

2.12. DESARROLLO FISICO ESPACIAL

2.12.1 DESARROLLO HISTÓRICO Y TENDENCIAL DE CRECIMIENTO

Para determinar cuáles han sido las tendencias de crecimiento de la ciudad, se intentará encontrar las pautas que han condicionado, como directrices, la transformación de territorio rural en áreas urbanizadas; manifiestas mediante los desarrollos que van sumándose al área urbanizada en unos cortes temporales determinados. Intentaremos pues, dentro de nuestras posibilidades, discernir y explicar la lógica formal que subyace al crecimiento urbano de Jamundí.

2.12.1.1 Metodología de Análisis

El procedimiento utilizado se centra básicamente en análisis realizado a partir de la revisión y comparación de aerofotografías de varios momentos en la evolución histórica de la ciudad, complementado con la elaboración de gráficos, los cuales son a su vez utilizados como elemento demostrativo de las conclusiones que haya sido posible obtener.

Para la realización del análisis propiamente dicho, se utiliza la metodología propuesta por Manuel de Solà Morales¹ e implementada en la Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Barcelona y puesta en práctica por el grupo de urbanistas del Laboratorio de Urbanismo de Barcelona,² desde comienzos de la década de los setenta. El método se apoya fundamentalmente en el estudio de tres procesos a través de los cuales se determinan las formas del crecimiento urbano: los procesos de urbanización, de parcelación y de edificación. El primero de ellos atiende a la manera como se disponen las infraestructuras (vías urbanas, caminos, carreteras); el proceso de parcelación se relaciona directamente con los elementos morfológicos de la ciudad: el trazado (la definición de la forma de las manzanas y el tejido de calles que las separa) y la división parcelaria interna de las manzanas; y, finalmente, el proceso de edificación es referido a los aspectos tipológicos de la construcción de las unidades edificatorias que conforman el tejido de la ciudad.

¹ Solà Morales, Manuel de, *Les formes de creixement urbà*. Edicions UPC, Barcelona, 1992.

² Son numerosas las contribuciones aportadas por el LUB al estudio del urbanismo, a partir del enfoque disciplinar que le otorga Manuel de Solà Morales, entre ellas encontramos los *Treballs sobre Cerdà i el seu Eixample a Barcelona*, Ajuntament de Barcelona, LUB, Barcelona, 1993, trabajo en el cual se incluye la tesis doctoral de Miquel Corominas: *Suelo, Técnica e iniciativa en los orígenes del Ensanche de Barcelona*, ETSAB; también las tesis doctorales de Joan Busquets i Grau, *Las Coreas (vivienda marginal) en Barcelona*, UPC, Barcelona, 1974 y de Amador Ferrer i Aixalà, *Els polígons de Barcelona*, Edicions UPC, Barcelona, 1996, también de Busquets, Joan, *Barcelona evolución urbanística de una capital compacta*, Ed. Mapfre, Barcelona, 2ª edición, 1994. entre muchos otros.

El estudio del desarrollo a través de la interacción que se presenta entre estos tres procesos en la historia nos permite determinar las lógicas de construcción de la ciudad.

2.12.1.2 Ciudad y Territorio: El Emplazamiento

La ciudad, siguiendo el patrón de localización de buena parte de las urbes de fundación española emplazadas en el valle geográfico del río Cauca: en un piedemonte de suave pendiente con visuales que rematan en la cordillera, junto a un río, y alrededor de los 1.000 metros sobre el nivel del mar. En este caso tenemos que la cabecera municipal de Jamundí se encuentra cercano al piedemonte oriental de la cordillera Occidental, en la margen derecha de la hoya hidrográfica baja del río Jamundí y, sobre los 975 m. sobre el nivel del mar.

2.12.1.3. Las Formas del Crecimiento Urbano de Jamundí

- **Momento 1. Camino y damero**

Como muchas otras de las ciudades de fundación española en el eje del río Cauca, Jamundí se traza de acuerdo con el patrón de leyes de Indias, emplazándose cerca al río Jamundí, en la leve pendiente que conecta el Cauca con el piedemonte de la cordillera Occidental. La plaza central se localiza sobre el camino que conecta el centro del Valle del Cauca en el Sur del País. Las manzanas se distribuyen de acuerdo con la dimensión estandarizada de 100 varas (80 metros).

- **Momento 2. Extensión del damero, camino ferrocarril y cañada pantano.**

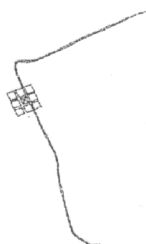
La expansión del trazado original se ve condicionada por las cañadas que se cruzan en el sentido montaña – río Cauca y por la aparición, en 1919, del ferrocarril. Aunque el trazado atraviesa esta línea, el patrón de manzana que se establece en el lado opuesto se conserva, condicionado por la traza geométrica de la vía férrea y limitada en su extensión por el zanjón del Rosario.

- **Momento 3. Líneas y nueva conexión.**

El primer camino y una nueva vía de acceso a la ciudad definen la forma de los trazados que se suman a los existentes, el nuevo desarrollo en el sector (sudeste) intenta mantener el trazado, pero sus manzanas se modifican al parecer por pequeños accidentes geográficos preexistentes.

EVOLUCIÓN URBANÍSTICA DE JAMUNDÍ

1. PRIMER MOMENTO, CAMINO Y DAMERO



2. EXTENSIÓN DEL DAMERO, CAMINO, FERROCARRIL Y CAÑADA PAUTAN



3. LÍNEAS Y NUEVA CONEXIÓN



4. VIA PANAMERICANA COMO INDUCTOR DE URBANIZACIÓN



- **Momento 4. Vía Panamericana como inductor de urbanización.**

La aparición de la vía Panamericana define la geometría de los barrios que la unen a la ciudad. La forma de la manzana se racionaliza, conformándose a partir de la repetición sistemática de dos crujías de lotes pareados por su parte posterior, lo cual permite optimizar el tendido de infraestructuras y la ocupación y renta del suelo, a diferencia de la manzana tradicional en cuyos centros aún (en la actualidad) se observan globos de terreno no construidos, en los cuales se encuentra concentrada la arborización.

A diferencia de los momentos anteriores, en este caso el desarrollo no procede mayoritariamente por agregación simple a la existente, sino que parte de las líneas hacia el espacio que las separa, aún sin consolidar.

- **Momento 5. Consolidación y expansión lineal aleatoria.**

Se llaman vacíos de consolidación, mediante tejidos que relacionan trazados distintos. La aparición de la avenida Sachamate como nueva vía, genera un trazado que, partiendo de su traza geométrica, se relaciona con la dirección del ferrocarril. El nuevo desarrollo de vivienda social Las Acacias en el sur, se condiciona en su trama por la vía de acceso.

Adicionalmente, aparecen desarrollos puntuales al suroccidente al borde de las vías existentes.

- **Momento 6. Consolidación sobre pautas preestablecidas.**

La urbanización La pradera llena el vacío que se había generado entre la vía férrea, el primer camino de acceso a la ciudad y el zanjón del Rosario. El trazado se genera partir del camino y se interrumpe al “encontrarse” con los otros dos elementos mencionados.

- **Momento 7. Expansión aleatoria en superficie.**

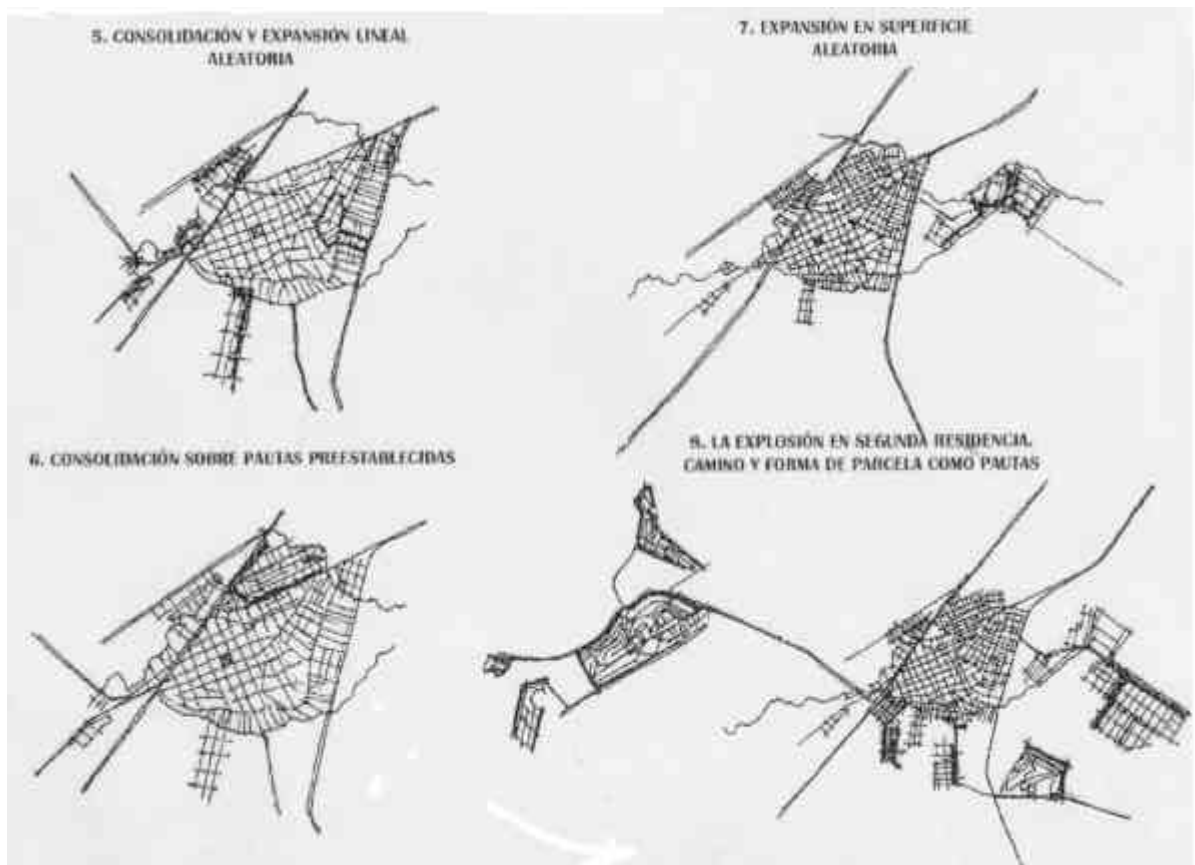
La Morada da origen a la aparición de la parcelación suburbana como modelo de ocupación territorial. La vía deja de ser el inductor del proceso urbanizador y el tamaño y forma del terreno a parcelar se vuelven más importantes como factores condicionantes de la forma de los trazados. El camino es ahora simplemente una manera de acceder a la parcelación. La geometría del trazado interno se referencia en la dirección lineal cambiante del camino.

- **Momento 8. La explosión en segunda residencia, camino y forma de parcelas como pautas.**

Se presenta por una parte una expansión en desarrollos de vivienda de interés social hacia el sur, siguiendo el patrón de desarrollo de Las Acacias, es decir, por fuera del área consolidada, y no adosados a lo preexistente, sino alejándose de ello con tendencia longitudinal; aparecen también una serie de parcelaciones que, siguiendo el modelo de La Morada, no se encuentran ligados al casco urbano mas que por la vía que con él se comunican.

En estos desarrollos es más evidente cómo la forma de la gran parcela –en cuyo perímetro, algunos tramos se corresponden con la vía que les da acceso-, genera las trazas de la ocupación, la distribución predial y la disposición de las vías internas. La segunda etapa de La Morada, por el contrario, se rige ahora por la orientación de la vía de acceso ya generada.

EVOLUCIÓN URBANÍSTICA DE JAMUNDÍ



- **Síntesis**

Realizando una síntesis esquemática de la evolución del desarrollo de la ciudad, podríamos caracterizar tres pautas genéricas de comportamiento en su proceso de desarrollo de la ciudad, relacionadas con tres ámbitos determinados:

- La definición de una superficie de ocupación inicial, de acuerdo con las Leyes de Indias, lo cual corresponde al **centro fundacional**.
- El desarrollo pautado por elementos lineales, correspondiente al **casco central**.

- Ocupación por grandes superficies de terreno, pautadas por la forma del predio urbanizado, con la aparición de unas líneas de conexión con el casco central ocupado, se trata de los **desarrollos periféricos externos**.

En los momentos 5, 7 y 8 las “líneas” o los elementos lineales dejan de ser el inductor del desarrollo urbano. Los desarrollos nuevos, externos a la ciudad (en el momento 5, Las Acacias, en el 7 y 8 las parcelaciones) se condicionan por la forma de los predios y buscan unas líneas para referenciar el trazado.

Trazados condicionados por los elementos lineales, complementados por trazados que imbrican las geometrías generadas desde las líneas.

De lo unidimensional a lo bidimensional; de la línea a la superficie.

- **Elementos Condicionantes de la Trama Urbana en el Casco Central**

Con base en el análisis de los procesos que definen la forma urbana, podemos concluir que el casco urbano de Jamundí se define principalmente (una vez definida la ocupación inicial) a partir de la incidencia de elementos lineales. Los elementos lineales pueden ser naturales como cruces superficiales de agua (ríos, cañadas, zanjones, etc), o bien artificiales como las infraestructuras o elementos que caracterizan el proceso de urbanización como la vía férrea, los caminos, las carreteras, aguas canalizadas, etc. No obstante, en nuestro caso encontramos que para la definición de la forma urbana, aunque los elementos naturales han dejado su impronta en el tejido, el carácter más decisivo lo han tenido las infraestructuras; entre las cuales encontramos la línea férrea y las vías, tanto de acceso a la ciudad como de conexión regional (vía panamericana). Los elementos viales han marcado en mayor medida la pauta geométrica a partir de las cuales se ha definido la orientación de las manzanas en cada caso.