de eso y con un enfoque llevado al problema de la falta de desarrollo de estructura urbana que se relaciona en un lugar que existe y tiene unas condicionantes, aunque un poco diferentes con referencia a la escala de los planteamientos para dar una estructura urbana a los pequeños poblados, se presentan una serie de estrategias que buscan desarrollar una estructura urbana propia bajo criterios de diseño urbano que se articule el lugar con la región, en centros poblados de baja densidad poblacional, donde predomina la influencia de una estructura de tipo lineal en la que se concentra toda la actividad.

---

A continuación, se desarrollarán las estrategias, que a su vez parten del análisis y comprensión del lugar, analizar sus sistemas y todos los elementos que lo componen permitirá poder proyectar la estructura deseada desde lo regional.:

1. **Descentralizar:** Atiende a las necesidades propias del lugar, donde existen una serie de actividades concentradas, y se tiene un enfoque basado en una única estructura vial central con un enfoque que da prioridad al vehículo. La distribución de actividades permitirá el desarrollo de diferentes estructuras en el sitio. Al descentralizar se atienden aspectos planteados habitabilidad, equidad.
2. **Identificar:** conocer el lugar, analizar sus sistemas, sus conexiones, nodos (concentraciones de actividad), cultura, paisaje, quienes habitan allí, permitirá conocer cualidades y potenciales propios del lugar.
3. **Generar:** ya conocemos lo que existe, partiendo de esto también se podrá identificar las falencias y lo que allí hace falta, ya sea desarrollar nuevos nodos, nuevas masas, formas espaciales, lugares donde se propicie mayor actividad, siempre articulado con lo existe y generar espacios que propicien encuentros.
4. **Articular:** Estos nodos o espacios generados deben interconectarse, para que exista vida en los lugares, haya una transferencia de información, pero esta articulación no debe darse únicamente con las actividades dadas en el lugar, debe también permitir la relaciones con el entorno, esta articulación no debe darse únicamente de forma espacial, existen otras formas de articular, de interactuar, diferentes a las vías, estas relaciones pueden darse de manera visual, la forma en que me relaciono con el paisaje, con las actividades que se dan en la región.

Otra forma de articular puede ser vista desde el tiempo, como lo plantea Kevin Lynch, la idea del lugar en el que el tiempo juega un papel importante, donde se debe garantizar la continuidad de los elementos. Cada lugar debe mostrarse como un elemento en desarrollo, cargado de posibles predicciones e intenciones a futuro. Los conceptos de espacio y tiempo aparecen, son el gran marco dentro del cual ordenamos nuestra experiencia. La suma de estas estrategias intentará formar una estructura urbana con calidades espaciales que permitan el desarrollo, mediante la articulación de todos los elementos que la componen. Es así como se puede ver que para dotarnos de esta herramienta de análisis

del espacio y de los lugares, es necesario conocer cómo otras disciplinas ven los temas espaciales, para luego retomar las ideas y aplicarlas a nuestro objeto de estudio, ver cómo otros relacionan las formas con las estructuras sociales, como el espacio, no es estático, no se detiene con el tiempo sino evoluciona, a partir de cómo sus habitantes lo hagan.

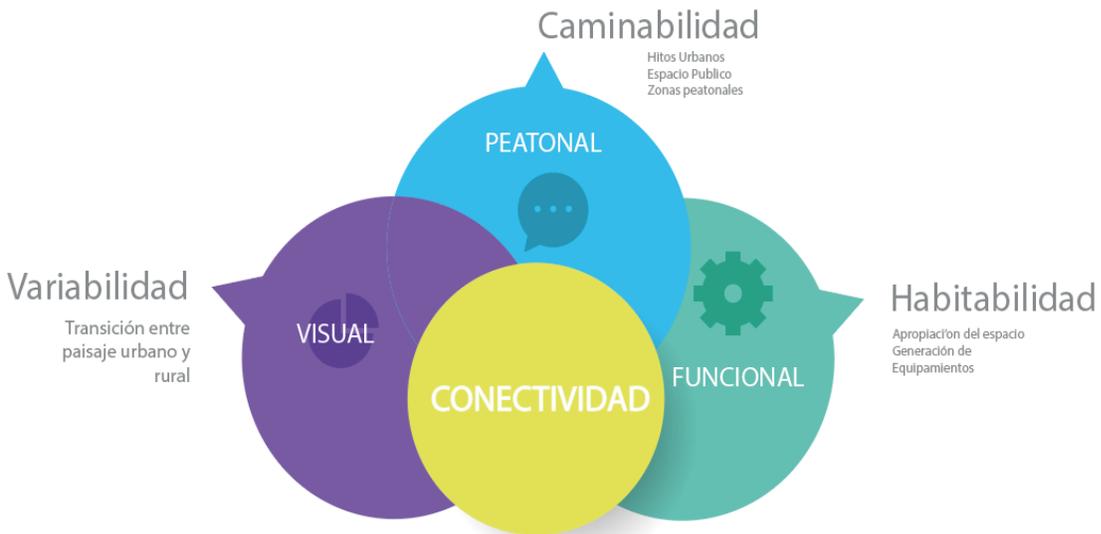
La estructura urbana puede entenderse en términos de enfoques, principios o elementos. La perspectiva que se tendrá en cuenta para este análisis del lugar será la de enfoques, ya que compila aspectos en tres dimensiones que pueden ser trabajadas desde el diseño urbano. Este análisis permitirá generar acciones frente a la otra perspectiva, los elementos de la estructura urbana, ya que sobre estos elementos es donde estarían los puntos a diseñar, elementos diseñados que permitirán generar y articular la estructura urbana, en centros poblados que, por su origen, no la poseen. Es necesario acotar que con los elementos que plantea el diseño urbano, se pueden generar planteamientos que aunque a primera vista pueden ser vistos como asuntos propios de un urbanista o un planeador, bajo los conceptos de diseño urbano, se pueden planear los lugares, pero con parámetros de calidad espacial, es ir más allá, planear desde el punto de vista del peatón, del que vive el espacio, de cómo queremos que se relacione con ese espacio y de igual manera como queremos que se relacione con su entorno.

Como vimos en las conexiones regionales de Pueblo Tapao, podemos notar que los límites que plantean los bordes urbanos se dirigen a sus cruces viales, estos se consolidan como puntos clave de diseño.



Gráfico 2. Configuración estructura Urbana. Elaboración propia

Desde lo local



**Conectividad:**

La apropiación del paisaje en el proyecto se origina desde la conectividad, desde diferentes conceptos y características a potenciar.

- Habitabilidad: entendida como la apropiación del espacio, la generación de nuevos equipamientos, y su articulación.
- Caminabilidad: Generación de nuevos espacios urbanos, que articulen los nuevos equipamientos, donde se prioriza al peatón sobre el vehículo.
- Variabilidad: Generar diferentes opciones de espacios propiciara una mejor apropiación, esta variedad de nuevos espacios apoyados en el paisaje potencializaran la llegada de nuevos visitantes al sitio.

De allí surgen autores como Speck, que plantea una teoría de la caminabilidad, donde expone cuatro condiciones principales que debe cumplir un paseo para ser caminable: debe ser seguro, útil, cómodo e interesante; explicando útil como que cumplan un propósito en su uso, según el autor caminar tiene una justificación más allá del tránsito, y hace hincapié en: la seguridad vial, planteando recorridos que protejan a los peatones de ser atropellados, y que se sientan seguros; cómodos hace referencia a los edificios y el paisaje configuren espacios que generen al peatón querer estar allí, los edificios presenten una cara amigable y acogedora. (Speck, 2012)

**Paisaje cultural**

El eje cafetero posee una riqueza paisajística muy importante y particular la calidad del café, la arquitectura típica, las montañas que se cubren por plantas de café, riqueza que fue catalogada como patrimonio cultural de la humanidad por la UNESCO.

Es así como el paisaje urbano del eje cafetero, compuesto tanto por elementos naturales, como por elementos construidos, componen un potencial que hoy llama la atención de miles de turistas.



Imagen 2. Paisaje cafetero. Tomado de <https://colombia.travel/es/blog/paisaje-cultural-cafetero>

### 3. Marco proyectual: referentes

De acuerdo con la caracterización de la forma urbana se analizaron referentes de ciudades que pudiesen tener características similares al lugar de estudio a partir del trazado urbano, el sistema de espacio público el tejido urbano, y el sistema de usos. Cada uno de estos referentes presenta una organización sobre una estructura lineal y cada uno de ellos presenta una posición diferente frente a cada una de las líneas de análisis. Inicialmente se tomaron tres pequeñas ciudades ubicadas en diferentes países, teniendo en cuenta las condiciones que las originaron, el desarrollo que plantea a partir de las formas de estructurar una ciudad de manera distinta.

#### 3.1 Referentes desde la región y su articulación

##### 3.1.1 Beltrán provincia de Santiago del Estero, Argentina.



Imagen 3. Vista aérea Beltrán. Google Earth 2023

Beltrán es una localidad ubicada en la provincia de Santiago del Estero, Argentina. En términos de urbanismo, es importante tener en cuenta que Beltrán es un pueblo de tamaño

pequeño, por lo que su estructura urbana se caracteriza por ser más compacta y tener una escala más reducida en comparación con las ciudades más grandes.

Algunos aspectos relevantes del urbanismo en Beltrán pueden incluir:

1. Estructura urbana:

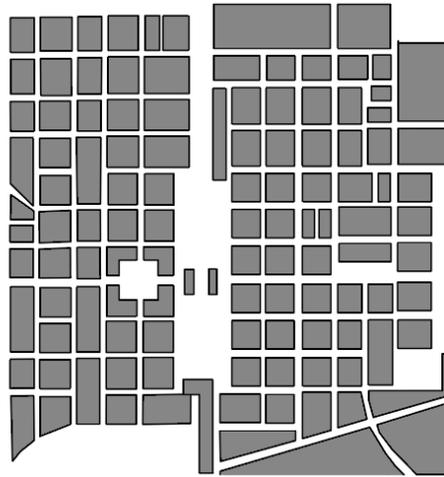


Fig. 17. Tejido urbano. Elaboración propia.

Beltrán presenta una trama urbana organizada en cuadrícula, en damero con calles rectas y manzanas regulares. La distribución de las viviendas y los espacios públicos tiende a ser más compacta y concentrada en el centro del pueblo.



Fig. 18. Red Vial. Elaboración propia

## 2. Viviendas:

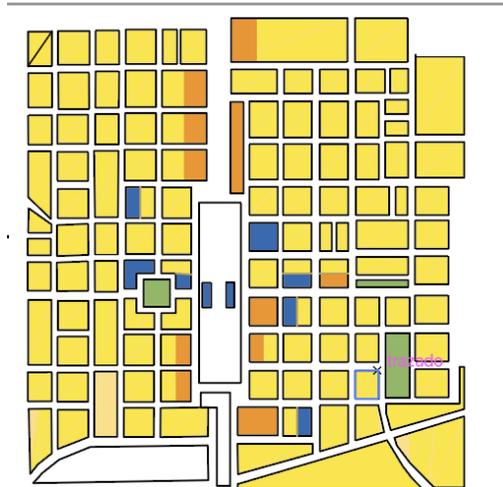


Fig. 19. Distribución de usos. Elaboración Propia

Las viviendas en Beltrán suelen ser de baja altura, de uno o dos pisos, con estilos arquitectónicos tradicionales que reflejan la historia y la cultura local. Es común encontrar casas con patios y jardines que contribuyen a la calidad de vida de los residentes.

## 3. Espacios públicos:



Fig. 20. Espacios Públicos. Elaboración propia

Beltrán cuenta con plazas y parques públicos que funcionan como puntos de encuentro y recreación para la comunidad. Estos espacios suelen tener áreas verdes, bancos, juegos infantiles y pueden albergar eventos culturales y festividades locales. Es importante tener en cuenta que estas características del urbanismo en Beltrán pueden variar y evolucionar

con el tiempo, ya que el desarrollo urbano está sujeto a cambios y necesidades de la comunidad.



Imagen 4. Perfil vial sobre eje central. Google Earth 2023

---



Imagen 5. Espacio Público parque. Google Earth 2023

---

### 3.1.2 **Castrillo de los Polvazares, España**

Castrillo de los Polvazares es un pequeño pueblo situado en la provincia de León, en España. Es conocido por su arquitectura tradicional y bien conservada, que refleja la estética y la planificación urbana de la zona. El urbanismo de Castrillo de los Polvazares se caracteriza por su trama urbana compacta y ordenada. El pueblo sigue un patrón de calles estrechas y empedradas, con casas de piedra de estilo tradicional que se alinean en hileras a lo largo de las calles. La distribución de las viviendas y su relación con las vías públicas crea un sentido de intimidad y comunidad en el pueblo.

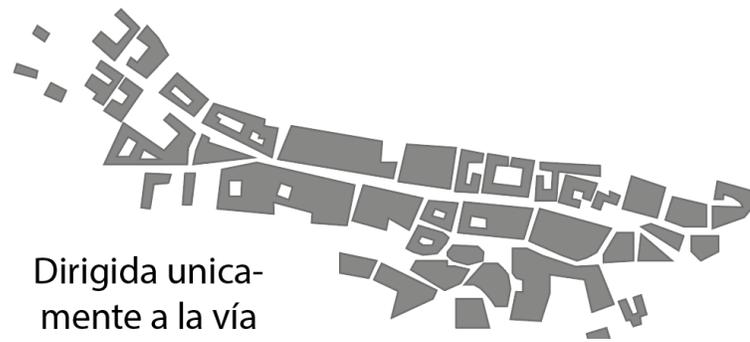


Fig. 21 Tejido Urbano. Elaboración propia

La plaza principal es el centro neurálgico del pueblo, donde se concentran las actividades sociales y comerciales. Alrededor de la plaza, se encuentran edificios emblemáticos, como la iglesia y algunas casas señoriales, estos elementos arquitectónicos contribuyen a la identidad y la belleza del lugar.



Fig. 22. Usos. Elaboración propia.

El urbanismo de Castrillo de los Polvazares se ha conservado a lo largo del tiempo respetando la estructura original del pueblo, esto ha permitido mantener su encanto y autenticidad, convirtiéndolo en un destino turístico popular. La red vial de Castrillo de los Polvazares es relativamente pequeña debido a su tamaño y ubicación rural. El pueblo cuenta con algunas calles principales que conectan las diferentes partes del pueblo y permiten el acceso a las viviendas y otros edificios.

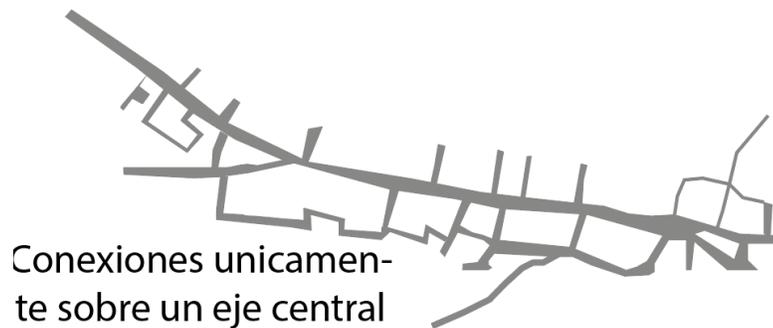


Fig. 23 Red vial. elaboración propia

Dado que Castrillo de los Polvazares es un pueblo antiguo con una arquitectura tradicional bien conservada, las calles son estrechas y empedradas, lo que aporta un encanto característico al entorno urbano. Estas calles suelen ser peatonales o de tráfico limitado, lo que crea un ambiente tranquilo y propicio para pasear y disfrutar del entorno. En cuanto a las conexiones con otras localidades, Castrillo de los Polvazares se encuentra en una zona rural y las vías de acceso son principalmente carreteras secundarias. El pueblo está conectado con las carreteras locales y regionales, lo que permite el acceso a otras localidades cercanas y facilita el flujo de visitantes.

En resumen, la red vial de Castrillo de los Polvazares se compone de calles estrechas y empedradas que conectan las diferentes partes del pueblo. Aunque el pueblo no cuenta con una infraestructura vial extensa, las vías de acceso locales permiten la conexión con otras localidades de la zona.



Imagen 6. Vías. Google Earth 2023

## 3.2 Referentes para el análisis espacial urbano

### 3.2.1 Seaside, Florida: Estados Unidos

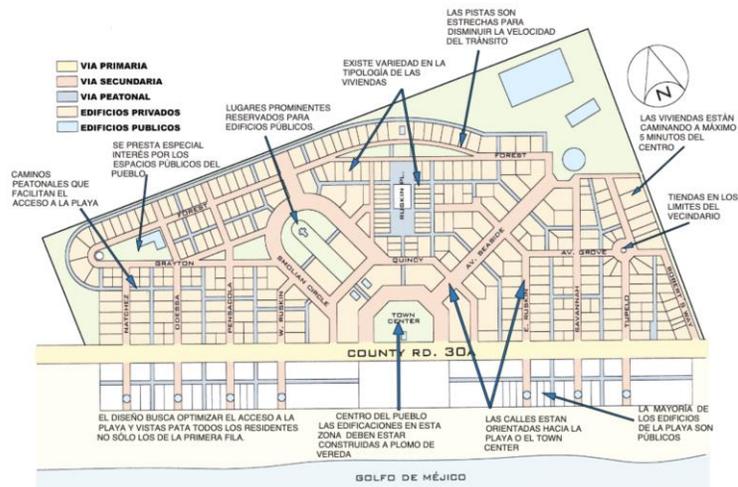


Fig. 24. Sea Side. Espacios (Remar, 2004)

Seaside, Florida, es una comunidad planificada ubicada en el condado de Walton, en la costa noroeste de Florida en los Estados Unidos, a primera ciudad planificada según los preceptos del Nuevo Urbanismo aunque algunos estudiosos la consideran una empresa sin la integración regional que predica el movimiento. También conocida como el escenario de la película *The Truman Show*, del director Peter Weir, Seaside fue diseñada en 1981 por Andrés Duany y Elizabeth Plater-Zyberk, dos de los principales nombres del movimiento, con un enorme éxito como empresa comercial. (Moreira, 2021)

El Nuevo Urbanismo del cual Seaside es un ejemplo, tiende a promover una estructura urbana compacta y densa, con una mezcla de usos de suelo (residencial, comercial, recreativo) para fomentar la interacción social y reducir la dependencia del automóvil. También se enfoca en la creación de espacios públicos de calidad, como plazas y parques, que promueven la vida comunitaria y la actividad al aire libre.

## Usos



Fig. 25. Sistemas de usos Side. Elaboración Propia.

Seaside está diseñado con base en una grilla interceptada por tres calles diagonales que parten de un centro cívico-comercial. El concepto de diseño promueve que las necesidades y actividades se ubiquen en un lugar caminable para la gente. Para asegurar esto se diseñó paralelamente una red de calles, pasajes y peatonales que se interconectan por todo el pueblo que propicia un sistema vial flexible que permite una variedad de rutas que filtran el tráfico mejor que una sola gran arteria.

En Seaside predomina el uso residencial, mientras que el uso mixto y comercial sólo se da en las vías y áreas de mayor concentración pública. Además, se menciona que la ciudad

cuenta con un sistema de centros de actividades ubicados a una distancia máxima de 5 minutos caminando, lo que permite una adecuada animación de actividades en toda la ciudad. En el Nuevo Urbanismo se promueve la combinación de tiendas, oficinas, apartamentos y hogares, lo que potencia la diversidad de personas, en cuanto a sus edades, clases, culturas y actividad profesional. También se destaca la importancia de la calidad en la arquitectura y el diseño urbano, con énfasis en la belleza y la estética.

### Forma urbana

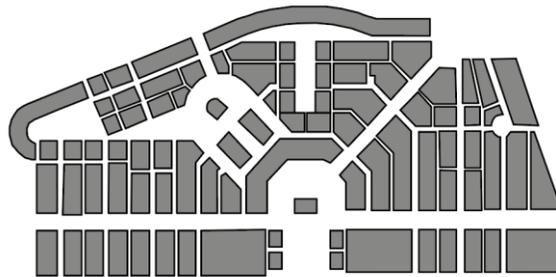


Fig. 26. Manzanas. Elaboración Propia.

El Nuevo Urbanismo tiende a promover una forma urbana compacta y densa, el tejido urbano y la forma de las manzanas se diseñaron de manera intencional para promover una experiencia peatonal y una sensación de comunidad. A diferencia del típico diseño urbano basado en cuadrículas, Seaside adoptó un enfoque más orgánico y adaptado al entorno natural. Seaside aprovechó al máximo el potencial natural del terreno, explotando la zona natural de playa y manteniendo un ambiente no solo de balneario, sino también silvestre y de tradición americana. Se destaca la importancia de diseñar para el peatón y contemplar las posibilidades paisajísticas del terreno; además, se menciona la ubicación estratégica de polos estructurantes en el ordenamiento urbano (Cifuentes & Duque, 2021).

### Características

1. Diseño orgánico: El diseño urbano de Seaside se basa en curvas suaves y calles sinuosas que se adaptan a la topografía y a la vegetación existente. El objetivo es crear un ambiente más natural y menos rígido, evocando una sensación de intimidad y conexión con la naturaleza.

2. Manzanas compactas: Las manzanas en Seaside son de tamaño compacto y tienen una forma irregular en lugar de ser cuadradas o rectangulares. Esto se hizo para fomentar una mayor proximidad entre las viviendas y los servicios, lo que facilita la movilidad peatonal y fomenta la interacción social.
3. Espacios verdes y parques: Dentro de las manzanas en Seaside,
4. Accesibilidad peatonal: Las calles en Seaside están diseñadas para ser peatonales
5. Arquitectura diversa: La forma de las manzanas en Seaside permite una variedad de estilos arquitectónicos y diseños de viviendas.}

### Espacio Publico



Fig. 27. Sistema de usos. Elaboración propia.

En Seaside existe una considerable área pública repartida por todo el terreno, además se indica que la mayor parte de los edificios públicos se concentran en la zona central para configurar el espacio urbano del "Town Center". Estos edificios públicos pueden incluir instituciones públicas, piscinas, anfiteatros, iglesias y colegios. En cuanto a los espacios públicos de uso libre, se mencionan áreas verdes, plazas, playas y espacios de esparcimiento y recreación; estos espacios públicos son accesibles para la comunidad y están distribuidos por toda la ciudad. Si bien no se proporciona una descripción detallada de la red de espacios públicos en Seaside, se puede inferir que la ciudad cuenta con una variedad de áreas públicas repartidas por todo el terreno, con una concentración de edificios públicos en el "Town Center". Estos espacios públicos pueden ser utilizados para actividades comunitarias, recreativas y de esparcimiento, y contribuyen a la calidad de vida de los residentes.

### Red vial

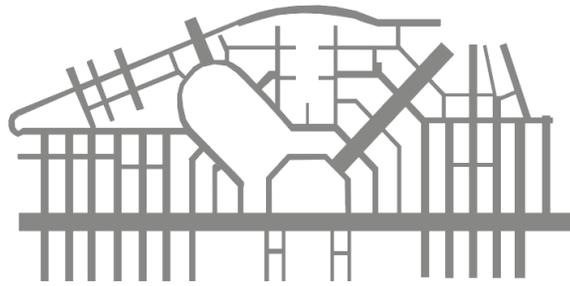


Fig. 28 Red vial. Elaboración propia

Se caracteriza por su diseño peatonal y amigable con los no motorizados. A diferencia de los patrones viales convencionales, Seaside busca fomentar la movilidad peatonal y limitar el tráfico de vehículos en las áreas centrales del pueblo. A continuación, se describen las principales características de la red vial en Seaside:

1. Calles estrechas: Las calles en Seaside son relativamente estrechas en comparación con los estándares urbanos convencionales. Esto tiene el propósito de reducir la velocidad del tráfico vehicular y fomentar un entorno más seguro y cómodo para los peatones.
2. Calles sinuosas: El diseño de las calles en Seaside sigue un patrón sinuoso y orgánico, en lugar de una cuadrícula regular. Esto crea una sensación de encanto y evita la monotonía visual, a la vez que desalienta la velocidad excesiva y fomenta una experiencia más agradable para los peatones.
3. Peatonalización: En el área central de Seaside, algunas calles están completamente peatonalizadas, lo que significa que no se permite el tráfico de vehículos en esas áreas. Esto promueve un ambiente más seguro y accesible para los peatones, al tiempo que fomenta la interacción social y la actividad en los espacios públicos.
4. Prioridad peatonal: En general, se ha dado prioridad a los peatones sobre los vehículos en Seaside. Las aceras son amplias y están bien diseñadas, con espacio suficiente para caminar, andar en bicicleta y disfrutar del entorno. Además, se han instalado pasos de peatones elevados y señalización adecuada para garantizar la seguridad de los peatones.
5. Estacionamiento en el perímetro: Para reducir la presencia de vehículos en las áreas centrales, Seaside ha ubicado los estacionamientos en el perímetro del pueblo. Esto alienta a los visitantes y residentes a caminar o utilizar medios de transporte no

motorizados para desplazarse dentro del pueblo, lo que contribuye a un entorno más tranquilo y agradable. ( TIDU ARQUIS-UCR, 2012)



Imagen 7. Senderos mixtos, automóvil peatón. Senderos Internos Peatonales ( TIDU ARQUIS-UCR, 2012)



Imagen 8. Hitos como remates de calles, variedad de comercios ( TIDU ARQUIS-UCR, 2012)



Imagen 9. Variedad comercio, espacios públicos ( TIDU ARQUIS-UCR, 2012)



Imagen 10. Contraste épocas donde no hay turistas. ( TIDU ARQUIS-UCR, 2012)



Imagen 11. Contrastes épocas de alto y bajo turismo. ( TIDU ARQUIS-UCR, 2012)



Parece ser una heterotopía de nostalgia.  
Lujoso y elitista, apartado de la realidad.  
Se cumplen los principios pero no hay vivencia en el espacio público.  
Al ser tan perfecto, se ve como un escape vacacional y no como una opción habitacional.  
Es más un estilo de vida temporal que un estilo de urbanismo.

Imagen 12. Uso únicamente vacacional. ( TIDU ARQUIS-UCR, 2012)

2. Falta de servicios y equipamientos: Seaside ha sido criticado por tener una falta de servicios básicos y equipamientos públicos, como escuelas, centros de salud y espacios recreativos. Algunos críticos argumentan que esto limita la calidad de vida de los residentes y puede resultar en una dependencia de servicios y equipamientos en áreas circundantes.
3. Exclusividad: Algunos críticos argumentan que los desarrollos basados en el Nuevo Urbanismo, como Seaside, pueden ser inaccesibles para personas de bajos ingresos debido a los altos costos de vivienda y la falta de diversidad de usos de suelo.

4. Sostenibilidad: Aunque el Nuevo Urbanismo promueve la densidad y la mezcla de usos de suelo, algunos críticos argumentan que estos desarrollos aún dependen en gran medida del automóvil y no logran abordar de manera efectiva los desafíos ambientales y de sostenibilidad.
5. Autenticidad: Seaside ha sido criticado por proyectar una imagen de perfección y fantasía, alejada de la realidad y la autenticidad de las comunidades urbanas tradicionales. Algunos argumentan que estos desarrollos pueden carecer de la diversidad y la historia que se encuentra en las ciudades más antiguas.



Imagen 13. Comercio local. Google Earth. 2023



Imagen 14. Espacio público, estacionamientos y andenes. Google Earth 2023

### 3.2.2 Caminabilidad, diseño de aceras. En Portland

El diseño de aceras **en Portland se enfoca** en crear espacios seguros y cómodos para los peatones. Algunas características comunes del diseño de aceras en la ciudad incluyen:

1. Amplitud y accesibilidad: Las aceras en Portland suelen ser amplias para permitir un flujo peatonal cómodo y seguro. Se da prioridad a la accesibilidad para personas con movilidad reducida, incluyendo rampas de acceso, pasos de peatones elevados y señalización clara.



Imagen 15. Cruces peatonales. Google Earth 2023

2. Zonas verdes y arbolado: Las aceras en Portland a menudo están acompañadas de áreas verdes y arbolado. Los árboles proporcionan sombra y contribuyen a la estética urbana, además de mejorar la calidad del aire y brindar hábitats para la vida silvestre.

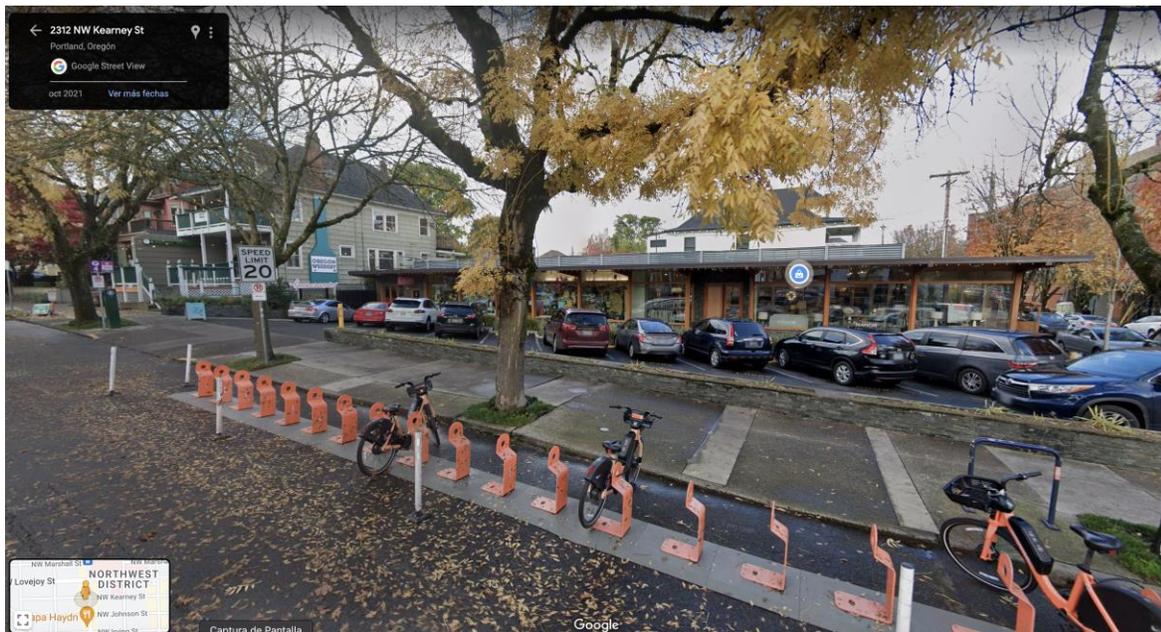


Imagen 16. Zonas de estacionamiento de bicicletas. Google Earth 2023

3. Mobiliario urbano: Se instala mobiliario urbano en las aceras, como bancos, papeleras y paradas de autobús. Estos elementos proporcionan comodidad y conveniencia para los peatones, permitiéndoles descansar, desechar residuos o esperar el transporte público.



Imagen 17. Andenes y zonas de estar. Google Earth 2023

4. Separación de tráfico: En algunas zonas de la ciudad, se utilizan elementos de diseño para separar las aceras del tráfico vehicular. Esto puede incluir el uso de bolardos, jardineras u otros dispositivos para crear una barrera física y mejorar la seguridad peatonal.



Imagen 18. Diseño Calles. Articulación parqueadero con zonas comerciales. Google Earth 2023

5. Diseño inclusivo: Portland se esfuerza por crear aceras inclusivas, considerando las necesidades de todas las personas, incluyendo a aquellos con discapacidades visuales o auditivas. Se utilizan técnicas de diseño universal para garantizar la accesibilidad y la comodidad para todos.

El diseño de aceras en Portland es parte de su enfoque en la movilidad sostenible y la promoción del transporte no motorizado. La ciudad continúa trabajando en la mejora y expansión de su red de aceras, brindando un entorno seguro y agradable para que los peatones disfruten de la ciudad.

### 3.2.3 Copenhague

En Copenhague donde se pueden observar estas características de las ciclovías es "Nørrebrogade". Esta calle es una de las principales arterias de la ciudad y cuenta con una infraestructura ciclista bien desarrollada. Algunos aspectos destacados de las ciclovías en Nørrebrogade incluyen:

1. Carriles separados: La calle cuenta con carriles separados para bicicletas, claramente marcados y separados del tráfico de vehículos. Los carriles están protegidos por barreras físicas, como bolardos o bordillos, que brindan seguridad a los ciclistas.
2. Señalización clara: A lo largo de Nørrebrogade, hay señalización clara que indica la presencia de la ciclo vía y las direcciones para los ciclistas. Los carteles y las marcas en el suelo ayudan a los ciclistas a navegar y seguir la ruta adecuada.
3. Prioridad en los cruces: En los cruces con calles y carreteras, se les da prioridad a los ciclistas mediante semáforos sincronizados. Los ciclistas tienen tiempo suficiente para cruzar de manera segura y fluida.
4. Infraestructura adicional: A lo largo de Nørrebrogade, hay estaciones de alquiler de bicicletas y estacionamientos para bicicletas. Estos puntos facilitan a los ciclistas el acceso a las bicicletas y la seguridad de poder estacionarlas correctamente.



Imagen 19. Parqueo Bicicletas. Google Earth 2023

5. Espacio amplio: La vía cuenta con suficiente espacio para acomodar tanto a ciclistas como a peatones. Los carriles para bicicletas son lo suficientemente anchos para permitir un tráfico fluido y seguro.



Imagen 20. Peatón, bicarriles, carril vehicular. Google Earth 2023

Nørrebrogade es un ejemplo representativo de cómo se ha implementado el diseño urbano orientado a las ciclovías en Copenhague. Esta calle y muchas otras en la ciudad muestran el compromiso de Copenhague con la movilidad sostenible y el fomento del uso de la bicicleta como medio de transporte preferido.

### 3.3 Referentes articulación con el paisaje

#### 3.3.1 Bordes Urbanos permeables. Vancouver

Un ejemplo de ciudad que ha implementado bordes urbanos permeables es Vancouver, en Canadá. Esta ciudad se ha destacado por su enfoque en el diseño urbano sostenible y la integración de espacios naturales en su tejido urbano. Algunos ejemplos de bordes urbanos permeables en Vancouver incluyen:

#### 3.3.2 Diseño urbano en el Plan Northeast False Creek

El Plan del Noreste de False Creek se enfoca en:

- Relaciones clave, bordes e interfaces entre la ciudad y el agua
- Lugares públicos, usos secundarios y puntos de vista públicos

<https://vancouver.ca/home-property-development/urban-design.aspx>



Imagen 21. Borde Urbano del Noreste de False Creek



Imagen 22. Autopista en False Creek delimitada por el mar. Google Earth 2023

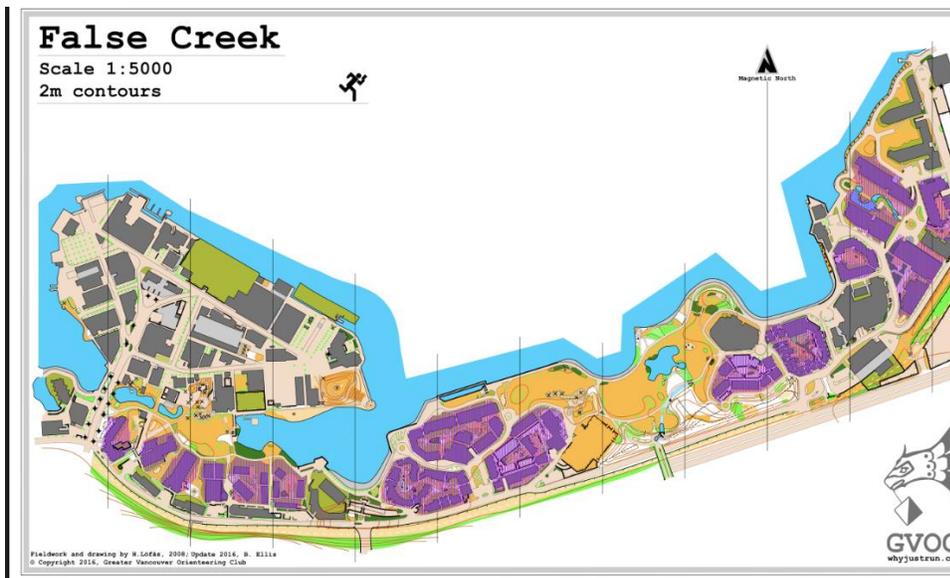


Imagen 23 Master plan False Creel

### 3.3.3 Revitalización Albarrada de Mompox



Imagen 24. Plaza Mompox. <https://www.archdaily.co/> 2023

Este proyecto ubicado en el departamento de Bolívar, Colombia, municipio bañado por el río Magdalena, busca revitalizar el eje urbano llamado la Albarrada, lugar donde se articula la geografía del lugar, la cultura y el patrimonio.

Su crecimiento de forma lineal limitado por del río, donde se construyeron muros de piedra como protección al río, al que se le llamo la Albarrada, este proyecto se ubica en ese frente que busca darle una cara a la interacción con el Río.

Mompox se caracteriza por sus plazas, que estaban viéndose afectadas y no utilizadas, este proyecto planteo un cambio de usos a los ya existentes, con el fin de ser más atractivos para los turistas, y así revitalizar el sector.

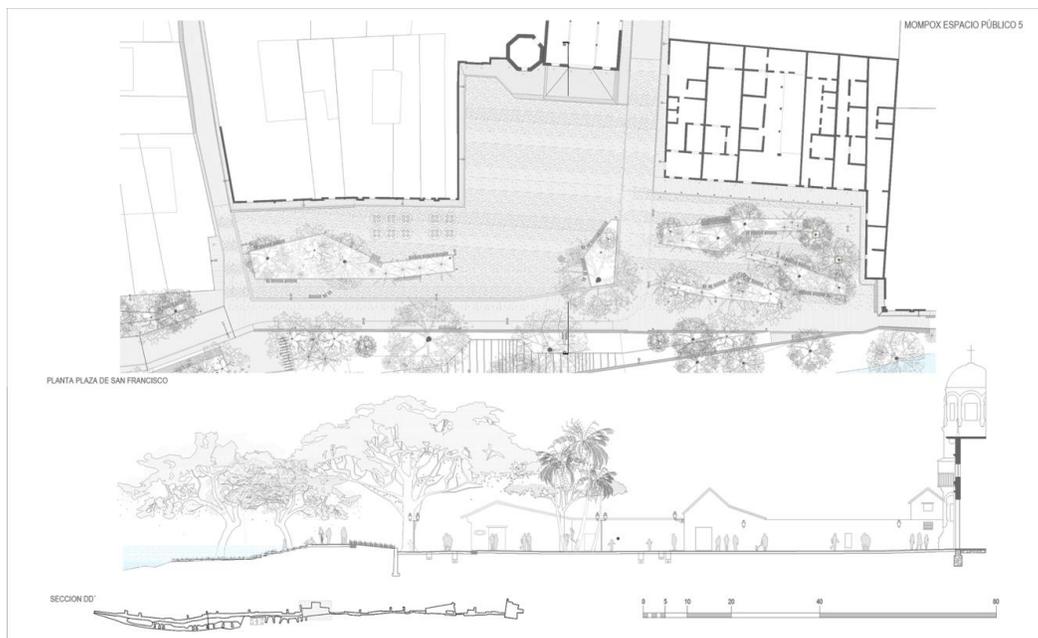


Imagen 25. Planta proyecto Mompox <https://www.archdaily.co/> 2023

Aprovechando los grandes patios que se forman gracias a las viviendas de arquitectura colonial, se buscó el uso de patio, generar plazas como patios frente al río.

Se muestra como aprovechando los potenciales del lugar y haciendo un análisis de las ofertas que demandan los turistas actuales, se puede vitalizar un lugar.

### 3.4 Conclusión: características urbanas que permiten la conectividad

REFERENTES

Caracterización de Estructura Urbana

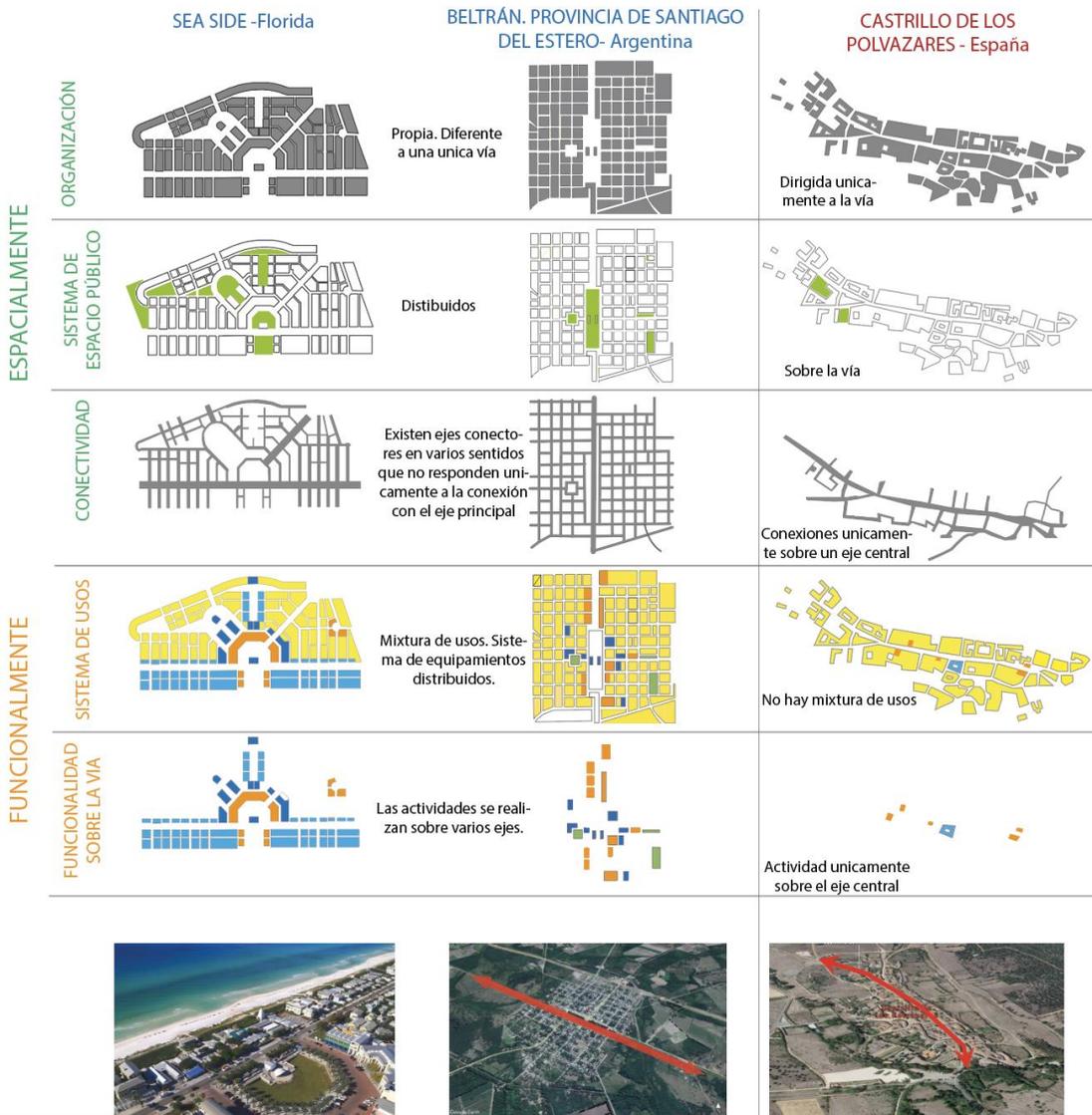


Gráfico 3. Comparativo estructura Urbana referentes. Elaboración propia

Aspecto	Seaside Florida	Beltrán, Santiago del Estero, Argentina	Castillo de los Polvazares, España
Bordes Urbanos	Bordes urbanos definidos, la forma se define para	Bordes urbanos menos desarrollados, tejido en	Bordes urbanos que obedecen a la geografía del

Aspecto	Seaside Florida	Beltrán, Santiago del Estero, Argentina	Castillo de los Polvazares, España
y forma urbana	generar apertura al paisaje.	damero.	lugar. Elementos arquitectónicos tradicionales que definen los límites de la ciudad.
Caminabilidad	Amplias aceras peatonales y senderos para caminar, fomentando la movilidad a pie.	Aceras peatonales más estrechas y limitadas en algunos casos, lo que puede dificultar la caminabilidad.	Calles estrechas y sinuosas, diseñadas para el tránsito peatonal y con menor presencia de vehículos motorizados.
Espacios Verdes	Áreas verdes y parques integrados en la estructura urbana, brindando espacios de recreación y conexión con la naturaleza.	Menor presencia de espacios verdes y parques en la estructura urbana, con mayor enfoque en zonas residenciales y comerciales.	Presencia de espacios verdes limitados, pero bien cuidados, principalmente en áreas públicas y plazas.

Tabla 1. Cuadro Comparativo de los proyectos frente a los aspectos de análisis

## Características

Características claves detectados en los referentes analizados para el diseño de andenes, bordes urbanos permeables y diseño de ciclovías:

### ***Diseño de Andenes:***

Tienen un ancho suficiente para acomodar el flujo peatonal y permitir la interacción social. Se recomienda un ancho mínimo de 2 metros, pero en zonas de alta afluencia puede ser necesario un ancho mayor.

Andenes accesibles para personas con discapacidades o movilidad reducida. Se deben evitar obstáculos y garantizar una superficie lisa y sin desniveles bruscos. Incorpora elementos como bancos, papeleras, iluminación y vegetación en las aceras para

proporcionar comodidad, funcionalidad y estética. Separación de espacios: Es importante establecer una separación clara entre el andén y la calzada.

***Bordes Urbanos Permeables:***

Incorpora vegetación y espacios verdes en el entorno urbano, lo que contribuye a mejorar la calidad del aire, reducir el impacto del calor urbano y promover la biodiversidad. Conectividad ecológica: Los bordes urbanos permeables pueden servir como corredores ecológicos que conectan áreas naturales y fomentan la migración de especies, contribuyendo a la preservación de la biodiversidad.

***Diseño de Ciclo vías:***

Las ciclovías deben proporcionar un entorno seguro para los ciclistas, separándolos del tráfico motorizado mediante barreras físicas o un diseño de calzada claramente marcado. Deben estar diseñadas para conectar diferentes partes de la ciudad y facilitar los desplazamientos en bicicleta, incluyendo intersecciones bien señalizadas y rutas coherentes. Cuenta con señalización adecuada que indique la presencia de ciclovías, las direcciones y cualquier restricción o reglamentación específica para los ciclistas.

**Infraestructura complementaria:** Las ciclovías pueden beneficiarse de la presencia de aparcamientos para bicicletas, estaciones de reparación y puntos de descanso a lo largo del recorrido.

***Espacio público***

Crear plazas, parques y espacios públicos activos que fomentan la interacción social y la vida comunitaria. Estos lugares suelen contar con mobiliario urbano, áreas de juegos, espacios para eventos y actividades culturales, y se planifican considerando las necesidades de la comunidad local.

Se promueve el acceso fácil y directo a áreas verdes y parques. Se diseñan redes de senderos y rutas peatonales y ciclistas que permiten a las personas explorar y conectarse con la naturaleza. Además, se fomenta la creación de corredores verdes que conectan diferentes áreas verdes y proporcionan una experiencia continua de paisaje

***Paisaje***

Estas ciudades han desarrollado planes urbanos que integran de manera consciente la topografía, los cuerpos de agua y los paisajes naturales circundantes. Se realizan análisis detallados del paisaje existente y se planifican las áreas de desarrollo de manera que se maximice la conexión visual y física con los elementos naturales.

- Espacios verdes y parques: Estas ciudades priorizan la apertura de espacios verdes y parques en su diseño urbano.
- Integración del agua: La presencia de cuerpos de agua, como ríos, lagos o canales, se integra de manera armoniosa en el diseño urbano.
- Movilidad sostenible: Se fomenta el uso de modos de transporte sostenibles, como caminar, andar en bicicleta y utilizar el transporte público. Se diseñan calles y carriles exclusivos para bicicletas, se implementan sistemas de alquiler de bicicletas y se mejora la conectividad de las redes de transporte público.
- Diseño peatonal: Se da prioridad a los peatones en el diseño urbano, creando calles y plazas peatonales, aceras amplias y seguras, y zonas de encuentro y descanso. Se promueve la accesibilidad universal, con espacios libres de barreras y adaptados para personas con movilidad reducida.

***Espacios públicos:***

Se crean plazas, parques y espacios públicos activos que fomentan la interacción social y la vida comunitaria. Estos lugares suelen contar con mobiliario urbano, áreas de juegos, espacios para eventos y actividades culturales, y se planifican considerando las necesidades de la comunidad.



## **4. Proyecto urbano: recomposición de estructura urbana**

Después de realizar un análisis del corregimiento de Pueblo Tapao y su situación actual, se identificaron diversas problemáticas que obstaculizan su desarrollo futuro. Para abordar estas problemáticas, se han tomado en cuenta los aportes de reconocidos autores y diseñadores urbanos, quienes han propuesto estrategias y conceptos para guiar el diseño urbano y el desarrollo sostenible de los espacios.

En primer lugar, se realizó un estudio de los conceptos clave relacionados con la estructura urbana, como la conectividad, la densidad, la diversidad de usos y la calidad espacial. Estos conceptos sirvieron como base para establecer las estrategias generales que se aplicarán en todo el corregimiento de Pueblo Tapao.

Posteriormente, se examinaron diferentes referentes a nivel mundial que han enfrentado desafíos similares en términos de desarrollo urbano. Se tomaron en consideración ciudades que han implementado soluciones innovadoras y exitosas en escalas diversas, desde intervenciones a nivel de barrio hasta proyectos a gran escala.

Al considerar estas referencias, se obtuvieron opciones y enfoques aplicables a las problemáticas específicas de Pueblo Tapao. Estas opciones fueron evaluadas en función de su pertinencia y viabilidad, teniendo en cuenta las características locales y las necesidades de la comunidad.

El proyecto se centra en la implementación de estrategias que abarcan desde la escala general del corregimiento hasta intervenciones más específicas en áreas problemáticas



identificadas. Se busca mejorar la conectividad y la movilidad peatonal y dando opciones diferentes de movilidad vehicular, mediante la generación de alternativas a la red vial existente y la promoción de modos de transporte sostenibles, como ciclovías y peatonalización de ciertas áreas. Además, se prioriza la diversidad de usos y la creación de espacios públicos de calidad que fomenten la interacción social y la apropiación del entorno. Esto incluye la creación de parques, plazas y zonas verdes accesibles para todos los habitantes.

Se busca generar una transición visual y funcional entre el área urbana y el paisaje natural. Con la incorporación del paisaje en el diseño.

#### 4.1 El diseño urbano y ordenamiento regional

Para recomponer la estructura urbana de este corregimiento, que actualmente presenta un carácter lineal, se generaron estructuras que impulsen y consoliden los ejes de desarrollo y dinámicas urbanas que se están dando en el sitio, al mismo tiempo que se integran de manera armónica con las características existentes.



Fig. 29. Elementos de recomposición. Elaboración propia

#### 4.1.1 Estrategias aplicadas para desarrollo territorial:

De acuerdo con los conceptos desarrollados en el capítulo 2, se atenderán unas estrategias a nivel regional y de ordenamiento territorial, que permitan establecer una estructura urbana pensada en el desarrollo futuro del corregimiento

##### **Descentralizar:**

En el corregimiento existen tres vías principales que son las que la articulan con el departamento, la vía a armenia, la vía a la tebaida Montenegro que es la vía que la atraviesa y la nueva variante que busca generar una movilidad más rápida por el departamento sin cruzar con la parte urbana del corregimiento.

El primer planteamiento que se toma a partir de una mirada regional, en cuanto a conexiones con los municipios.



Fig. 30. Red vial Pueblo Tapao. Antes. Elaboración propia



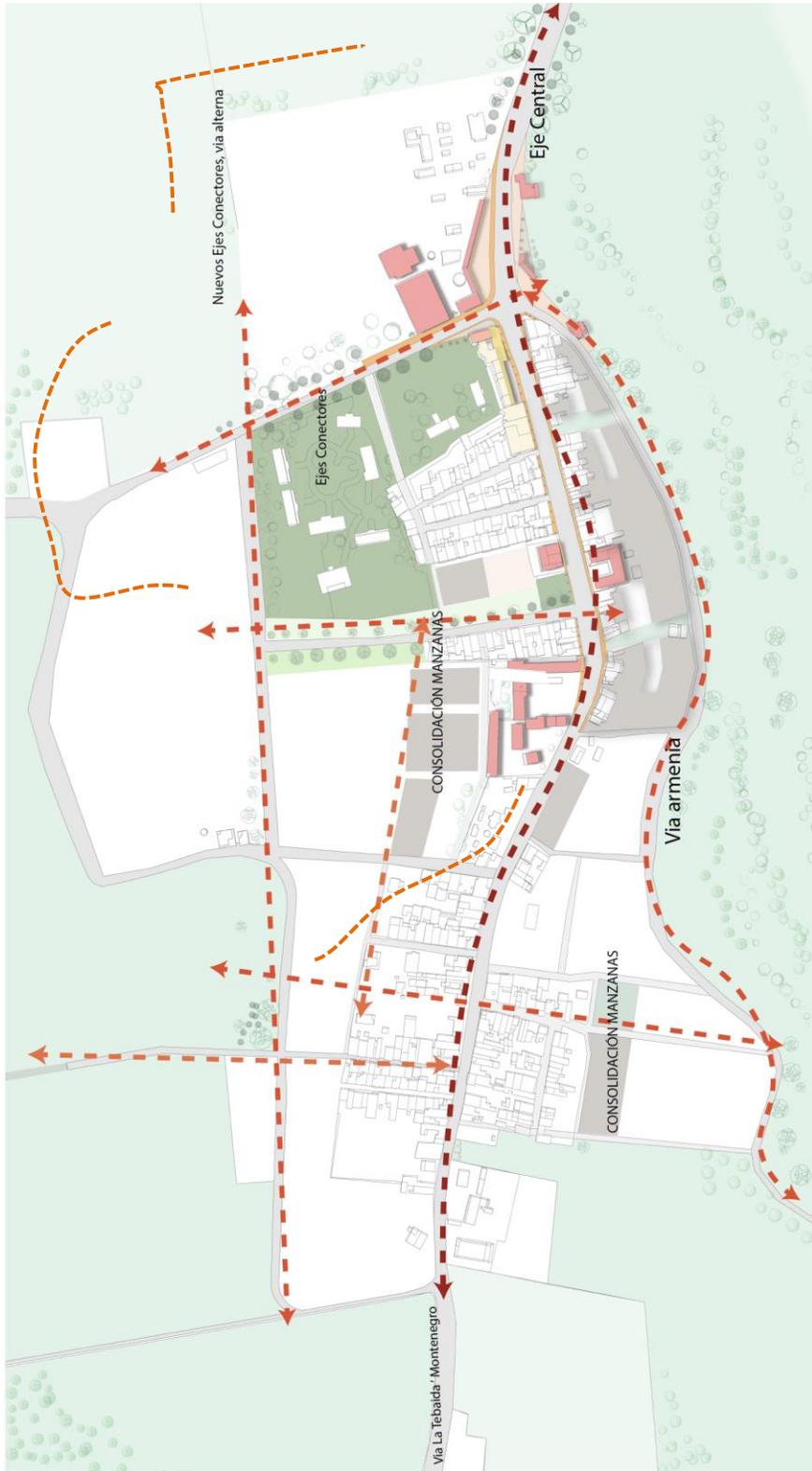


Fig. 31 Propuesta Estructura espacial, apertura de conectores Pueblo Tapao. Elaboración propia.

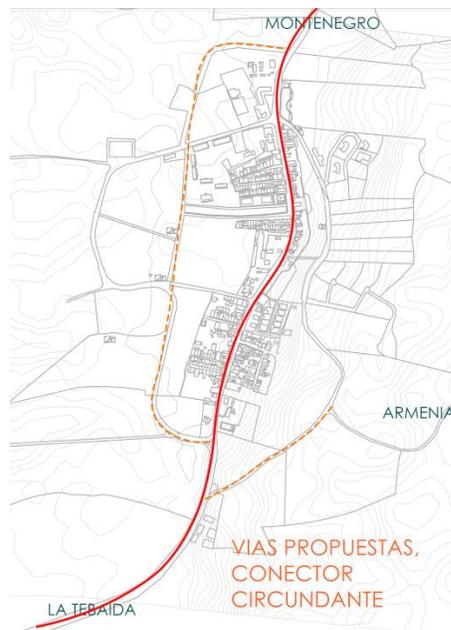


Fig. 32. Vías Propuestas conector circundante

A partir de la conexión con estos tres municipios se propone la creación de un anillo vial circundante al corregimiento, con la apertura de una nueva vía que conecte la vía armenia a la tebaida antes de llegar al municipio. De igual manera crear una vía paralela a la vía central por el sector occidental del corregimiento.

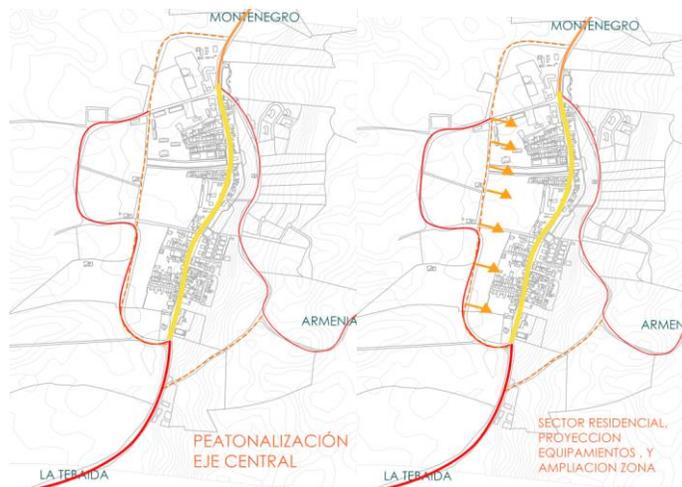


Fig. 33 Intervenciones. Peatonalización eje central, consolidación de vías de abastecimiento de servicios. Elaboración propia.

Esta vía paralela tendrá el propósito de abastecer en movilidad vehicular el corregimiento, ya que se propone peatonalizar el eje central vial del corregimiento, de esta manera dividir en dos sectores el corregimiento uno dedicado al turismo y otro que beneficie y abastezca la zona residencial, con las grandes fincas y haciendas que circundan la parte urbana del

corregimiento. De esta manera descentralizar las actividades que se concentraban en el eje central del corregimiento.

### **Articular:**

La vía perimetral creada para el corregimiento, permitirá articular el sitio con las diferentes actividades que se vienen desarrollando en la región.



Fig. 34. Peatonalización eje central. Elaboración propia

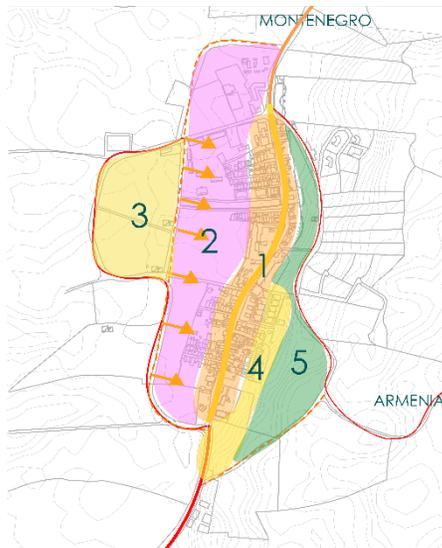
Al tenerse vías alternas que abastezcan la movilidad y acceso de servicios a Pueblo Tapao, se propone la peatonalización de la vía central, con esto se busca generar una articulación peatonal, por años esta vía central al sido el eje central comercial de este sitio, este eje tendrá una vocación más turística, y así darle al corregimiento una referencia de lugar dentro de la región como municipio mirador turístico, donde se potencien las actividades ecoturísticas, el turismo cafetero y se siga consolidando como un lugar donde hospedarse, por su gran variedad de opciones.



Fig. 35. Sectores de Intervención de acuerdo a vocación, Turística o Residencial

**Identificar:**

A partir de la identificación de las diferentes actividades y dinámicas se propone la creación de 5 zonas de intervención, que poseen funcionalidades diferentes para el corregimiento :

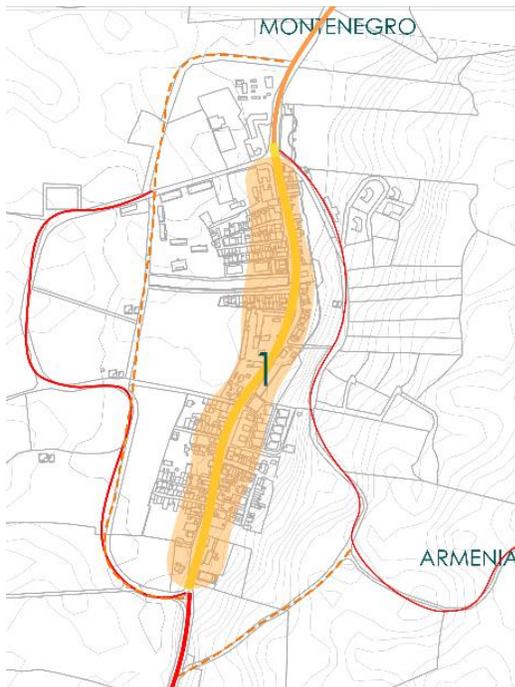


- Zona1. Eje central articulación peatonal, sector turismo, sector residencial
- Zona2. Sector residencial, proyección equipamientos, y ampliación zona residencial
- Zona 3. Zona hotelera campestre
- Zona 4. Zonas turísticas
- Zona5. Paseo turístico ecológico

-317,2 km2
# Predios: 402
# predios edificados: 381
# predios Verdes o fincas: 21

Fig. 36. Zonas de Intervención. Elaboración propia

## Zona 1. Eje central articulación peatonal, sector turismo, sector residencial



Tiene un área de 53,5 km

# Predios: 241.

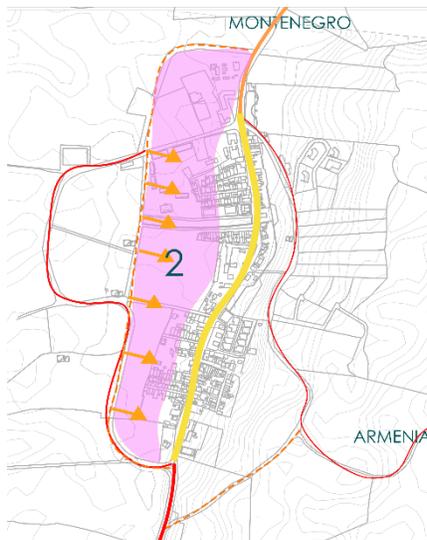
En esta zona se desarrollará un paseo peatonal central de aproximadamente 890 ml, con vocación comercial, es allí donde convergen la mayoría de los equipamientos.

Esta se articula mediante pequeñas plazoletas y caminos con un gran mirador que se convierte en ese borde del municipio con el paisaje.

Es el articulador de los sectores: comercial, residencial y turístico.

Fig. 37. Zona 1. Elaboración propia.

## Zona 2. Sector residencial, proyección equipamientos, y ampliación zona residencial



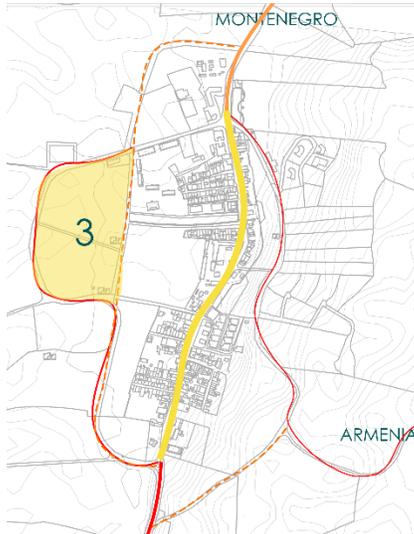
Área: 133,5 km<sup>2</sup>

# Predios: 98

Consolidación de manzanas existentes, con enfoque residencial y configuración de nuevas manzanas que permitan la planeación del crecimiento futuro del corregimiento, allí se articula la nueva vía vehicular paralela creada para abastecer y generar conectividad.

Fig. 38. Zona 2. Elaboración propia

### Zona 3. Zona hotelera campestre

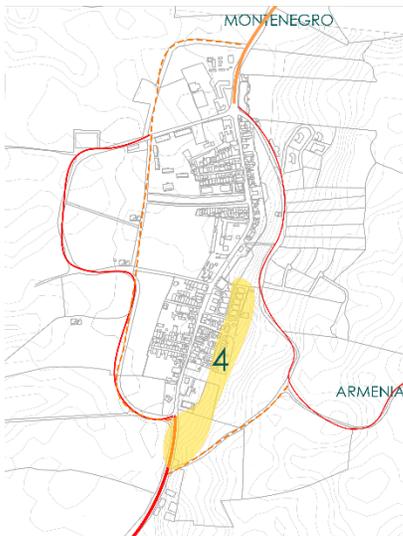


Zona 3 – 54,8 km<sup>2</sup>  
# Predios: 5

Allí se ubican grandes haciendas que hoy tienen una vocación turística, se busca establecer un límite transitorio entre ciudad y ruralidad, articulando estas haciendas al corregimiento.

Fig. 39. Zona 3. Elaboración Propia

### Zona 4. Zonas turísticas



Zona 4– 21,9 km<sup>2</sup>  
# Predios: 45

Esta zona articula el perfil comercial central del corregimiento con nuevos desarrollos de tipología de vivienda unifamiliar tipo conjunto con la zona comercial y ambiental.

Fig. 40. Zona 4. Elaboración Propia

## Zona5. Paseo turístico ecológico



Zona5– 53,5 km<sup>2</sup>  
# Predios: 12

Paseo turístico, mirador turístico, articulación  
corregimiento con el paisaje.

Fig. 41. Zona 5. Elaboración propia

### Generar:

Cada una de estas 5 zonas permiten que el municipio se desarrolle a futuro teniendo en cuentas las diferentes dinámicas de Pueblo Tapao, la dinámica turística, la dinámica residencial, la dinámica comercial, y el paisaje, dentro de cada una de ellas se debe generar diferentes proyectos de diseño urbano que potencien las funcionalidades propuestas, para efectos de este proyecto se propone el desarrollo de la zona 1, planteado en el siguiente numeral.

## 4.2 Conectividad urbana de Pueblo Tapao. escala Urbana local.

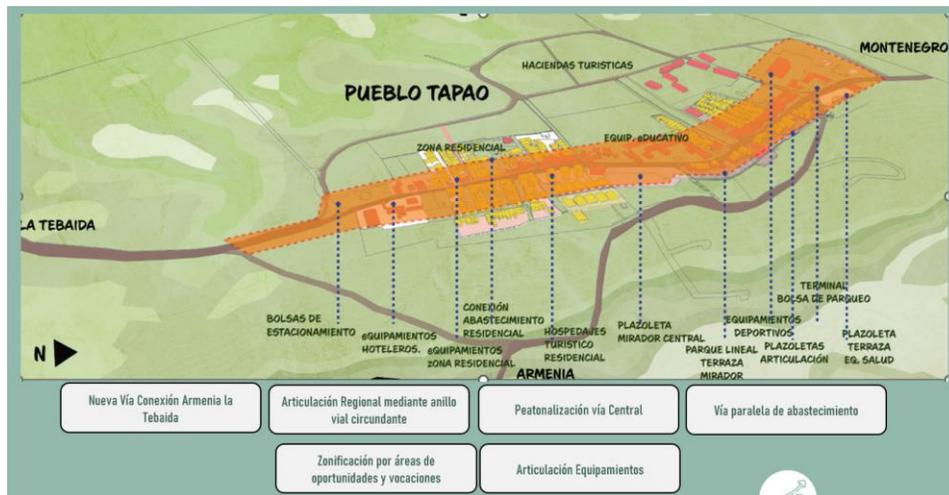


Fig. 42. Intervenciones. Elaboración Propia.

### Desarrollo de estrategias que cualifican la conectividad urbana:

Teniendo en cuenta las 5 zonas de intervención anteriormente desarrolladas, se tomará como objeto de diseño urbano la zona 1 que corresponde al eje central un paseo peatonal de 890 ml, sobre el cual se desarrollaran una serie de estrategias y acciones, aplicadas a la forma urbana, que permitan generar una articulación local, un desarrollo urbano y una conexión con el entorno.

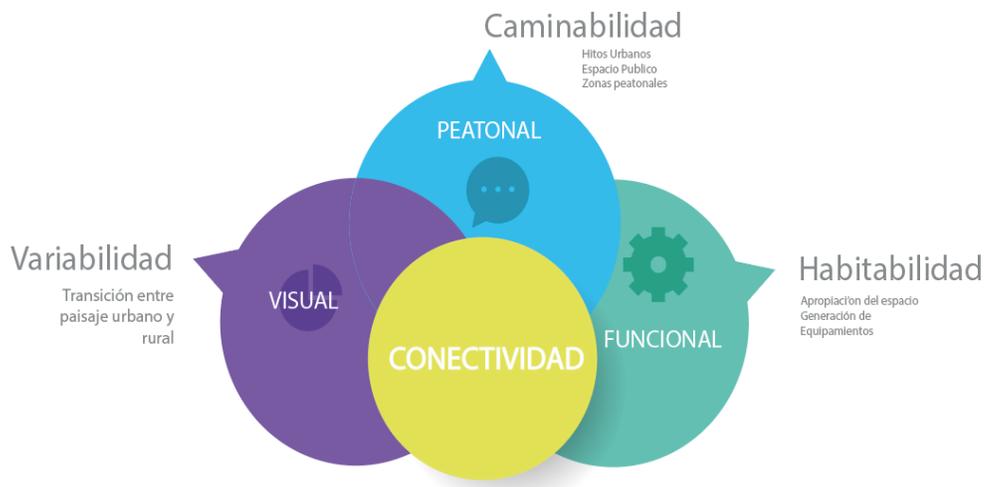


Fig. 43. Conceptos.

#### 4.2.1 Habitabilidad:

**Generar** infraestructuras que fomenten la apropiación de los residentes al sitio, permitirá generar desarrollo futuro al corregimiento infraestructuras como equipamientos, espacio público, y obras que cualifiquen y mejoren la calidad de vida tanto de residentes como visitantes.

Teniendo en cuenta los principales ejes y algunas infraestructuras viales veredales, recomponer la estructura vial, generando vías y accesos alternativos con conexión regional.

Área Zona – 53,5 km<sup>2</sup>  
# Predios: 241 Construidos  
# Predios Sin construir 11  
# Área Ocupada inicial: 23 km<sup>2</sup>  
# área Construid propuesta: 75 km<sup>2</sup>  
Longitud de la Vía  
890 m  
Crecimiento Proyectado  
Consolidación manzanas  
Área

Dentro del planteamiento se proyecta un crecimiento en área construida de tres veces su área, ya que se plantea consolidar áreas no construidas y aumentar en altura algunos de los predios.

**Consolidación Zona Residencial:** En el costado occidental se ubicará la zona, para residentes, donde las manzanas tienen mayor ocupación, y se puede dar un mejor desarrollo y consolidación.

**Eje de equipamientos:** Distribuir los equipamientos a lo largo del eje, reubicando algunos que tienen un enfoque más residencial, hacia la zona occidental, destinada al desarrollo residencial.

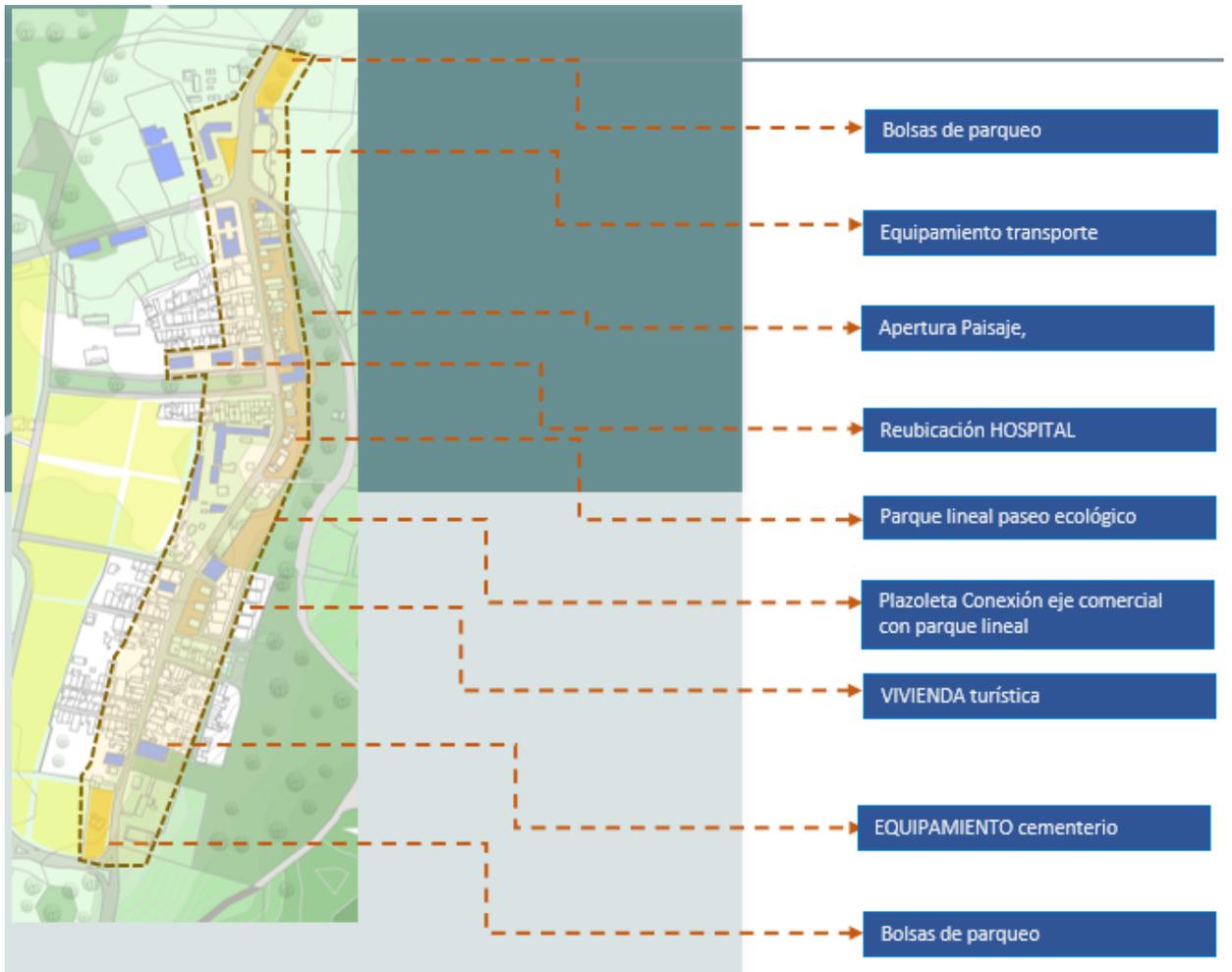


Fig. 44. Espacios Urbanos e Intervenciones propuestas



Fig. 45. Espacios Urbanos

#### 4.2.2 Caminabilidad:

Para fomentar la caminabilidad se realizan una serie de acciones que cualifican el corregimiento:

**Paseo peatonal comercial:** Peatonalización de eje central.

**Red de plazoletas:** Apertura de espacio Público dentro del eje, espacios de transición urbano rural.

**Mirador peatonal,** parque lineal de articulación visual borde como membrana de transición.

Configuración perfil vial, orientado al peatón y ciclovía.

Como el eje central tiene una vocación peatonal se plantean al ingreso del municipio tanto en sentido norte como sur dos grandes "bolsas" de parqueo que permitan a los turistas ingresar a la zona peatonal sin dificultad, estas zonas se ubican en donde se puede acceder sin dificultades a las vías vehiculares que abastecerán el anillo vial del corregimiento. La Bolsa ubicada al norte está acompañada por un terminal local de transporte, generando otra posibilidad de llegar al lugar.

Se hizo un análisis predio a predio, para determinar en cual se podría articular, generando al interior de los predios algunas conexiones con el mirador posterior.

El perfil Vial se conformó mediante el retroceso y generación de espacios en algunos predios, aumentando su altura y generando pequeños balcones terrazas con vistas al paisaje y al paseo peatonal, haciendo una referencia a los balcones tradicionales de los pueblitos cafeteros.

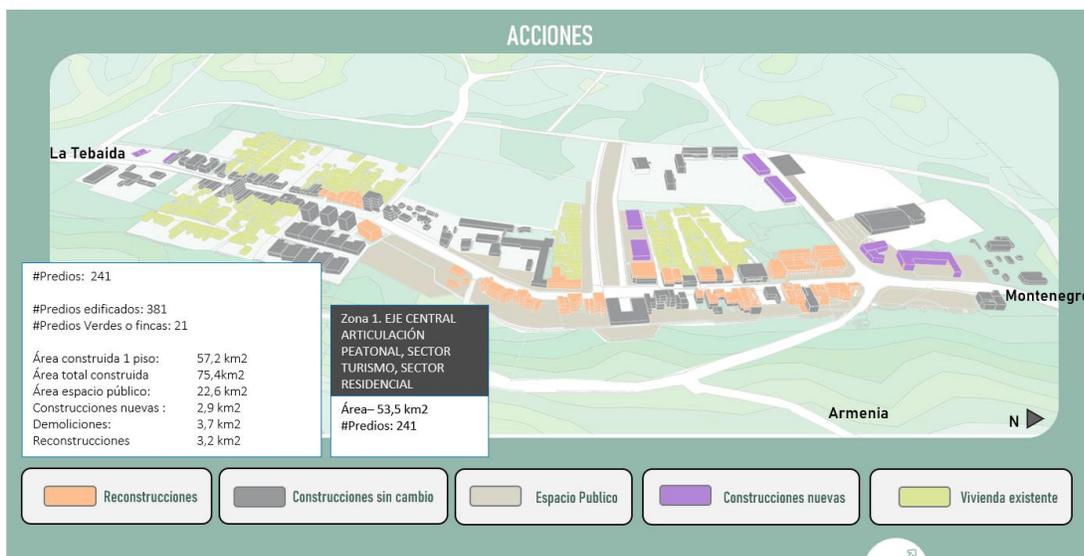


Fig. 46. Acciones. Elaboración Propia

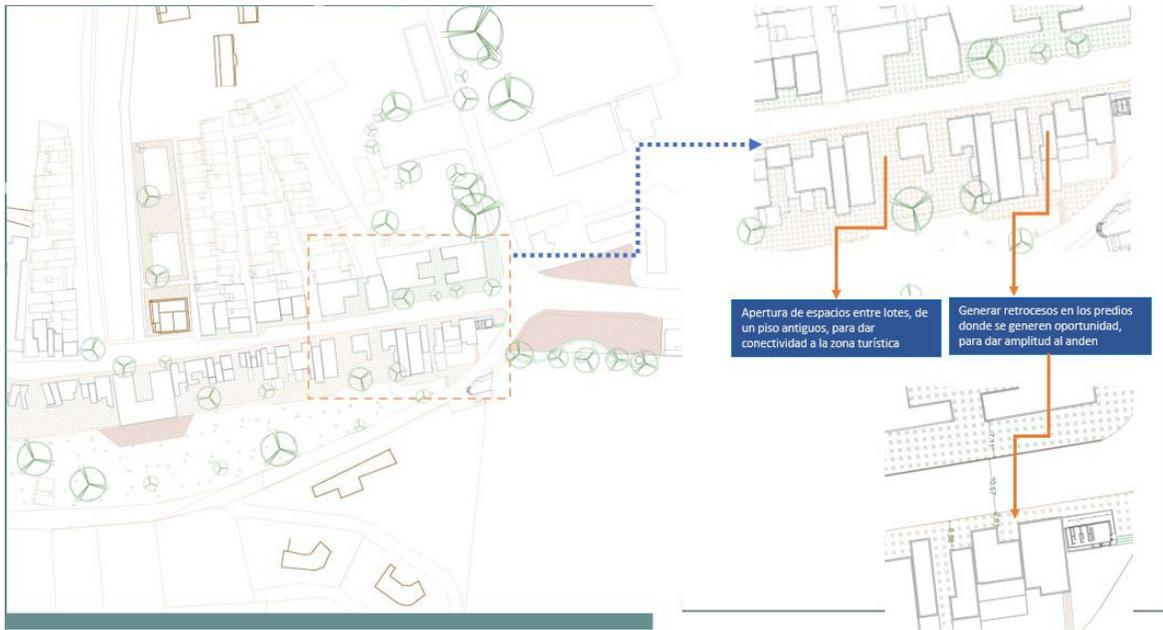


Fig. 47. Apertura de espacios en manzanas. Elaboración Propia.

<p>Manzana actual</p>	<p>Apertura espacios primer nivel.</p>
<p>Altura de edificaciones de 2 a 3 pisos</p>	<p>Retrocesos en últimos pisos para generar terrazas balcón</p>
<p>Apertura de espacios en primera planta y terrazas.</p>	

Fig. 48. Cuadro. Intervención en edificaciones y manzanas. Elaboración propia.



Imagen 26. Corte transversal. Imaginario paseo peatonal. Elaboración propia.



Imagen 27. Perfil Transversal proyecto. Elaboración propia.



Imagen 28. Corte transversal. Masas

### 4.3 Variabilidad

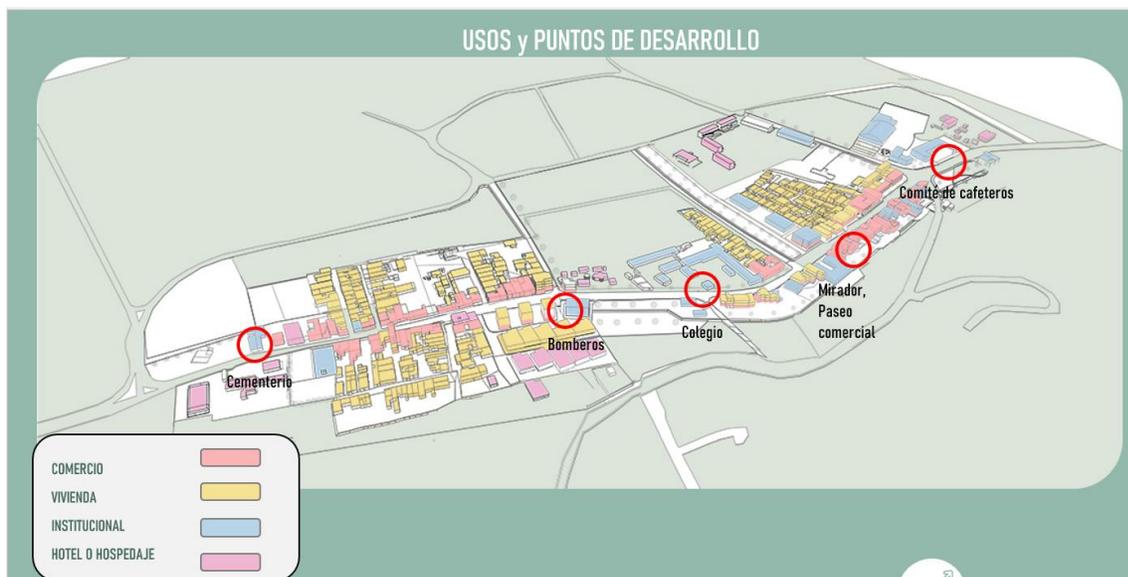


Fig. 49. Usos y Puntos de desarrollo. Elaboración Propia.

Debido a las diferentes oportunidades que el lugar presenta en cuanto al paisaje, se generan espacios que permitan la transición entre un paisaje urbano, que conserve las características propias de la cultura cafetera, con aperturas como espacios de transición dada por paseos ecológicos, y grandes terrazas miradores que se abren al paisaje natural, generando así un borde entendido como una membrana que permite que tanto el paisaje natural haga parte del paisaje urbano.

Articulando con el paisaje cafetero. Articulación de escalas.



**Integración corredores verdes**

Para generar una permeabilidad del paisaje dentro del corregimiento se plantean ejes ecológicos, que conectan algunos equipamientos con el eje central y atracciones turísticas ecológicas de la zona.



Fig. 50. Conectores ecológicos, apertura parques. Elaboración propia

### *Paseo Peatonal Mirador*



Fig. 51. Paseo peatonal planta. Elaboración propia

Para lograr una articulación con el paisaje, se propone un parque lineal mirador a lo largo del proyecto, como articulador del paisaje con el corregimiento.

Se generan unas manzanas y predios permeables, que permiten esta interconexión, que a su vez generan pequeñas plazoletas como elementos de transición. Conservando la arquitectura colonial, y balcones propios de la arquitectura de la región.



Imagen 29. Imaginario mirador. Elaboración propia.

### PASEO PEATONAL



MANZANAS  
PERMEABLES

EDIFICACIONES  
PERMEABLES



GENERAR LA CALLE MIRADOR, LA  
OTRA CARA DE ATRAS

MIRADOR, COMERCIAL,  
PEATONAL

Fig. 52. Paseo peatonal. Elaboración propia

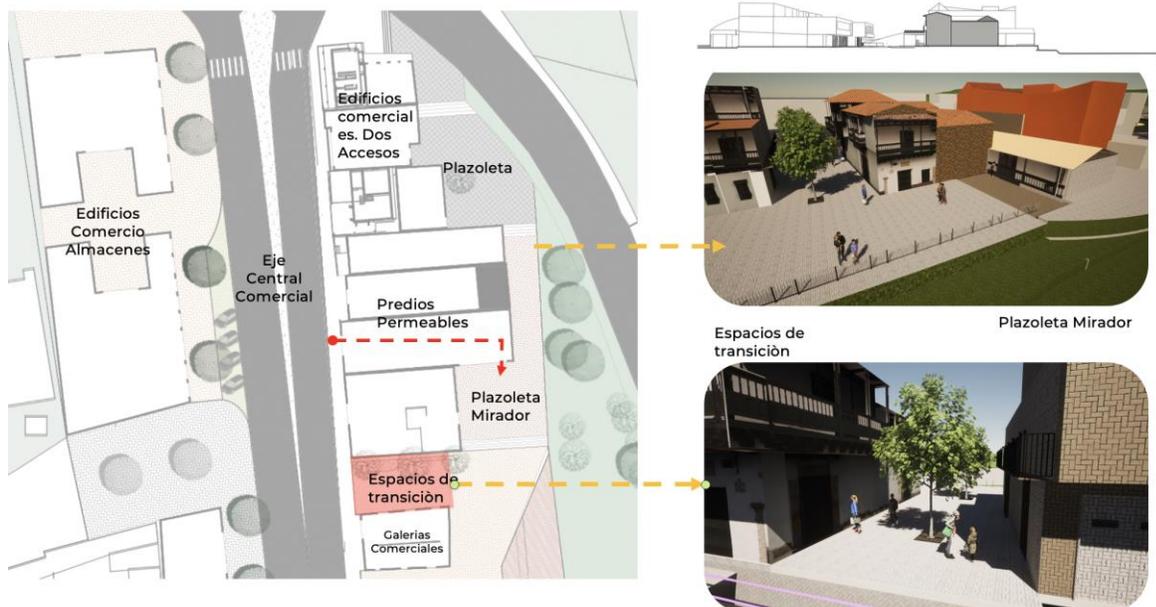


Fig. 53. Apertura predios, espacios sin transición. Elaboración propia

*Estos espacios se transforman en sitios de transición, lugares intermedios entre el entorno construido y el paisaje, como plazas, miradores o áreas de descanso, que permitan una transición gradual y atractiva. Estos espacios pueden servir como puntos de encuentro y contemplación, y proporcionar oportunidades para disfrutar del paisaje.*

De igual manera abrir las edificaciones hacia el paisaje, eliminando las culatas que cierran la vista a las montañas, y abrir una nueva fachada hacia el paisaje.



Imagen 30. Punto de Intervención Sector Comité de cafeteros. Elaboración Propia

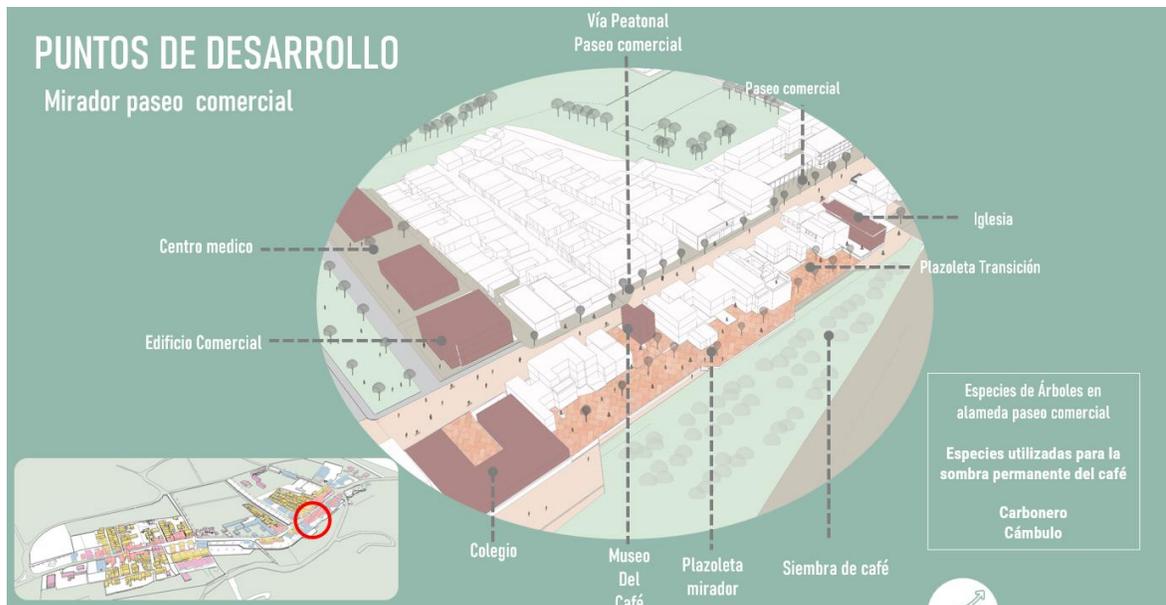


Imagen 31. Punto de Intervención Sector Mirador paseo comercial. Elaboración Propia



Imagen 32. Punto de Intervención Sector Colegio. Elaboración Propia

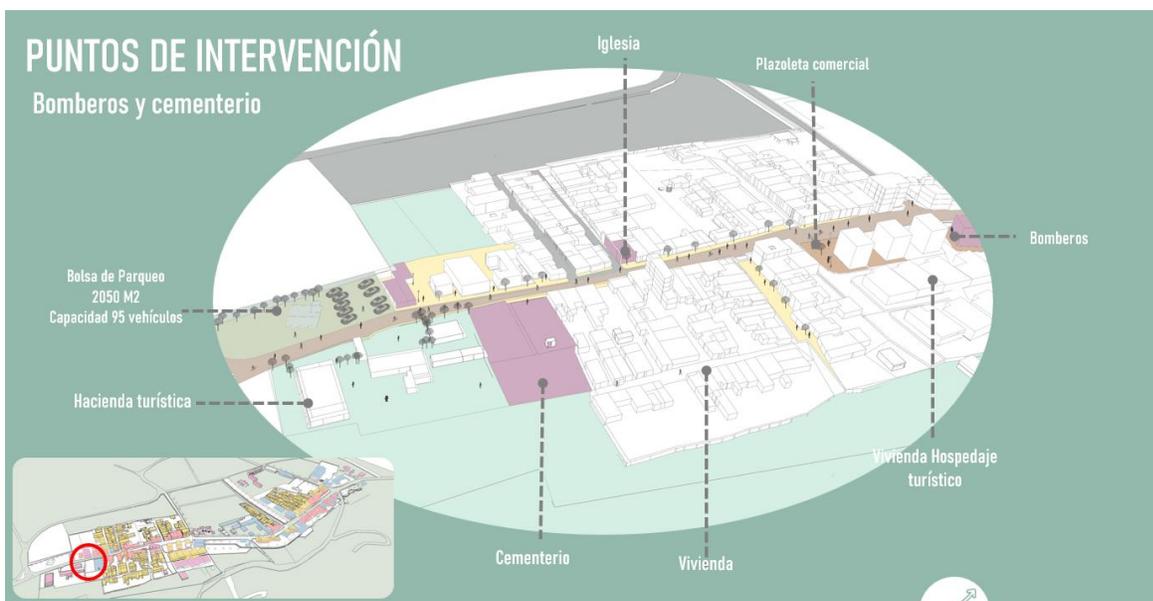


Imagen 33. Punto de Intervención Sector Bomberos. Elaboración Propia

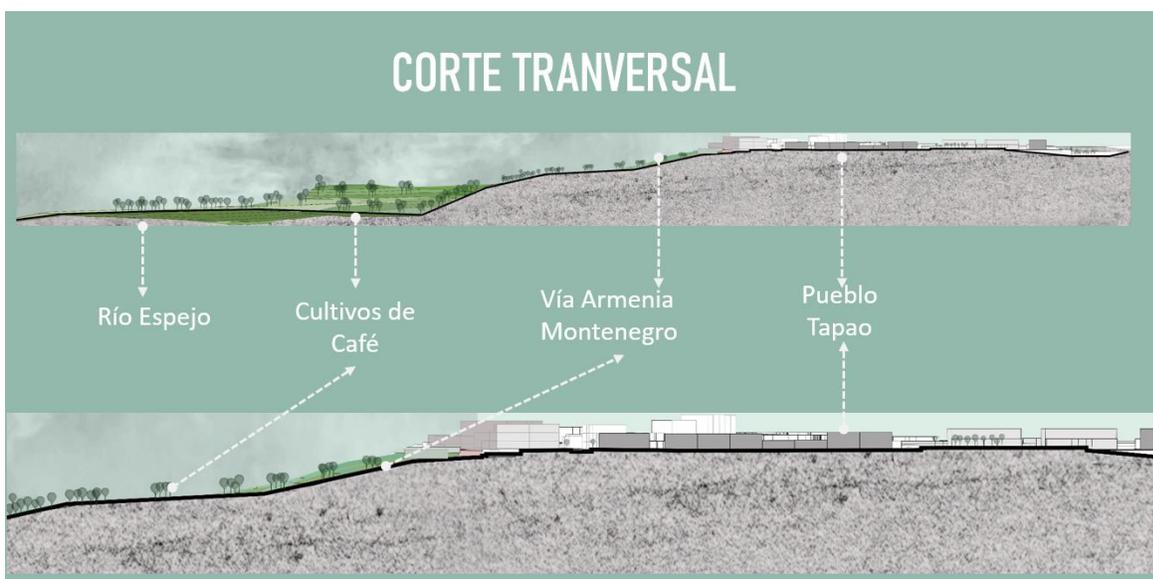


Imagen 34. Corte transversal. Local. Elaboración propia.

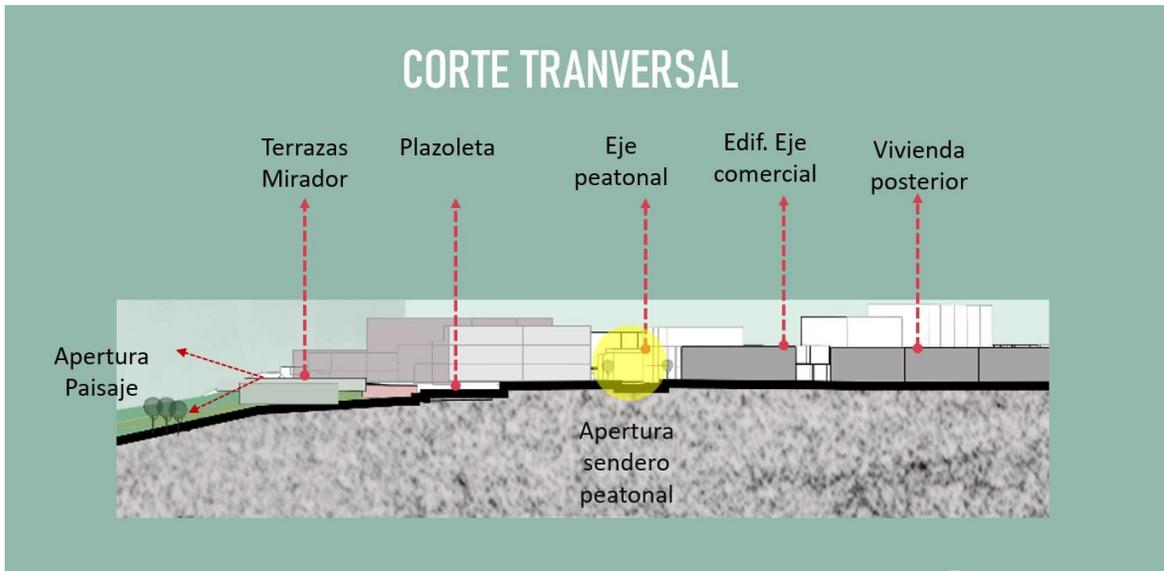


Imagen 35. Apertura de senderos peatonales en corte transversal.

#### 4.4 Conectividad en la escala del peatón

Las acciones descritas anteriormente se encaminaron al desarrollo de la estructura urbana enfocada a la conectividad regional, visual, funcional, para que finalmente aporten a la conectividad en la escala del peatón.



Fig. 54 Imaginario vista peatonal. Creación propia. Fotografía antes. Google Earth

El diseño da una apuesta a tener como articulación central una vía peatonal, donde convergen diferentes actividades, turísticas, recreativas, comerciales, de vivienda contemplativas, en la escala del que la habita el peatón.

Se busca generar un lugar diferenciador, que, aunque resalta la cultura tradicional cafetera, cumpla además de la función que ya se viene dando de habitación del turista, se convierta en un lugar icónico para la región, ya que se consolidaría como una gran ventana al paisaje cafetero, desarrollada por un parque lineal que se abre al paisaje mediante terrazas mirador. Conectadas a la parte urbana mediante espacios públicos, de esta manera generar una transición de algo denso a algo totalmente abierto.

Estos espacios también se abren en las edificaciones, ya que muchas de ellas a través de sus balcones, son a su vez miradores tanto del paisaje cultural cafetero interno al corregimiento como el paisaje natural circundante.



Imagen 36. Imaginario Paseo Peatonal. Elaboración propia



Imagen 37. Cortes transversales Imaginarios. Elaboración Propia.



Imagen 38. Cortes transversales Imaginarios. Elaboración Propia.



Imagen 39. Imaginario Paseo peatonal comercial. Fotografía antes. Elaboración Propia.



Imagen 40. Imaginario Mirador. Fotografía antes. Elaboración Propia.



Imagen 41. Imaginarios Plazoletas. Nuevos espacios Urbanos.

# Conclusiones y recomendaciones

## Conclusiones

La estructura urbana genera una serie de características que definen la forma en que habitan las personas, y su sentido de apropiación y desarrollo. La estructura urbana de muchos municipios en Colombia es la resultante de la espontaneidad y por ello necesitan recomponerse. Pueblo Tapao es uno de estos Municipios.

El término recomponer se usa para enfatizar que no se trata de borrar lo que se tiene sino de recomponerlo o recrearlo, respetando al máximo lo existente, demoliendo selectivamente y construyendo cuidadosamente lo necesario, buscando potenciar el lugar. Para ello, este proyecto ha propuesto recomponer la estructura urbana a partir de su integración con el paisaje rural

Las dinámicas urbanas han hecho que pequeños corregimientos tomen dinámicas diferentes que valen la pena explorar para potenciar el desarrollo, puede que esta sea una solución a las grandes problemáticas de sobrepoblación urbana de las grandes ciudades. Teniendo en cuenta que en Colombia el nacimiento de muchos municipios se ha dado a partir de vías regionales que han generado pequeños asentamientos, muchos de ellos se han quedado olvidados, se han concentrado la mirada en el desarrollo urbano de grandes ciudades.

A lo largo de este trabajo como resultado de una exploración de varias perspectivas, cómo proyectar una estructura urbana como elemento fundamental, para un lugar que está en proceso de consolidación, a partir de un análisis del sitio, se hizo una revisión de referentes

tanto conceptuales, como proyectuales. Resultados de los que se puede concluir algunas características aplicables a cualquier proyecto, como lo es la flexibilidad, las ciudades están sometidas a diversos factores que puede orientar las dinámicas que allí se darán, al tener espacios flexibles pensados a futuro, podemos generar espacios que puedan responder a diversas dinámicas.

En pueblo Tapao encontramos un corregimiento que está en un punto en que puede desaparecer como centro poblado o potenciarse y convertirse en un atractivo de llegada para muchos. La geografía, el tipo de población, el tipo de turismo que allí se da y los límites que la rodean han hecho de Pueblo Tapao un lugar particular, y esa particularidad que limita al lugar, se convierte en los puntos clave del diseño de una posible solución.

Este proyecto ha buscado salir del concepto tradicional de que el diseño urbano solo aborda problemas a nivel sectorial en la ciudad. A lo largo de su desarrollo, hemos visto como la implementación de acciones interconectadas y coordinadas tienen el potencial de generar un impacto significativo en la mejora de las potencialidades en una región.

Hay que reconocer que una ciudad o en este caso un centro poblado no está compuesta por partes individuales, sino son el resultado de un sistema, en el que cada componente interactúa entre sí para conformar una estructura urbana. Al hacer esta mirada en este proyecto se identificaron oportunidades para abordar desde el diseño urbano no solo problemas de algunos sectores, sino también cómo se pueden crear sinergias que traigan beneficios para una región, en este caso pueblo Tapao que por su ubicación estratégica las acciones que allí se planten tienen un beneficio directo para esta zona cafetera.

## **Recomendaciones**

**A la Academia;** cuando se piensa en proyectos de diseño urbano es una generalidad el pensar en proyectos aplicados a las grandes ciudades, pero existen un sin número de lugares que requieren la mirada de un diseñador urbano, entendiendo el diseño urbano como una profesión que busca mejorar las calidades de vida de los habitantes de un lugar, es allí donde se hace la invitación a estudiantes y universidades donde se empiecen a adoptar proyectos que miren más allá de la ciudad, proyectos que busquen aportar no solo en una escala sectorial, sino mostrar como con elementos del diseño urbano se puede llegar a aportar en una región.

**A los municipios;** Las alcaldías municipales por lo general centran sus esfuerzos en materia de planeación en sus grandes zonas urbanas, Colombia por ser un país rico por sus grandes extensiones rurales debe extender la mirada en la planeación y desarrollo de proyectos que potencien la relación de las dinámicas rurales combinadas con las urbanas, es deber ser de las gobernaciones departamentales generar espacios que permitan a los municipios generar proyectos conjuntos de desarrollo rural que permitan crear de políticas que fomenten el desarrollo de este tipo de proyectos, teniendo una mirada de desarrollo a futuro.

**A los ciudadanos;** la apropiación de las ciudades por parte de sus habitantes, cada lugar tiene características y bondades a partir de las cuales se pueden generar desarrollos, como ciudadanos reconocer e identificar estas bondades, permitirá generar una apropiación de los lugares, donde la comunidad puede participar activamente.

Por último, se invita a generar más proyectos que formulen una apuesta por la caminabilidad, el andar a pie, sin afectar la movilidad vehicular, siempre existirán alternativas que logren articular estas dos maneras de habitar un lugar.

# Bibliografía

- TIDU ARQUIS-UCR. (2 de mayo de 2012). <https://issuu.com/tidu/docs/tidu-estudio-de-caso-seaside-florida>. Recuperado el 2023, de <https://issuu.com/tidu/docs/tidu-estudio-de-caso-seaside-florida>
- Bernett, J. (2017). *Redesigning Cities*. 1st ed. New York: Routledge.
- Cifuentes, D., & Duque, G. (2021). *La transformación del paisaje urbano-rural en el municipio de Montenegro, Quindío*. Recuperado el 2023, de Modulo Arquitectura CUC: <https://doi.org/10.17981/mod.arq.cuc.26.1.2021.08>
- Consejo Municipal del Municipio de Montenegro. (10 de 9 de 2011). ACUERDO No 007 SEPTIEMBRE 10 DE 2011 PLAN BASICO DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL DEL MUNICIPIO DE MONTENEGRO. Montenegro.
- Coraggio, L. (1994). *Territorios en transición crítica a la planeación regional en América Latina*. Toluca: Universidad Autónoma del Estado de México.
- Corner, J. (2014). *The Landscape Imagination: The Collected Essays of James Corner 1990 2010*. Princeton Architectural Press.
- DANE. (2022). *Boletín Técnico - Encuesta Mensual de Alojamiento (EMA)*. Bogotá. Recuperado el 2 de septiembre de 2023 de <https://www.dane.gov.co/files/operaciones/EMA/bol-EMA-may2023.pdf>
- DANE. (s.f.). *DANE. (s.f.). Conceptos básicos*. Recuperado el 10 de abril de 2019, de [https://www.dane.gov.co/files/inf\\_geo/4Ge\\_ConceptosBasicos.pdf](https://www.dane.gov.co/files/inf_geo/4Ge_ConceptosBasicos.pdf)
- Gehl, J. (2011). *Life Between Buildings, Using Public Space*.
- Gehl, J. (2014). *Ciudades para la gente*. Infinito.
- Jacobs, J. (2016). *The death and life of the great American Cities*. Vintage.
- Kalmanoff, G. .. (2010). *La economía cafetera de Colombia*. Recuperado el 2023, de The World Bank : <http://documents.worldbank.org/curated/en/768001468248964025/The-coffee-economy-of-Colombia>
- Lynch, K. (1960). *La imagen de la ciudad*. Cambridge Massachusetts. MIT Press.
- Ministerio de Comercio, I. y. (2023). *Perfiles Económicos Regionales: Región Eje Cafetero*. Recuperado el 2 de septiembre de 2023 de <https://www.mincit.gov.co/getattachment/33fbdf26-3bd8-484b-bf64-48c6e4fdc13a/Region-Eje-Cafetero.aspx>
- Moreira, S. (28 de enero de 2021). *archdaily*. Recuperado el octubre de 2022, de *archdaily*: <https://www.archdaily.co/co/955929/que-es-el-nuevo-urbanismo#:~:text=Nuevas%20ciudades%20urbanas,regional%20que%20predica%20el%20movimiento>.
- Moreno, S. H. (2016). Rura-ciudades como alternativa de planeación urbana inteligente. *Revista de Urbanismo*.

- R. M. (22 de noviembre de 2018). <https://valenciaplaza.com/>. Recuperado el junio de 2023, de <https://valenciaplaza.com/convertir-las-fronteras-en-membranas>
- Remar, P. (2004). *El nuevo Urbanismo, la experiencia Seaside Florida*. Academico.
- Rushby, K. (2014). *Colombia is full of beans: coffee regions open for tourism*. Obtenido de The Guardian: <https://www.theguardian.com/travel/2014/jul/12/colombia-mountains-coffee-plantations-hotels>
- Salinggaros, N. (2005). *Principles of urban structure*. Amsterdam: Techne.
- Speck, J. (2012). *Walkable city: how downtown can save America, one step at a time*. New York: Farrar, Straus and Giroux.
- Trancik, R. (1986). *Finding Lost Space. Theories of urban design*. New York: Van Nostrand Reinhold Company.
- Tripadvisor. (s.f.). *Tripadvisor*. Obtenido de Tripadvisor.co: [https://www.tripadvisor.co/Tourism-g7689293-Pueblo\\_Tapao\\_Montenegro\\_Quindio\\_Department-Vacations.html](https://www.tripadvisor.co/Tourism-g7689293-Pueblo_Tapao_Montenegro_Quindio_Department-Vacations.html)
- UncoverColombia. (2020). *Uncovercolombia*. Obtenido de <https://www.uncovercolombia.com/>: <https://www.uncovercolombia.com/explore-colombia/coffee-region-things-to-do/>
- Urquijo, P. (2014). Paisaje como concepto geografico, historico y ambiental. *PERPECTIVAS SOBRE EL PAISAJE en Hernadez, S.B. Lobatón y J.M.*, 81-116.
- Whyte, W. (1980). *The social Life of small Urban Spaces*. Ingram.