

A topographic map of a town area, likely Cañas Gordas, showing a river flowing through it. The map features contour lines indicating elevation, a network of roads, and green spaces represented by clusters of green dots. The town's layout is shown with black and white building footprints. The text 'PLAN PARCIAL' is located in the bottom left corner.

PLAN PARCIAL

TERCER CORAZÓN

CAÑAS GORDAS

HABITAR · CONECTAR · TRANSFORMAR



CONTENIDO

CP00

- Agradecimientos Pg 06
- Introducción Pg 09

CP01

- Formulación Pg 12
- Planteamiento Pg 14
- Justificación Pg 16
- Metodología Pg 17
- Marco Teórico Pg 18

CP03

- Entendi/lugar Pg 23
- CriteriosdeselecciónPg30
- Analisis sistematico Pg 34
- Causas y Efectos Pg 56

CP04

- Análisis / programa Pg 59
- Organigrama Pg 60

CP05

- Desarrollo/Proyecto Pg 63
- Propuesta Urbana Pg 64
- Planimetria general Pg 68

Agradecimientos

Quiero agradecerle a Dios por darme la oportunidad y las fuerzas para llegar hasta este momento tan importante en mi vida.

A mis padres, Marisela y Aníbal, por su apoyo incondicional, por acompañarme día a día en este proceso y por esas noches en las que escucharon mis ideas, brindándome su tiempo, paciencia y confianza para seguir adelante.

También quiero agradecer a Mariana, quien fue un gran apoyo y complemento durante este camino, ayudándome a ordenar mis ideas y a plasmarlas, incluso en aquellos momentos en los que no lograba ver con claridad el rumbo.

A los profesores, quienes hacen parte fundamental de este proyecto y de toda mi formación, gracias a la manera en que comparten sus conocimientos y logran transmitirlos de una forma cercana y significativa.



Creditos Universitarios

Trabajo de grado presentado como requisito para optar al título profesional de Arquitecto

Estudiante

Juan Esteban Bedoya Osorio
Bedoya.juan@ustamed.edu.co

Decano de facultad

Freddy Alexander Cabana Fonseca

Director proyecto de grado

Arq Pablo Betancur Carvajal

Asesor proyecto de grado

Arq. Pablo Betancur Carvajal
Arq. Sebastián Restrepo Aguirre
Arq. Sebastian Hernandez
Arq. Jorge Gaviria
Arq. José Fernando Jaramillo Giraraldo

Universidad Santo Tomás
Facultad de arquitectura



Sede Medellín
2026-1



Elaboración propia

INTRODUCCIÓN

El municipio de Cañasgordas atraviesa un momento de transformación territorial impulsado por la construcción del Túnel del Toyo y la cconexión de la red de vías 4G, infraestructuras que reconfiguran las dinámicas de conectividad del occidente antioqueño y posicionan al territorio como un nodo estratégico dentro de los corredores regionales de movilidad, logística y desarrollo económico. Este nuevo escenario representa una oportunidad para fortalecer la integración regional y el desarrollo económico local; sin embargo, también plantea riesgos asociados a procesos de expansión urbana acelerada, ocupación desordenada del suelo y transformación de las dinámicas sociales y territoriales propias de Cañasgordas.

Históricamente, las grandes infraestructuras han generado impactos que trascienden la movilidad, produciendo cambios en la estructura territorial, la localización de actividades económicas y la relación entre lo urbano y lo rural. En municipios intermedios como Cañasgordas, estas transformaciones suelen ocurrir en contextos con limitaciones en sus capacidades de planificación y gestión territorial, situación que puede derivar en fenómenos de fragmentación, pérdida de identidad local y deterioro de la calidad espacial del entorno construido. Frente a este panorama, se hace necesaria una planificación anticipada capaz de orientar el crecimiento territorial hacia modelos más sostenibles, equilibrados y coherentes con las proyecciones planteadas por Agenda Antioquia 2040.

Actualmente, Cañasgordas presenta importantes carencias relacionadas con el espacio público, la vivienda y la infraestructura urbana. Los espacios públicos existentes son insuficientes, discontinuos y, en algunos casos, presentan condiciones de deterioro que limitan su capacidad como lugares de encuentro, integración y articulación territorial.

CP 01

Formulación

Formulación

La construcción del Túnel del Toyo y la red de vías 4G que conectan el Valle de Aburrá con el Urabá antioqueño representa una transformación significativa en la estructura territorial del occidente del departamento. Estas infraestructuras no solo mejoran la conectividad regional, sino que también generan nuevas dinámicas económicas y logísticas que impactan directamente a los municipios ubicados en su área de influencia. En este contexto, Cañasgordas se posiciona como un territorio estratégico dentro de este nuevo sistema de conectividad, lo que implica importantes oportunidades de desarrollo, pero también desafíos relacionados con la planificación y el ordenamiento de su crecimiento urbano.

A pesar de su ubicación estratégica, el municipio presenta debilidades en su estructura urbana que dificultan la capacidad de adaptación frente a los cambios que traerá la nueva infraestructura regional. La limitada disponibilidad de espacio público, el deterioro de algunos espacios urbanos, la falta de una estructura vial preparada para el incremento del flujo vehicular especialmente de carga y la ocupación informal de vacíos urbanos evidencian un tejido urbano fragmentado y con escasa articulación entre sus diferentes componentes.

De igual manera, el déficit habitacional existente refleja la insuficiencia de vivienda adecuada para la población, lo que genera

presión sobre los suelos urbanos disponibles y favorece procesos de expansión dispersa y poco planificada. Este fenómeno, sumado al crecimiento que puede derivarse de las nuevas dinámicas económicas del territorio, podría intensificar problemáticas urbanas como la ocupación informal, la pérdida de suelo rural y la fragmentación del espacio urbano si no se implementan estrategias claras de planificación territorial.

Aunque la Agenda Antioquia 2040 reconoce al municipio como un subnodo estratégico dentro del sistema territorial del departamento, en la actualidad no existen instrumentos o proyectos urbanos que traduzcan esta visión regional en estrategias concretas para el desarrollo local. Esta situación evidencia una brecha entre las proyecciones de crecimiento territorial y la capacidad actual del municipio para gestionar estos procesos de transformación.

En este sentido, surge la necesidad de formular una propuesta que permita anticipar las dinámicas de crecimiento derivadas de las nuevas infraestructuras, orientando el desarrollo urbano de Cañasgordas hacia un modelo más equilibrado, donde el espacio público, la vivienda y la infraestructura urbana actúen como elementos estructurantes del territorio. La planificación se convierte así en una herramienta fundamental para transformar los riesgos asociados al crecimiento acelerado en oportunidades para mejorar la calidad de vida de la población y consolidar el papel estratégico del municipio dentro del sistema territorial del occidente antioqueño.



Elaboración propia

Planteamiento

Cañasgordas ha comenzado a experimentar transformaciones urbanas derivadas de su nueva condición de conectividad regional dentro del occidente antioqueño. La llegada de infraestructuras como el Túnel del Toyo y la red de vías 4G no solo modifica los tiempos de movilidad y las dinámicas económicas del territorio, sino que también genera nuevas presiones sobre la estructura urbana del municipio y su capacidad de adaptación frente a futuros procesos de crecimiento.

A pesar de este escenario de proyección regional, el municipio presenta una estructura urbana con bajos niveles de articulación entre los sistemas de espacio público, movilidad, equipamientos y vivienda. La presencia de vacíos urbanos, la discontinuidad peatonal y la débil relación entre los diferentes sectores del casco urbano evidencian un territorio que aún no cuenta con estrategias capaces de orientar de manera integral su desarrollo futuro.

Esta condición genera preocupación frente a la manera en que el municipio podría responder a las nuevas dinámicas territoriales sin afectar su identidad urbana y paisajística. El crecimiento desordenado, la ocupación inadecuada del suelo y la expansión fragmentada podrían debilitar las relaciones entre el espacio construido, el entorno natural y las dinámicas sociales propias del municipio.

En este contexto, se hace necesario plantear estrategias urbanas que permitan consolidar una estructura territorial más integrada, donde el espacio público funcione como elemento articulador entre los distintos sistemas urbanos y como soporte para las futuras dinámicas de crecimiento. Desde esta perspectiva, el proyecto propone el desarrollo de un plan parcial orientado a fortalecer la conectividad, recuperar vacíos urbanos y consolidar nuevas relaciones entre vivienda, movilidad, equipamientos y paisaje, buscando orientar el desarrollo de Cañasgordas hacia un modelo urbano más equilibrado, sostenible y coherente con las transformaciones regionales del territorio.

■ **Justificación**

Las transformaciones territoriales generadas por grandes infraestructuras requieren procesos de planificación que permitan orientar el crecimiento urbano y garantizar que las oportunidades de desarrollo se traduzcan en mejoras reales para la calidad de vida de la población. En el caso de Cañasgordas, la construcción del Túnel del Toyo y la red de vías 4G plantea un escenario de cambio que puede modificar significativamente las dinámicas económicas, logísticas y urbanas del municipio.

Aunque estas infraestructuras representan una oportunidad para fortalecer la conectividad regional y dinamizar la economía local, también implican riesgos asociados al crecimiento urbano acelerado, la presión sobre el suelo y la aparición de nuevas dinámicas territoriales que, si no son planificadas adecuadamente, podrían generar procesos de expansión desordenada, fragmentación urbana y deterioro del paisaje rural.

En este contexto, resulta fundamental desarrollar herramientas de planificación que permitan anticipar estos cambios y orientar el crecimiento del municipio de manera organizada. La planificación urbana no solo permite responder a las demandas actuales del territorio, sino también preparar al municipio para enfrentar los desafíos que traerán las nuevas dinámicas regionales.

El proyecto se justifica entonces en la

necesidad de formular una propuesta que articule vivienda, espacio público, equipamientos y dentro de una visión integral del territorio. A través de un Plan parcial, se busca consolidar una estructura espacial que fortalezca la habitabilidad, promueva la integración social y permita que Cañasgordas aproveche su posición estratégica dentro del sistema territorial del occidente antioqueño.

De esta manera, el proyecto no se limita a responder a problemáticas urbanas existentes, sino que plantea una estrategia para orientar el desarrollo futuro del municipio, integrando las dinámicas locales con las transformaciones regionales planteadas por la Agenda Antioquia 2040.

Objetivos
Objetivo general

Desarrollar un plan parcial para el municipio de Cañasgordas que permita orientar su crecimiento territorial frente a las nuevas dinámicas generadas por el Túnel del Toyo y la red de vías 4G, mediante estrategias de ordenamiento que articulen espacio público, vivienda, logística y equipamientos, fortaleciendo la estructura urbana y la calidad de vida de sus habitantes.

Objetivos específicos

1. Analizar las transformaciones territoriales generadas por el Túnel del Toyo y la red de conectividad regional, comprendiendo el papel estratégico de Cañasgordas

dentro del occidente antioqueño.

2. Identificar las principales problemáticas urbanas del municipio relacionadas con espacio público, movilidad, vivienda y uso del suelo.

3. Formular estrategias de ordenamiento territorial que permitan orientar el crecimiento urbano de manera organizada, sostenible y coherente con la visión planteada en la Agenda Antioquia 2040.

4. Proponer un plan parcial que consolide el espacio público como elemento estructurante del territorio, integrando vivienda, equipamientos y áreas logísticas dentro de una estructura urbana articulada.

Metodología

El desarrollo del proyecto se estructura a partir de un proceso metodológico que combina análisis territorial, diagnóstico urbano y desarrollo proyectual, con el objetivo de comprender las dinámicas del territorio y formular una propuesta que responda a las transformaciones derivadas de la nueva infraestructura regional.

En una primera fase se realiza un análisis territorial, con el propósito de comprender el papel del occidente antioqueño dentro del sistema de conectividad del departamento. Este análisis permite identificar las transformaciones que generan el Túnel del Toyo y la red de vías 4G, así como el posicionamiento

Justificación
estratégico del municipio de Cañasgordas dentro de estas nuevas dinámicas territoriales.

Posteriormente, se desarrolla una fase de diagnóstico urbano, en la que se estudian las condiciones actuales del municipio a partir del análisis de su estructura urbana, el sistema vial, el espacio público, la vivienda y los usos del suelo. Este diagnóstico permite identificar las principales problemáticas del territorio, así como las áreas con mayor potencial para procesos de intervención y transformación urbana.

En una tercera fase se establecen estrategias de ordenamiento territorial, orientadas a responder a las problemáticas identificadas y a anticipar las dinámicas de crecimiento derivadas de la nueva infraestructura. Estas estrategias buscan fortalecer la estructura urbana del municipio mediante la consolidación del espacio público, la organización de los usos del suelo y la articulación entre vivienda, equipamientos y actividades logísticas.

Finalmente, el proceso culmina con el desarrollo del plan parcial, en el cual se materializan las estrategias planteadas mediante la propuesta de una estructura urbana que articula espacio público, vivienda, movilidad y equipamientos. Esta propuesta busca orientar el crecimiento del municipio de manera organizada, integrando las dinámicas locales con los procesos de transformación regional derivados de las nuevas infraestructuras.

Las transformaciones territoriales generadas por grandes infraestructuras han sido ampliamente estudiadas en el campo del urbanismo y la planificación territorial. Estas obras no solo mejoran la conectividad entre regiones, sino que también modifican las dinámicas económicas, sociales y espaciales de los territorios en los que se implantan. En muchos casos, la construcción de nuevas vías y corredores logísticos genera procesos de crecimiento urbano acelerado, aparición de nuevas centralidades y cambios en la ocupación del suelo. Según Manuel Castells, las infraestructuras de movilidad y comunicación funcionan como redes capaces de reorganizar las relaciones territoriales y económicas, transformando la manera en que las ciudades se articulan dentro de sistemas regionales más amplios. Desde esta perspectiva, la infraestructura no actúa únicamente como una obra técnica, sino como un elemento que redefine las dinámicas del territorio y condiciona nuevas formas de ocupación urbana.

Frente a estos procesos, la planificación territorial se convierte en una herramienta fundamental para orientar el desarrollo de las ciudades y evitar fenómenos como la expansión desordenada, la fragmentación urbana y la pérdida de identidad territorial. Autores como Jordi Borja plantean que el crecimiento urbano debe ser acompañado por estrategias de planificación capaces de

fortalecer la cohesión social y garantizar una relación equilibrada entre infraestructura, espacio público y calidad de vida. En este sentido, la ausencia de planificación frente a grandes proyectos regionales puede generar procesos de segregación espacial y ocupación inadecuada del suelo, especialmente en municipios intermedios que comienzan a recibir nuevas dinámicas económicas y poblacionales.

Dentro de este contexto, el concepto de infraestructura como elemento estructurante del territorio plantea que las redes de movilidad y conectividad no deben entenderse únicamente como sistemas funcionales de transporte, sino como estructuras capaces de organizar el crecimiento urbano y transformar el paisaje. Stan Allen, desde su teoría del “urbanismo infraestructural”, explica que las infraestructuras tienen la capacidad de actuar como soportes organizadores del territorio, articulando actividades, flujos y relaciones urbanas a diferentes escalas. De esta manera, las infraestructuras regionales producen nuevas oportunidades de desarrollo, pero también generan desafíos relacionados con el manejo del crecimiento urbano y la distribución equilibrada de los beneficios del desarrollo territorial.

Por otra parte, el urbanismo contemporáneo reconoce la importancia de fortalecer la relación entre lo urbano y lo rural, especialmente en municipios intermedios que funcionan como puntos de transición entre las dinámicas metropolitanas y los territorios

rurales. En relación con esto, Bernardo Secchi plantea que la ciudad contemporánea debe entenderse desde sus múltiples relaciones territoriales y paisajísticas, superando la visión tradicional que separa lo urbano de lo rural. Bajo esta mirada, el crecimiento urbano debe plantearse de manera que permita conservar las características del paisaje, las dinámicas productivas locales y las relaciones sociales propias del territorio, evitando modelos de expansión urbana que reproduzcan problemáticas propias de las grandes ciudades.

En este sentido, el espacio público adquiere un papel fundamental como elemento estructurante de la ciudad. Más allá de su función recreativa, el espacio público cumple un papel clave en la organización del territorio, la movilidad, la interacción social y la construcción de identidad urbana. Jan Gehl sostiene que los espacios públicos de calidad fortalecen la vida colectiva y promueven ciudades más habitables, priorizando la experiencia humana dentro del entorno urbano. Asimismo, autores como Kevin Lynch afirman que la configuración del espacio público influye directamente en la percepción e identidad de la ciudad, permitiendo construir relaciones más claras entre los habitantes y el territorio.

A partir de estos enfoques, el proyecto plantea el espacio público como un elemento central dentro de la propuesta de intervención urbana en el municipio de Cañasgordas. En un contexto marcado por la llegada de nuevas infraestructuras regionales y la posible

intensificación de las dinámicas económicas y logísticas, el fortalecimiento del espacio público se plantea como una estrategia capaz de orientar el crecimiento urbano, mejorar la calidad de vida de la población y consolidar una estructura territorial más equilibrada.

De esta manera, el proyecto se fundamenta en la idea de que la arquitectura y el urbanismo pueden actuar como herramientas para interpretar las transformaciones del territorio y orientar su desarrollo hacia modelos más sostenibles, integrados y coherentes con las dinámicas regionales planteadas por Agenda Antioquia 2040. Desde esta perspectiva, el proyecto busca entender la infraestructura no solo como un elemento de conexión regional, sino como una oportunidad para construir nuevas relaciones entre paisaje, espacio público, vivienda y desarrollo territorial.



Elaboración propia

CP 02

Entendimiento del lugar

Ubicación Santa Fe de Antioquia



Municipio localizado en la subregión del occidente antioqueño, al noroccidente de Medellín. Su posición geográfica lo ha consolidado históricamente como un punto estratégico de conexión entre el Valle de Aburrá y la región de Urabá, articulándose a importantes corredores de movilidad y comerciodeldepartamento.LimitaconGiraldo, Buriticá, Olaya y Sopetrán, y se encuentra aproximadamente a 55 km de Medellín.

En el contexto regional, su cercanía al corredor vial asociado al Túnel del Toyo y a la Vía al Mar fortalece su condición como nodo estratégico dentro de las dinámicas de conectividad, turismo y desarrollo económico del occidente antioqueño.



Archivo web consultado en Google Images, 2026



Elaboración propia

Santa Fe de Antioquia **Vía al Toyo**

Area

493 km2 de los cuales 5.042km2 urbanos

Habitantes

28.049 habitantes v

Análisis del espacio público

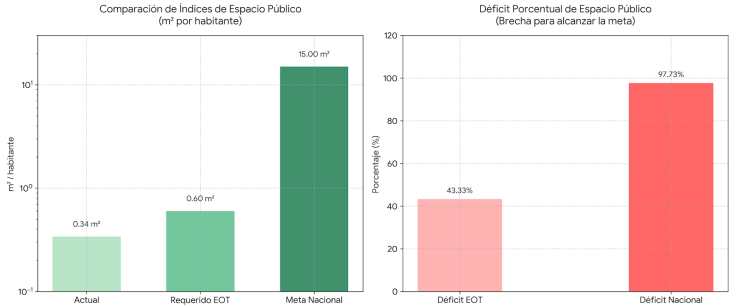
El municipio presenta un índice crítico de 0,34 m²/hab de espacio público. Aunque se aproxima parcialmente al estándar establecido por el EOT (0,60 m²/hab), aún presenta un déficit del 43,33 %, evidenciando una insuficiencia significativa en la disponibilidad de áreas públicas para la población.

Sin embargo, al contrastar esta condición con la meta nacional de 15 m²/hab, el déficit estructural alcanza el 97,73 %, equivalente a una carencia aproximada de 414.570,14 m² de espacio público. Esta

situación evidencia un rezago histórico en la consolidación de espacios colectivos y áreas de encuentro dentro del municipio.

En este contexto, los datos obtenidos justifican técnicamente la necesidad de desarrollar estrategias urbanas y proyectos integrales orientados a fortalecer el sistema de espacio público, mejorar la calidad ambiental y consolidar una estructura urbana más equilibrada y articulada para el municipio.

Graficas del espacio público actual



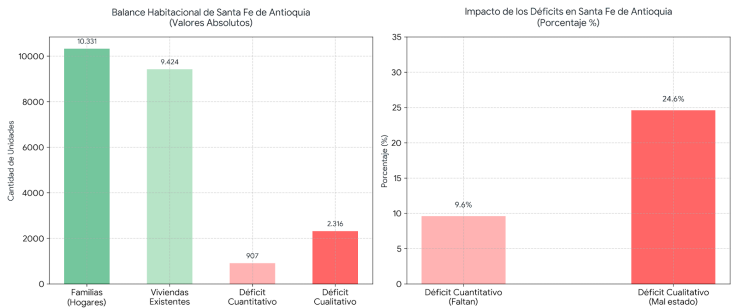
Análisis déficit de vivienda

El análisis habitacional consolidado de Santa Fe de Antioquia expone un modelo de media consolidación, donde coexisten un centro histórico y barrios tradicionales consolidados junto a zonas periféricas desarticuladas. Con una demanda de 10.331 hogares y una oferta de 9.424 viviendas, el déficit cuantitativo se sitúa en el 9,6% (907 unidades faltantes), concentrando la presión inmobiliaria en los vacantes y áreas de expansión periféricas.

Por su parte, la problemática estructural prioritaria sigue siendo la calidad del hábitat, con un déficit cualitativo que alcanza el 24,6%

Ubicación (2.316 viviendas en mal estado). Estos datos justifican una estrategia de ordenamiento que equilibre la densificación o extensión controlada en la periferia con un fuerte programa de mejoramiento arquitectónico y del espacio público en los sectores tradicionales que evidencian deterioro físico.

Graficas de déficit habitacional actual

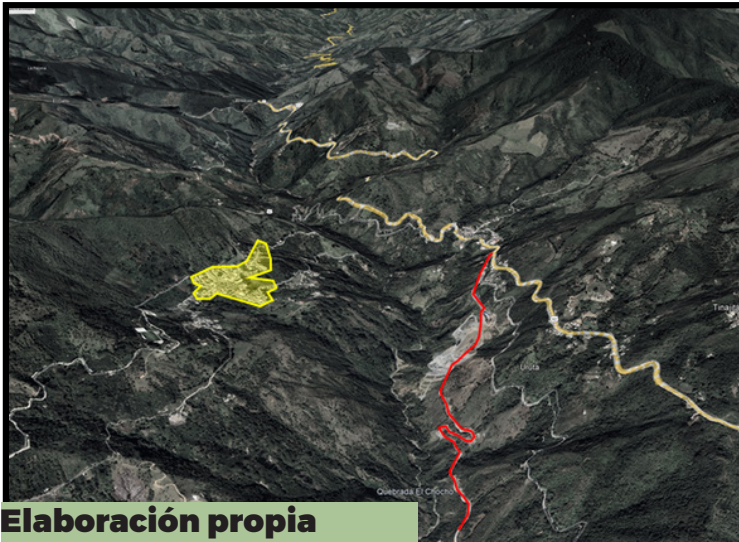


Ubicación Giraldo



Municipio ubicado en la subregión del occidente antioqueño, al occidente de Medellín. Su territorio se encuentra en una zona de transición entre las dinámicas rurales del occidente y los nuevos corredores regionales de conectividad impulsados por las vías 4G. Limita con Cañasgordas, Buriticá y Santa Fe de Antioquia, formando parte del sistema territorial estratégico del occidente de Antioquia.

La proximidad de Giraldo al corredor vial del Túnel del Toyo le otorga relevancia dentro de las nuevas dinámicas logísticas y territoriales proyectadas para la región, generando procesos de transformación asociados al crecimiento, la movilidad y la conectividad regional.



Elaboración propia

Giraldo **Vía al Toyo**

Area

96 km2 de los cuales 5.9km2 urbanos

Habitantes

5.963 habitantes actuales

Análisis del espacio público

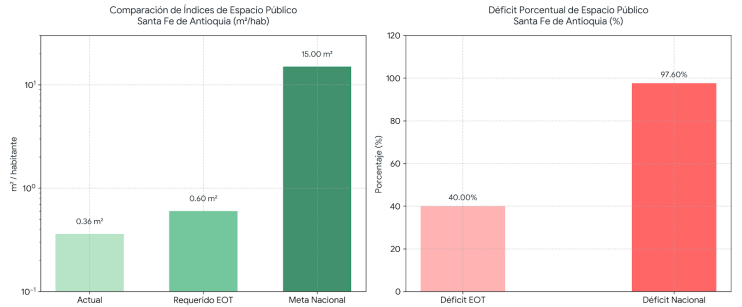
En el municipio de Giraldo, el análisis territorial evidencia un índice actual de espacio público de 0,36 m²/hab, equivalente a 1.091,52 m² existentes para una población de 3.032 habitantes. Frente a lo establecido por el Esquema de Ordenamiento Territorial (EOT), que fija una meta de 0,60 m²/hab, el municipio presenta un déficit del 40,00%, correspondiente a 727,68 m² de espacio público por ejecutar.

Por otra parte, la brecha estructural se intensifica al comparar estas cifras con el estándar de la meta nacional de 15m²/hab. Bajo este referente,

el déficit asciende al 97,60%, representando un rezago histórico de aproximadamente 44.388,48 m² de espacio público efectivo.

Estas condiciones evidencian la necesidad de formular proyectos urbanísticos y espacios públicos articuladores que funcionen como ejes estructurantes del territorio, fortaleciendo la cohesión urbana, las dinámicas sociales y la calidad de vida de la población.

Graficas del espacio público actual



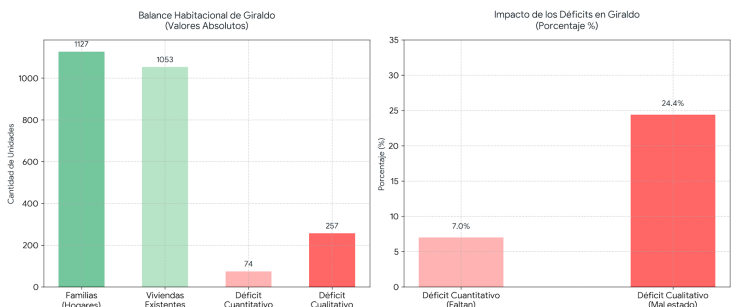
Análisis déficit de vivienda

El panorama de vivienda en Giraldo refleja un escenario de baja consolidación urbana, condicionado por un núcleo poblacional pequeño, un fuerte predominio rural y una notable cantidad de suelo disponible sin desarrollar dentro de su perímetro. Frente a una demanda de 1.127 hogares y una oferta de 1.053 viviendas, el déficit cuantitativo es marginal, situándose en un 7,0% (74 viviendas faltantes).

El problema neurálgico en el territorio se concentra en la precariedad de las condiciones habitacionales existentes: el déficit cualitativo afecta al 24,4% de la muestra (257 viviendas en mal estado). Este

Ubicación Giraldo balance justifica técnicamente que el diseño urbano-arquitectónico en Giraldo no debe direccionarse hacia la expansión desmedida del suelo, sino hacia proyectos de acupuntura urbana, consolidación de vacantes y un riguroso mejoramiento del entorno habitacional y de los servicios públicos existentes.

Graficas de déficit habitacional actual



Ubicación Cañasgordas



Municipio ubicado en la subregión del occidente antioqueño, al noroccidente de Medellín. Su territorio se encuentra en una posición estratégica dentro del corredor regional que conecta el Valle de Aburrá con el Urabá antioqueño, consolidándose como un punto de transición entre las dinámicas rurales del occidente y las nuevas infraestructuras de conectividad regional impulsadas por el Túnel del Toyo y las vías 4G. Limita con los municipios de Frontino, Abriaquí, Giraldo y Buriticá, formando parte del sistema territorial estratégico del occidente de Antioquia.

La proximidad de Cañasgordas al corredor vial del Túnel del Toyo posiciona al municipio dentro de las nuevas dinámicas logísticas, económicas y territoriales proyectadas para la región, generando procesos de transformación asociados al crecimiento urbano, la movilidad y la conectividad regional.



Archivo web consultado en Google Images, 2026



Elaboración propia



Area

396 km2 de los cuales 5.3km2 urbanos

Habitantes

17.368 habitantes actuales

Análisis del espacio público

El municipio de Cañasgordas registra el índice de espacio público más crítico dentro de la subregión analizada, alcanzando apenas 0,29 m²/hab. Frente a la meta establecida por el EOT (0,60 m²/hab), el municipio presenta un déficit del 51,67 %, evidenciando la insuficiencia de espacios de encuentro e integración dentro de la estructura urbana. Al compararlo con el estándar nacional de 15 m²/hab, la brecha territorial alcanza un déficit del 98,07 %, reflejando una condición crítica en términos de habitabilidad y calidad urbana. Estos indicadores evidencian la

necesidad de transformar los vacíos urbanos y las áreas subutilizadas del municipio en nuevos espacios públicos capaces de articular el tejido urbano y fortalecer la cohesión territorial.

Graficas del espacio público actual

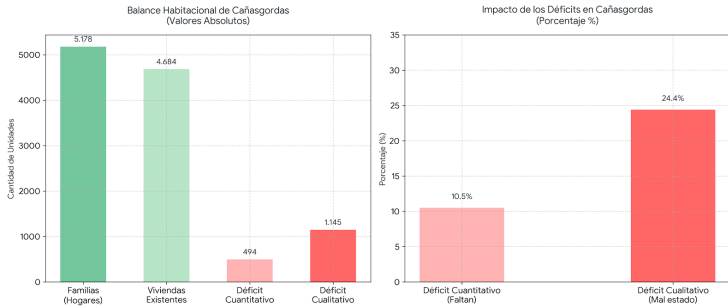


Análisis déficit de vivienda

El escenario habitacional de Cañasgordas evidencia una estructura urbana de baja consolidación, caracterizada por un crecimiento disperso, bajas densidades y una alta presencia de suelo subutilizado dentro del perímetro urbano. Frente a una demanda de 5.178 hogares y 4.684 viviendas construidas, el municipio presenta un déficit cuantitativo del 10,5 %, equivalente a 494 viviendas faltantes.

Paralelamente, el déficit cualitativo alcanza el 24,4 %, representado en 1.145 viviendas en condiciones inadecuadas. Esta condición evidencia la necesidad de implementar estrategias de densificación y consolidación urbana dentro de los vacíos urbanos existentes, complementadas con procesos de mejoramiento habitacional y nuevos espacios públicos capaces de fortalecer la articulación del tejido

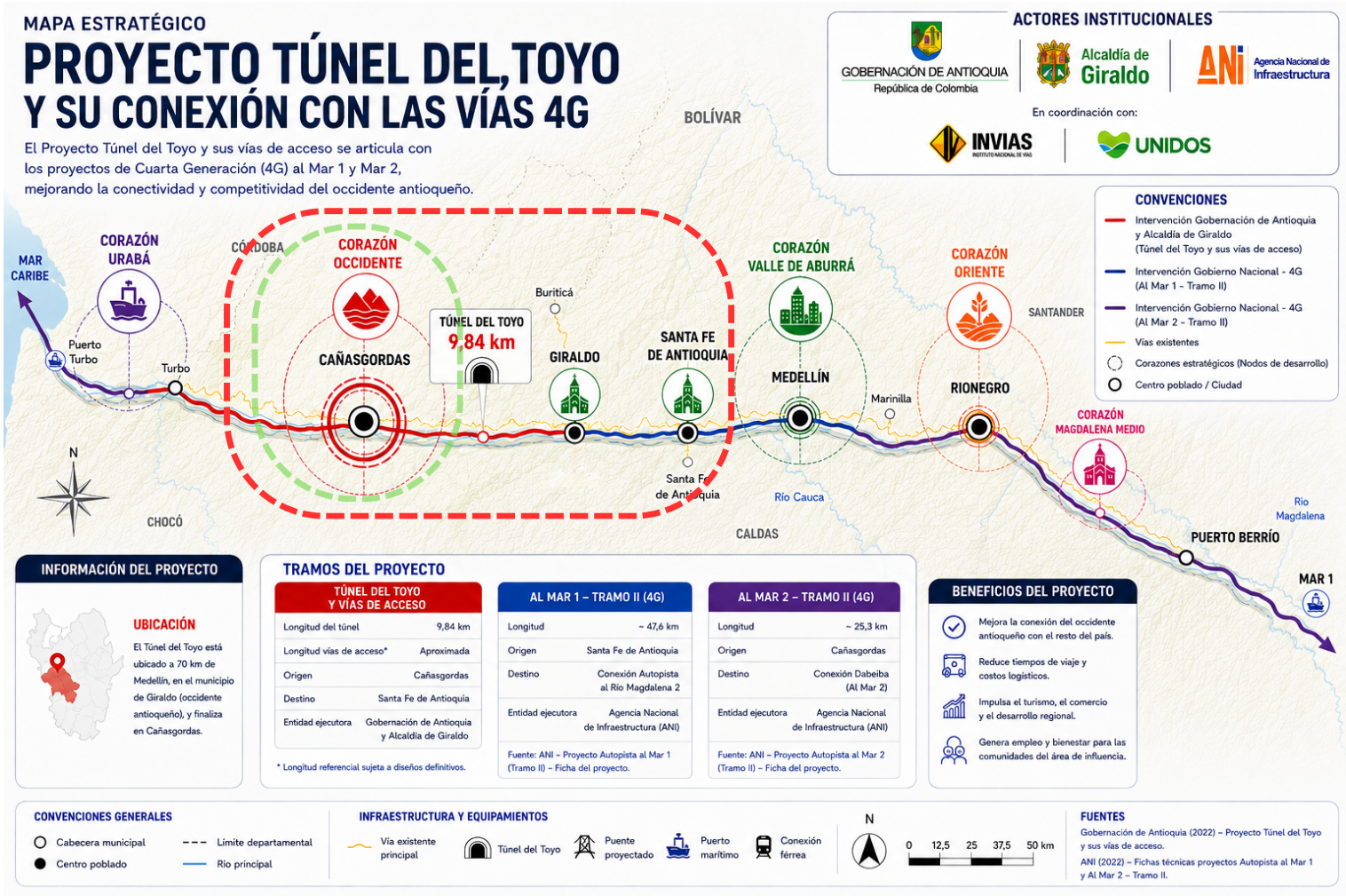
Graficas de déficit habitacional actual



Criterios de selección

El análisis de los municipios de Giraldo y Santa Fe de Antioquia surge a partir de su relación directa con el corredor vial del Túnel del Toyo y las vías 4G, entendiendo estas infraestructuras como elementos capaces de transformar las dinámicas urbanas y territoriales del occidente antioqueño. A partir de ello, se estudió el grado de cercanía e impacto que estos proyectos generan sobre cada uno de los municipios, evaluando principalmente sus condiciones urbanas actuales, como el déficit de vivienda y de espacio público.

Como resultado de este análisis comparativo, se selecciona a Cañasgordas como municipio de intervención debido a que presenta mayores problemáticas relacionadas con el déficit habitacional y la insuficiencia de espacio público, además de una posición estratégica dentro del sistema de conexión regional. Su relación directa con la desembocadura del Túnel del Toyo y su proyección como nodo logístico del occidente antioqueño, planteada en la Agenda Antioquia 2040, convierten al municipio en un territorio clave para proponer estrategias de anticipación urbana frente a las futuras transformaciones territoriales.



Ubicación

El municipio de Cañasgordas se localiza en la subregión del occidente del departamento de Antioquia, en la zona noroccidental de Colombia. Su posición geográfica lo sitúa en un territorio de transición entre el Valle de Aburrá y la región de Urabá, lo que históricamente le ha otorgado un papel de conexión dentro de las dinámicas de movilidad y comercio del departamento.

Cañasgordas limita al norte con los municipios de Frontino y Abriaquí, al sur con Giraldo, al oriente con Buriticá y al occidente nuevamente con Frontino. El municipio se encuentra aproximadamente a 108 kilómetros de la ciudad de Medellín y forma parte de un corredor territorial que conecta el interior del departamento con el Urabá antioqueño.

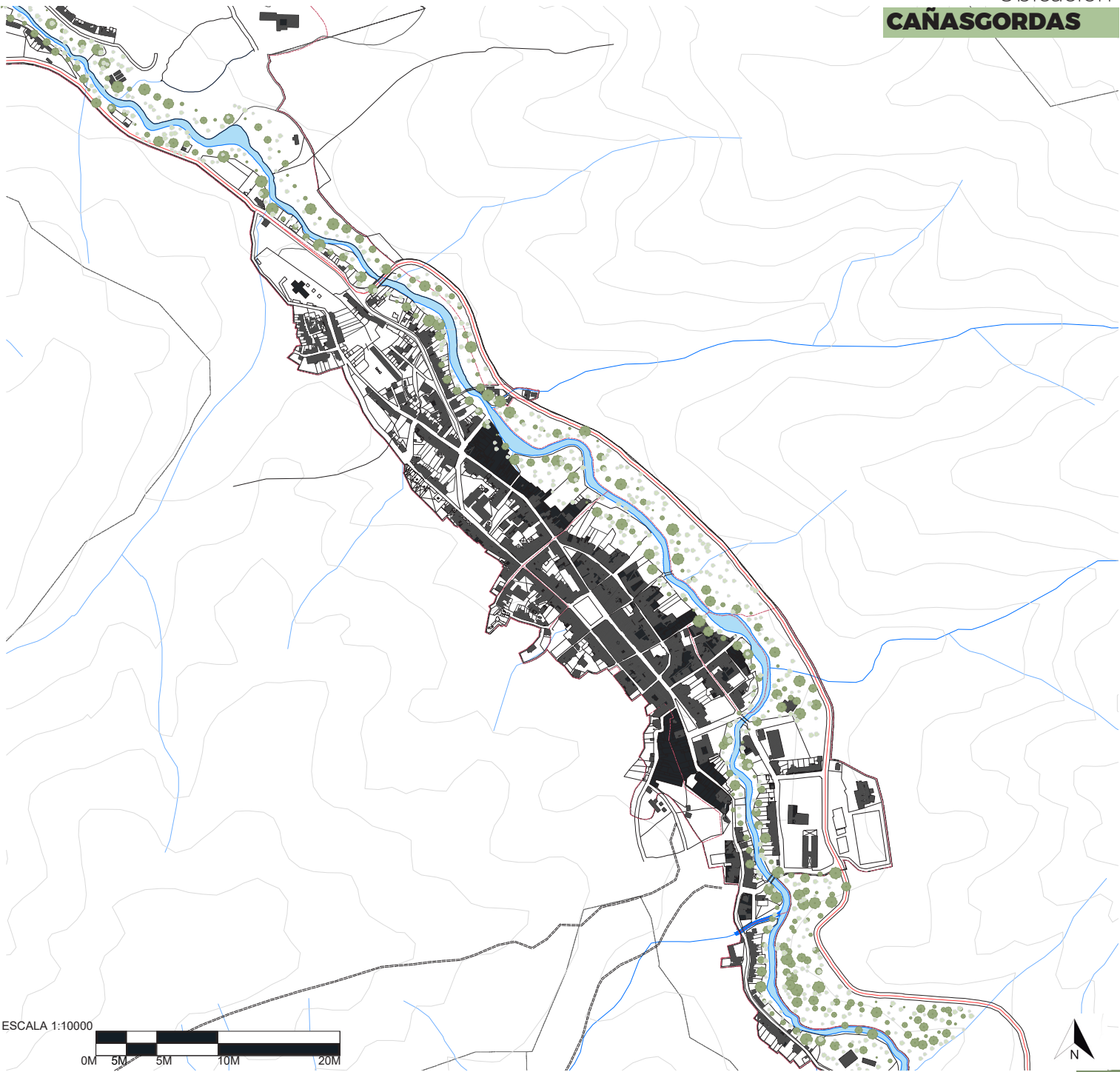
En el contexto regional, su ubicación adquiere una relevancia estratégica debido a su proximidad con el corredor vial asociado al Túnel del Toyo y a la red de vías 4C, infraestructuras que buscan mejorar la conectividad entre el Valle de Aburrá y el mar Caribe. Esta condición posiciona al municipio dentro de un sistema territorial en transformación, en el que se proyectan nuevas dinámicas económicas, logísticas y urbanas para el occidente antioqueño.

Población	Extención Territorio	Veredas	Corregimientos	Altitud	Temperatura
16.391	396 km² 390 KM2 RURAL 5.43 URBANO	68	3	1.320 S.N.M	21°

Antioquia

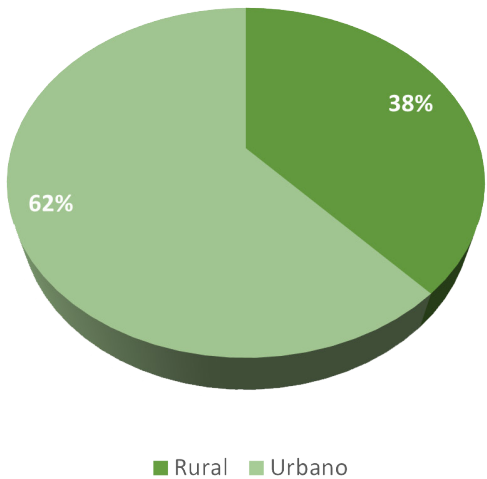


Cañasgordas

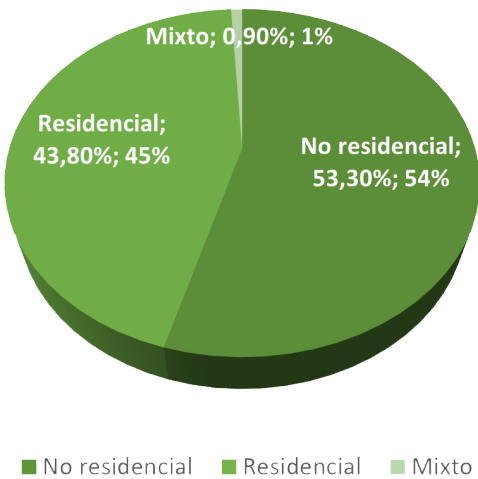


Análisis social

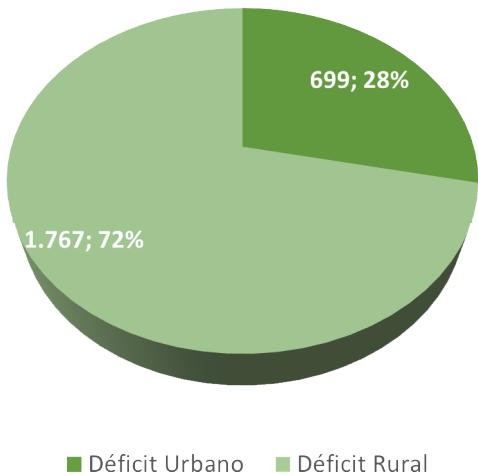
Población

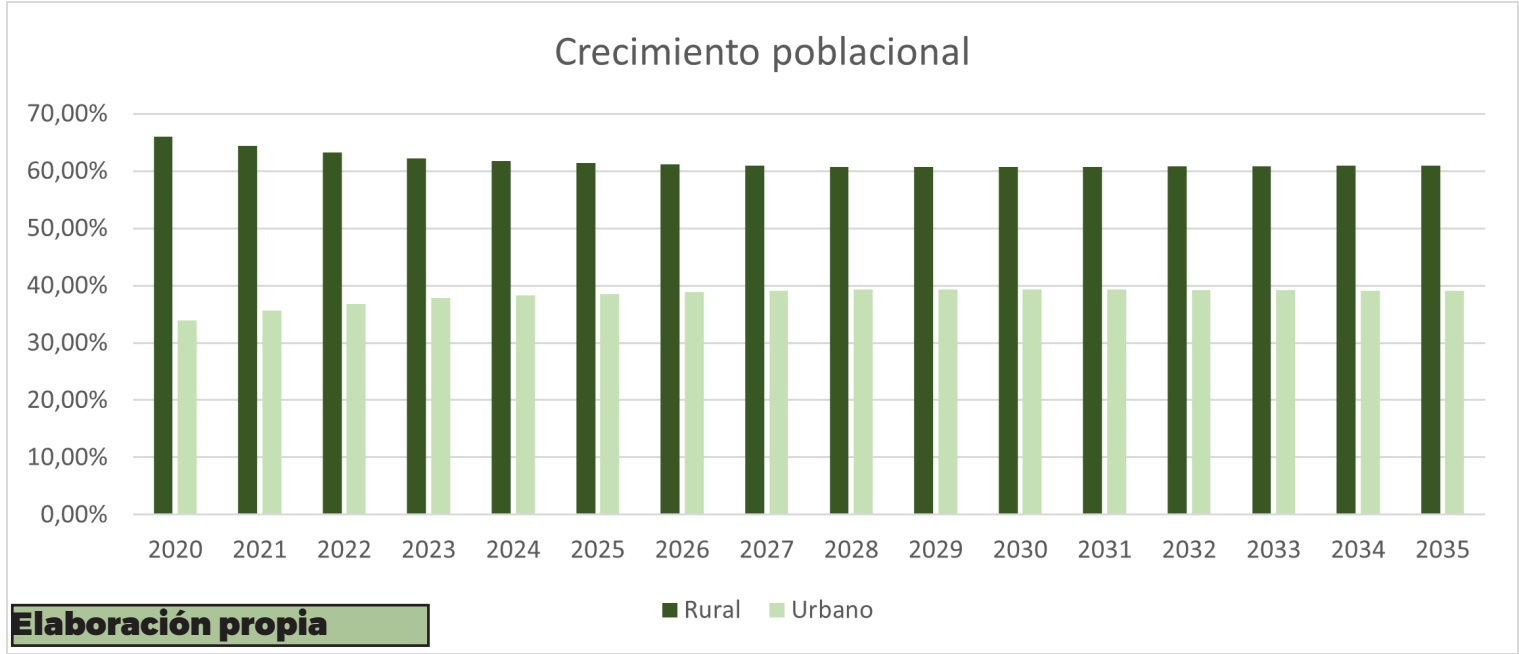


Viviendas 5,354



Habitacional





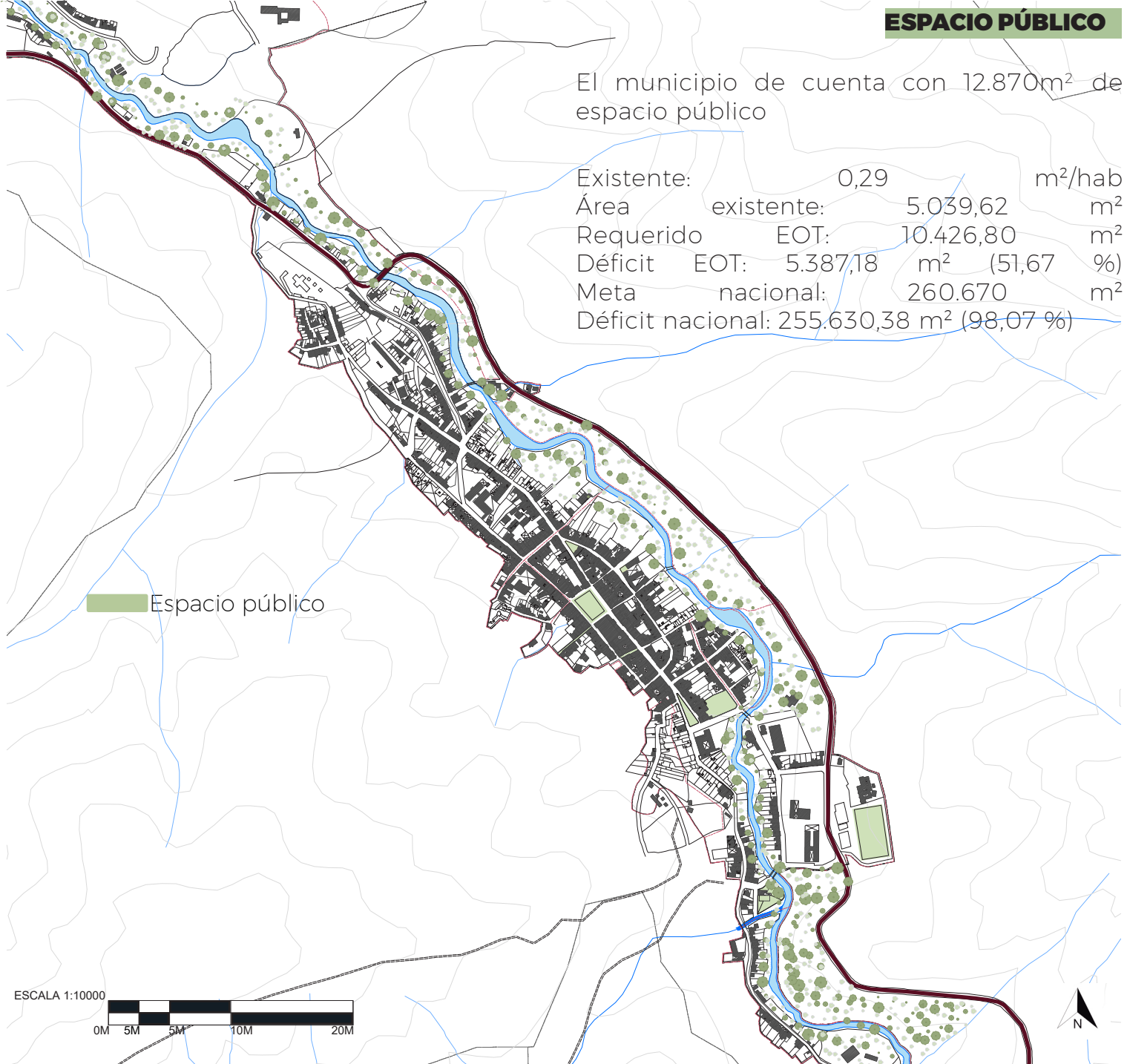
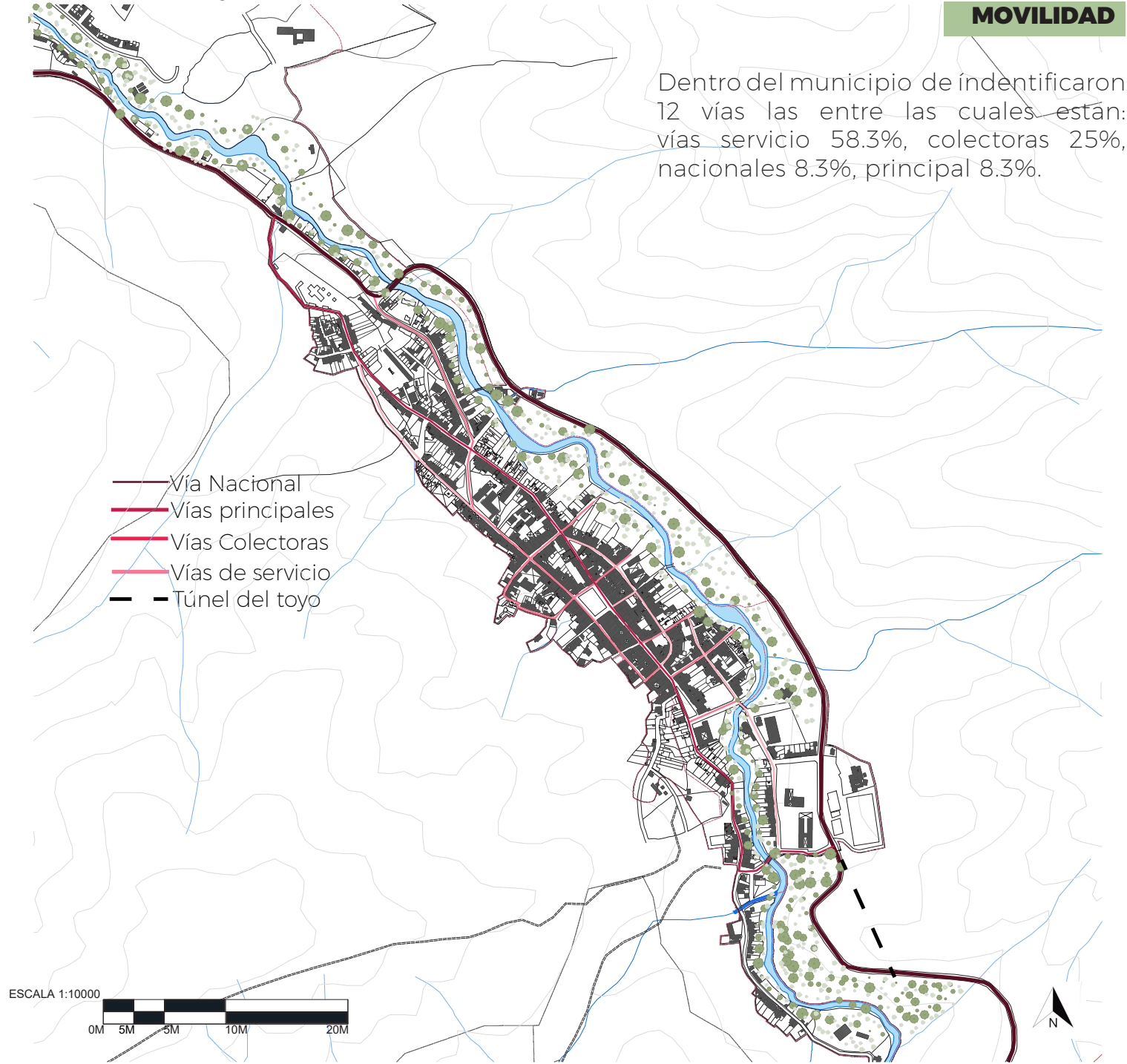
Los datos poblacionales fueron obtenidos del Censo Nacional de Población y Vivienda POST COVID-19 2020-2035 del DANE.

5,39% en 2021
Crecimiento
Acelerado

PUNTO DE MAYOR EXPANSIÓN

0,09% en 2033
Crecimiento Lento

PUNTO DE MENOR CRECIMIENTO



EQUIPAMIENTOS

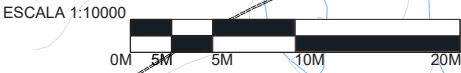
Se identificaron 11 equipamientos en el casco urbano en los que predomina el religioso con 18.18% y el educativo también con el 18.18%.

- Espacio público
- Equipamientos religiosos
- Equipamientos educativos
- Equipamientos Salud
- Cementerio
- Equipamientos almacenamiento y distribución
- Equipamientos institucionales



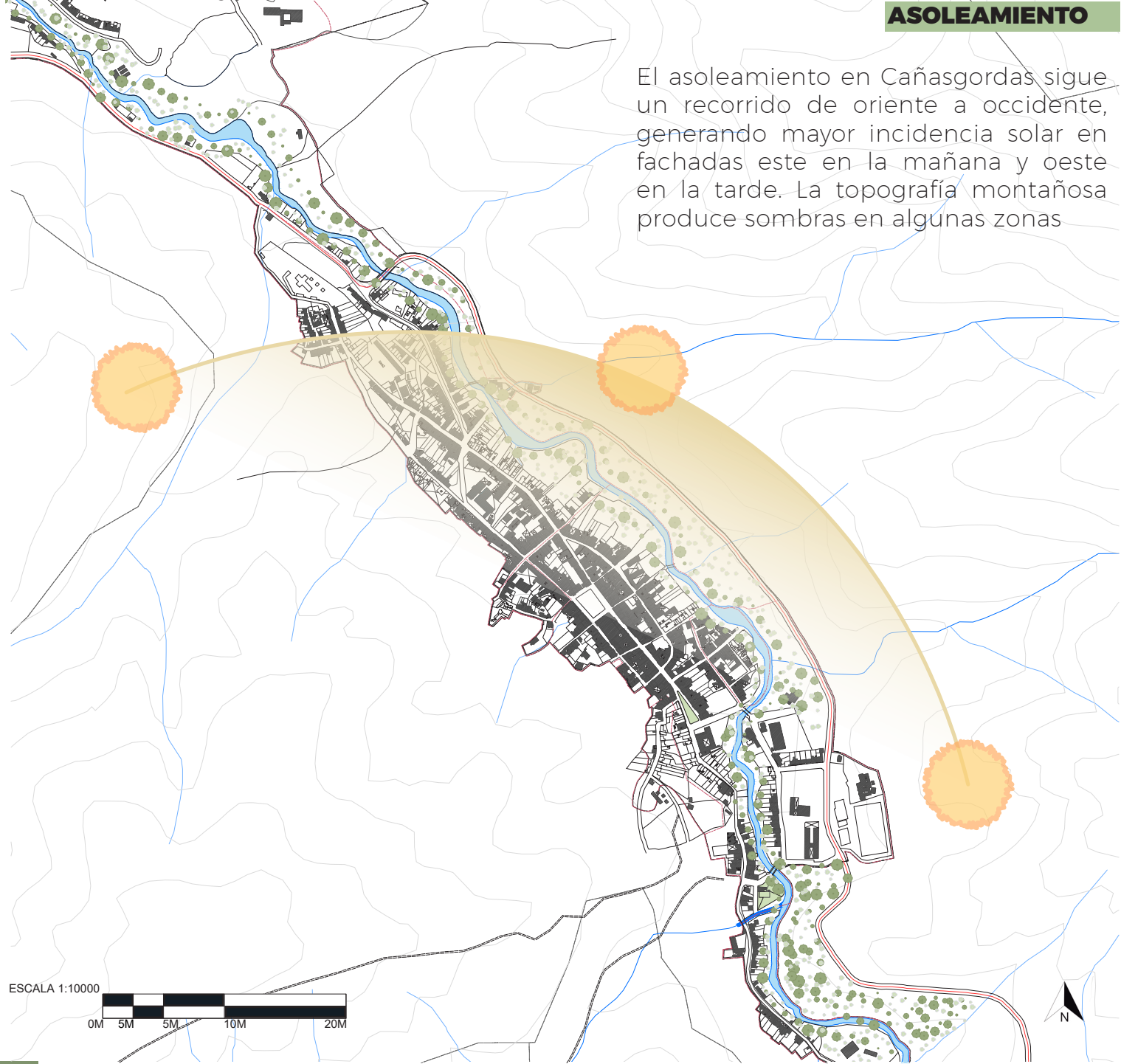
Usos

- Vía Nacional
- Vías principales
- Vías Colectoras
- Vías de servicio
- Túnel del Toyo
- Espacio público
- Equipamientos religiosos
- Equipamientos educativos
- Equipamientos Salud
- Cementerio
- Equipamientos almacenamiento y distribución
- Equipamientos institucionales



ASOLEAMIENTO

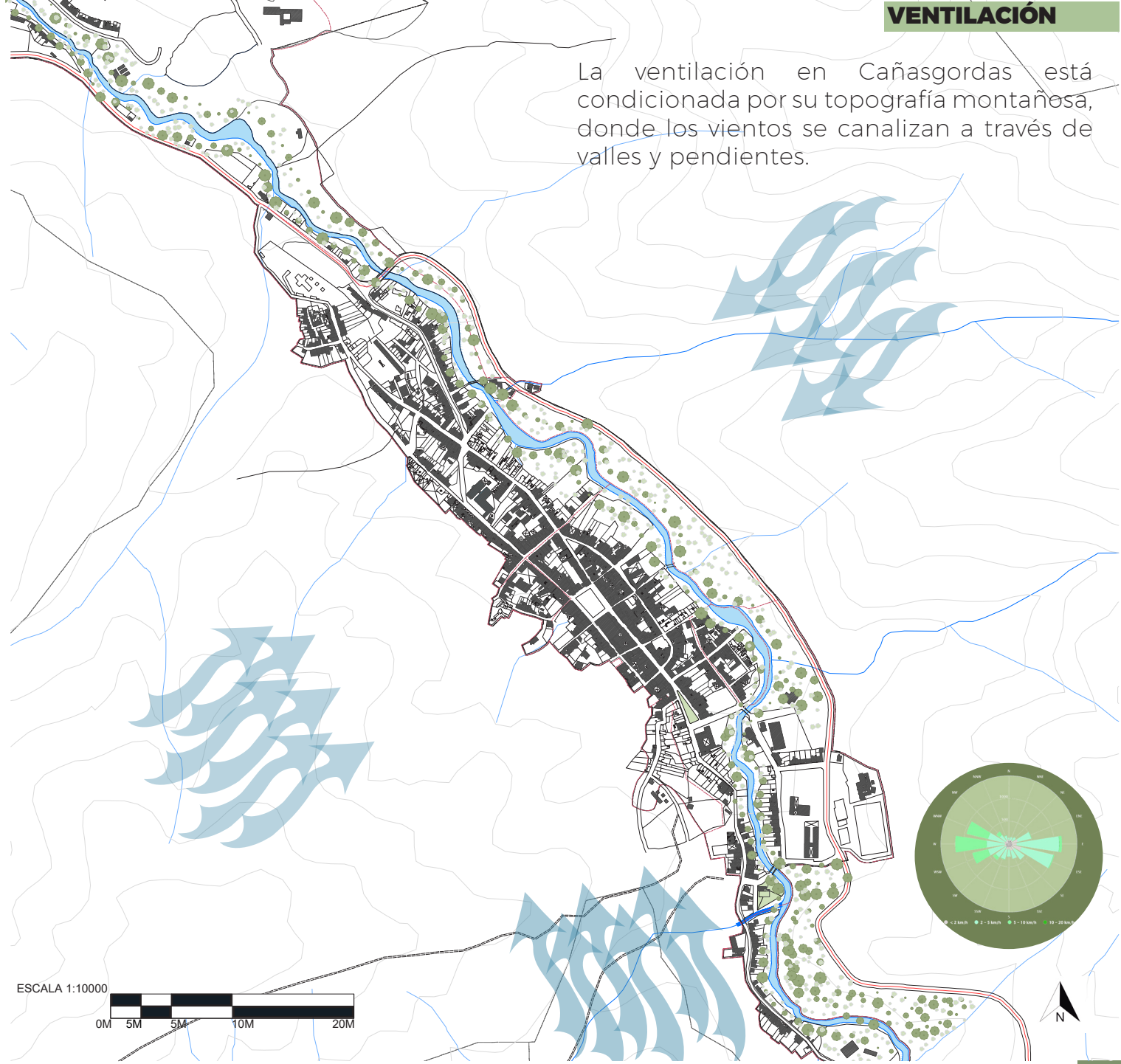
El asoleamiento en Cañasgordas sigue un recorrido de oriente a occidente, generando mayor incidencia solar en fachadas este en la mañana y oeste en la tarde. La topografía montañosa produce sombras en algunas zonas



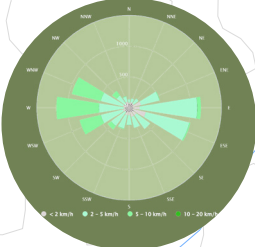
ESCALA 1:10000
0M 5M 5M 10M 20M

VENTILACIÓN

La ventilación en Cañasgordas está condicionada por su topografía montañosa, donde los vientos se canalizan a través de valles y pendientes.

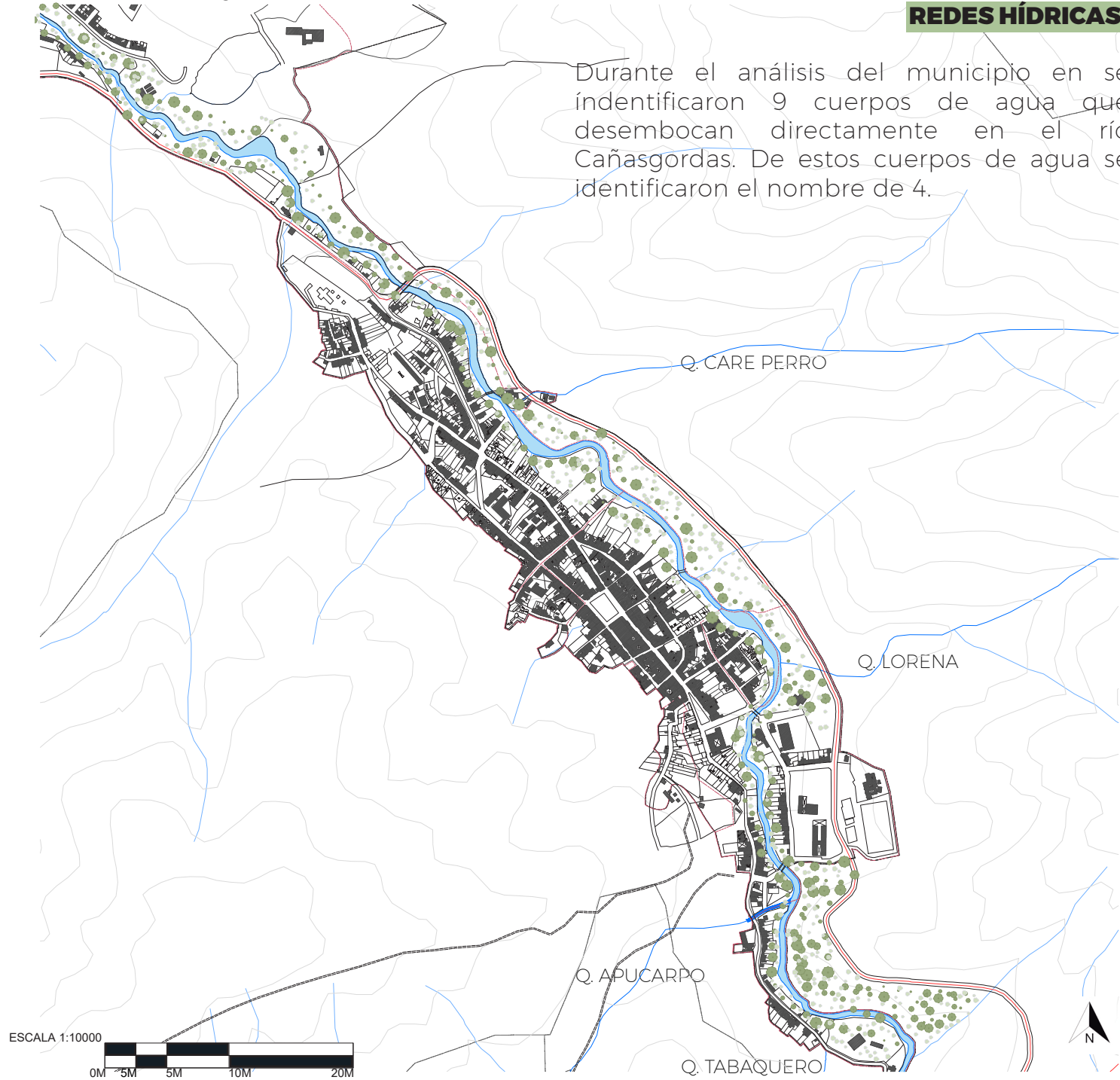


ESCALA 1:10000
0M 5M 5M 10M 20M

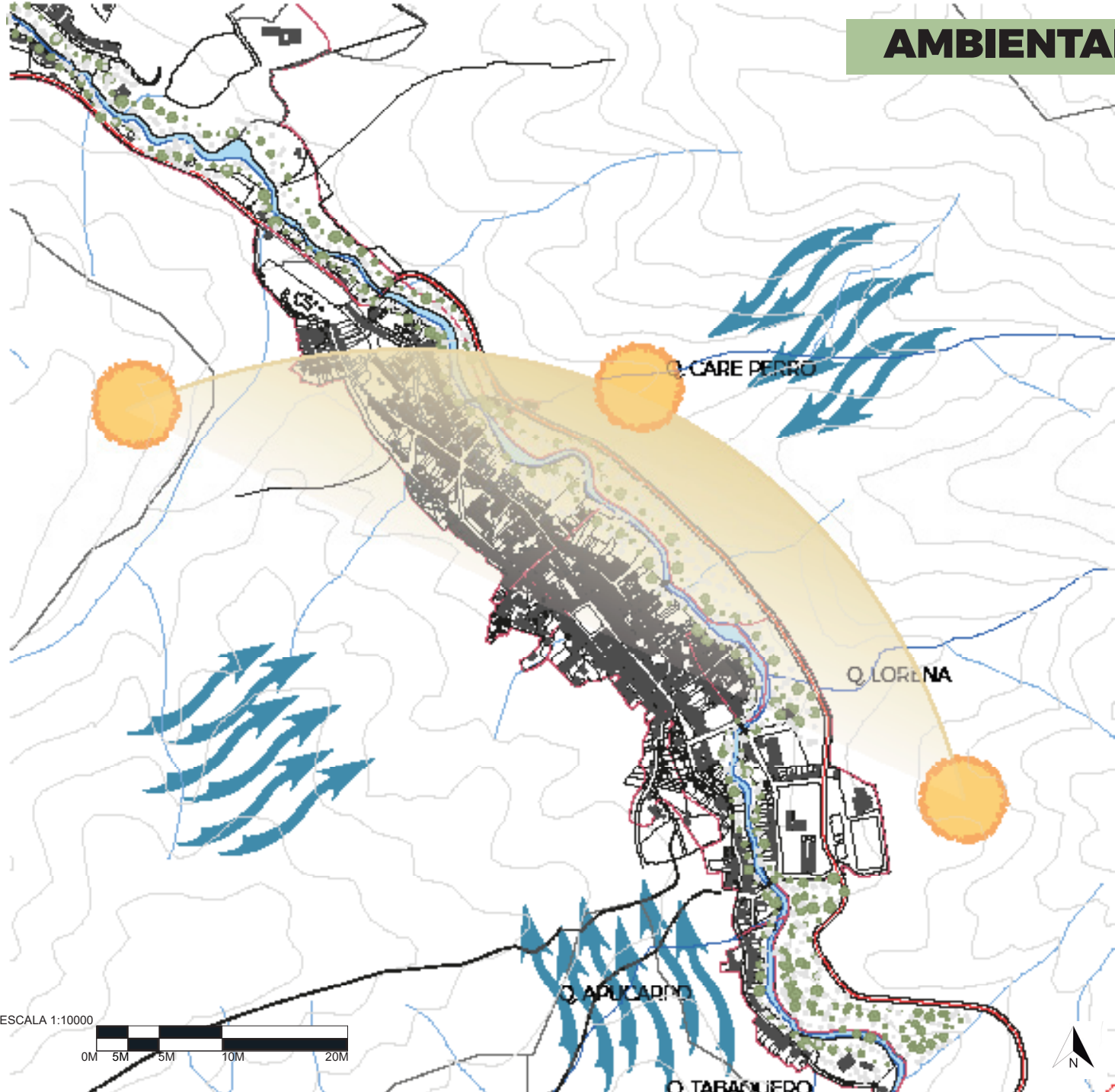


REDES HÍDRICAS

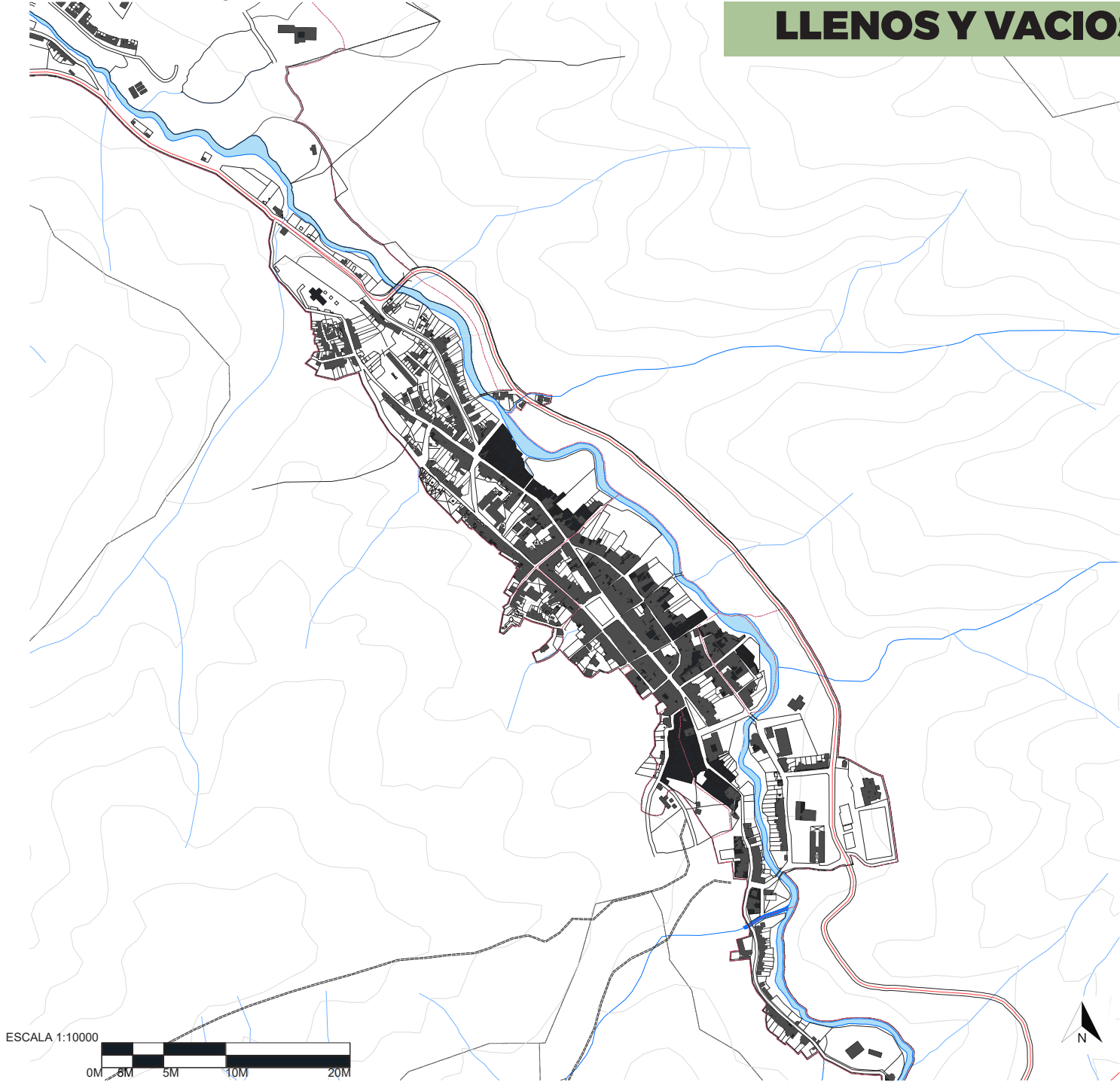
Durante el análisis del municipio en se indenticaron 9 cuerpos de agua que desembocan directamente en el río Cañasgordas. De estos cuerpos de agua se identificaron el nombre de 4.



AMBIENTAL

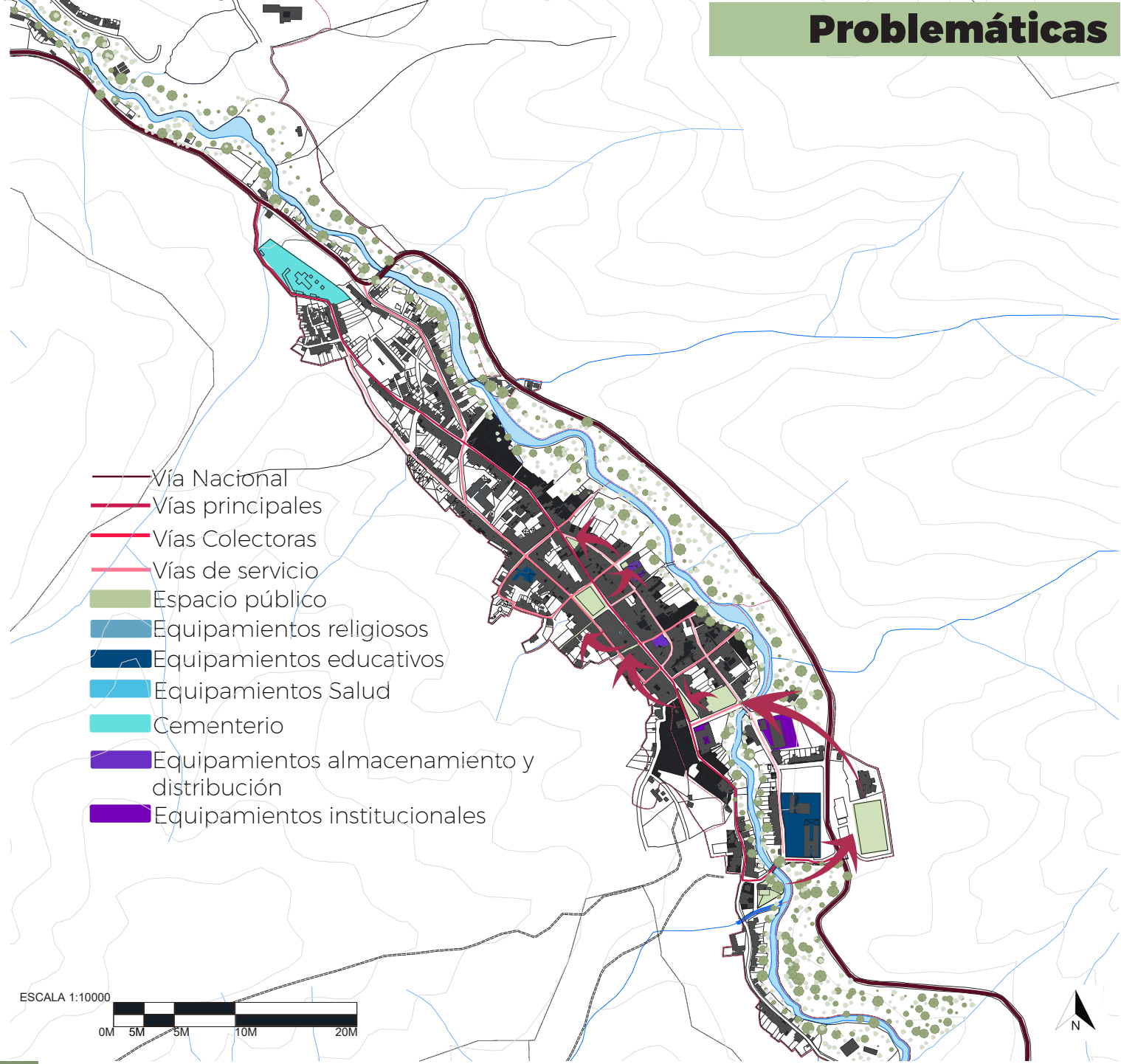


LLENOS Y VACIOS



Los vacíos urbanos identificados corresponden a áreas subutilizadas o sin consolidar dentro del tejido urbano, que interrumpen la continuidad espacial. Estos espacios se manifiestan como lotes sin edificar, áreas residuales o zonas con usos temporales, evidenciando fragmentación del tejido urbano.

Problemáticas



El análisis de los sistemas urbanos en el municipio de Cañasgordas evidencia una estructura territorial fragmentada, caracterizada por la presencia de vacíos urbanos, un sistema vial poco jerarquizado dentro del casco urbano, insuficiente para responder al aforo logístico que puede llegar a presentarse en el municipio, y un alto déficit habitacional. A esto se suma la desarticulación del espacio público, donde las áreas existentes no conforman un sistema continuo, limitando la conectividad peatonal y la integración entre sectores, lo que genera procesos de fragmentación social.

Estrategias de conectividad

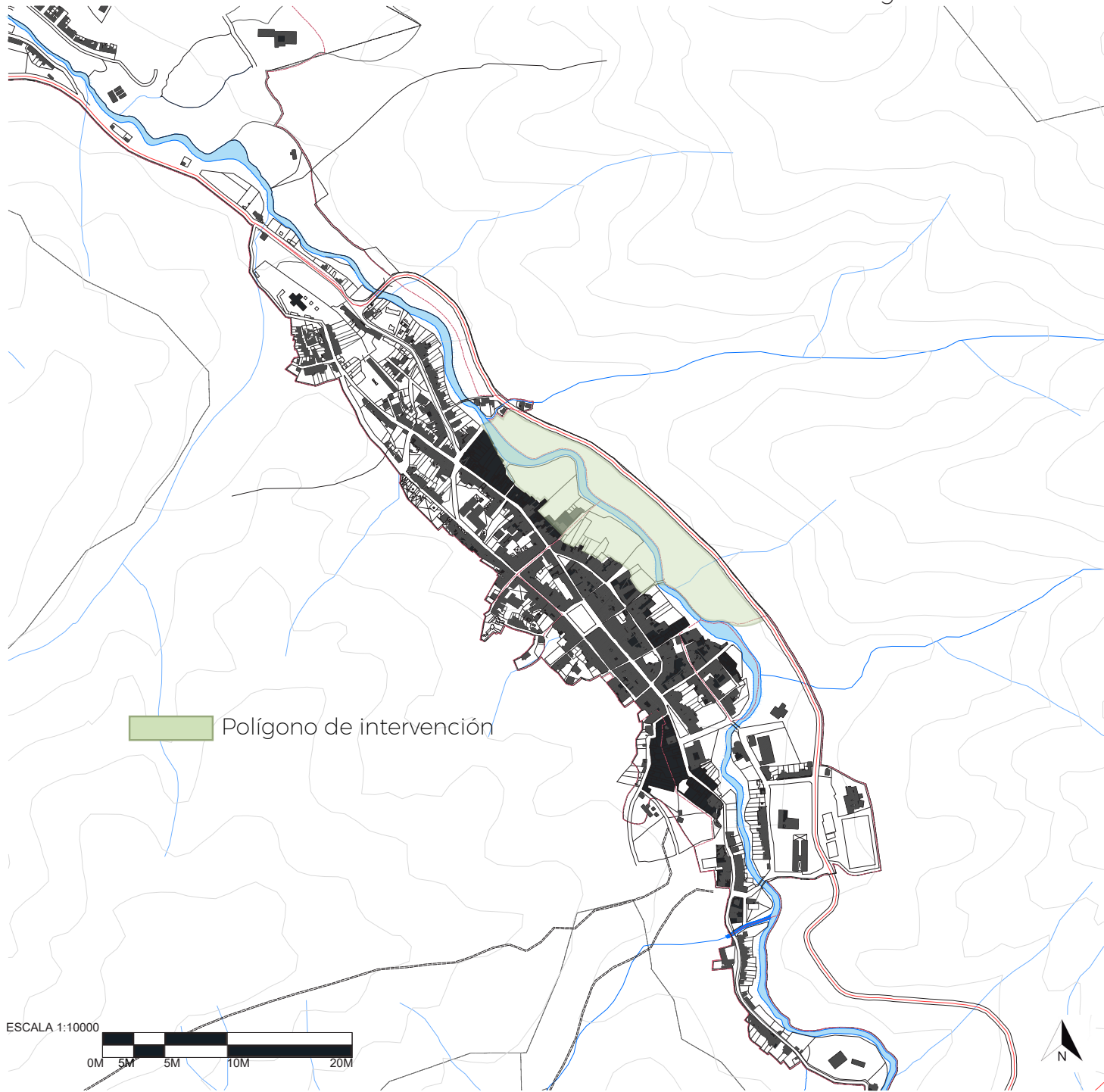


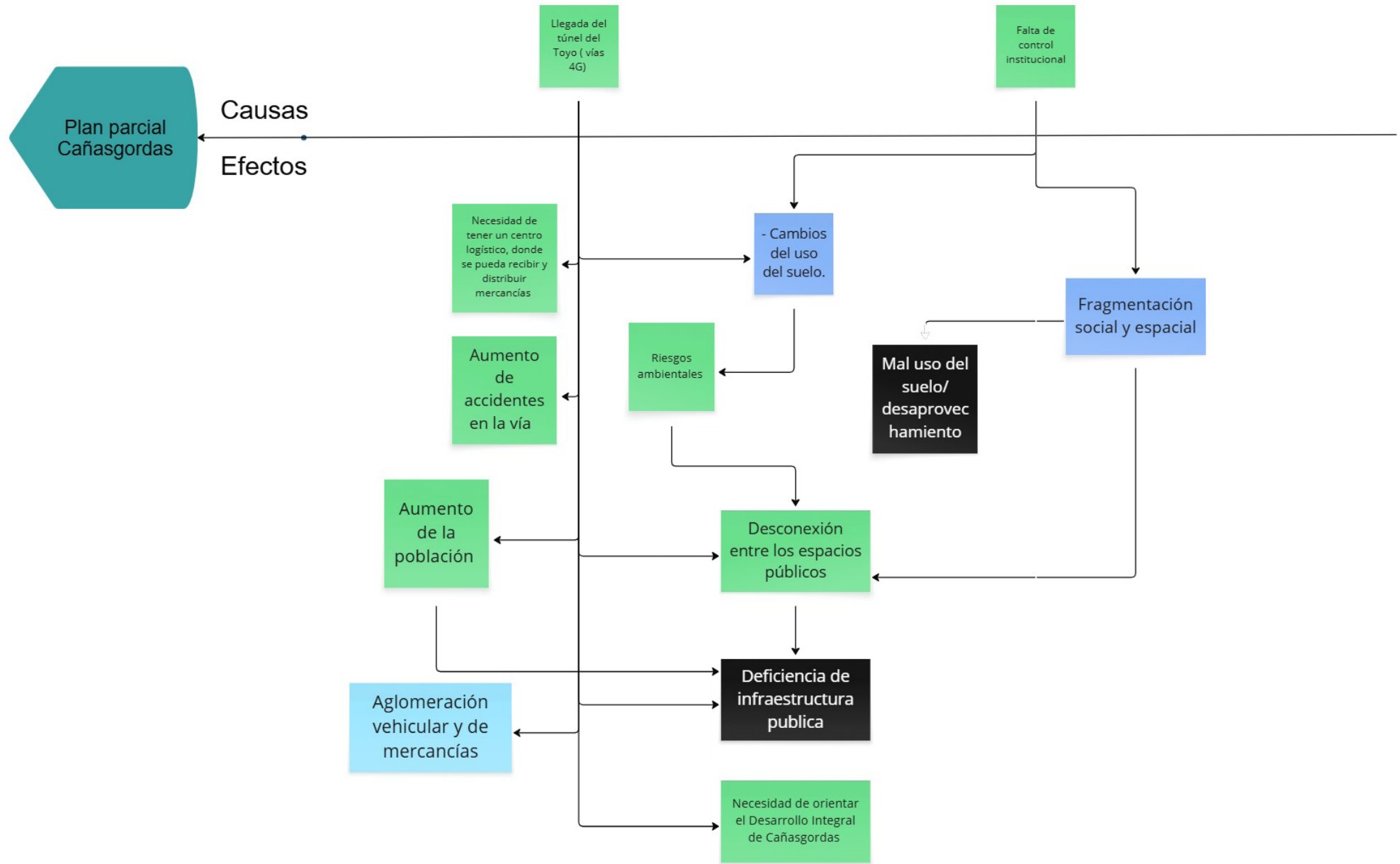
La propuesta plantea la implementación de corredores verdes que articulan el municipio con el polígono de intervención, integrando los equipamientos y espacios públicos existentes. Esta estrategia permite mejorar la conectividad peatonal y ambiental, fortalecer la relación entre los distintos sectores, activar vacíos urbanos y consolidar un sistema continuo de espacio público, favoreciendo así la interacción social y la cohesión territorial.

Polígono de intervención

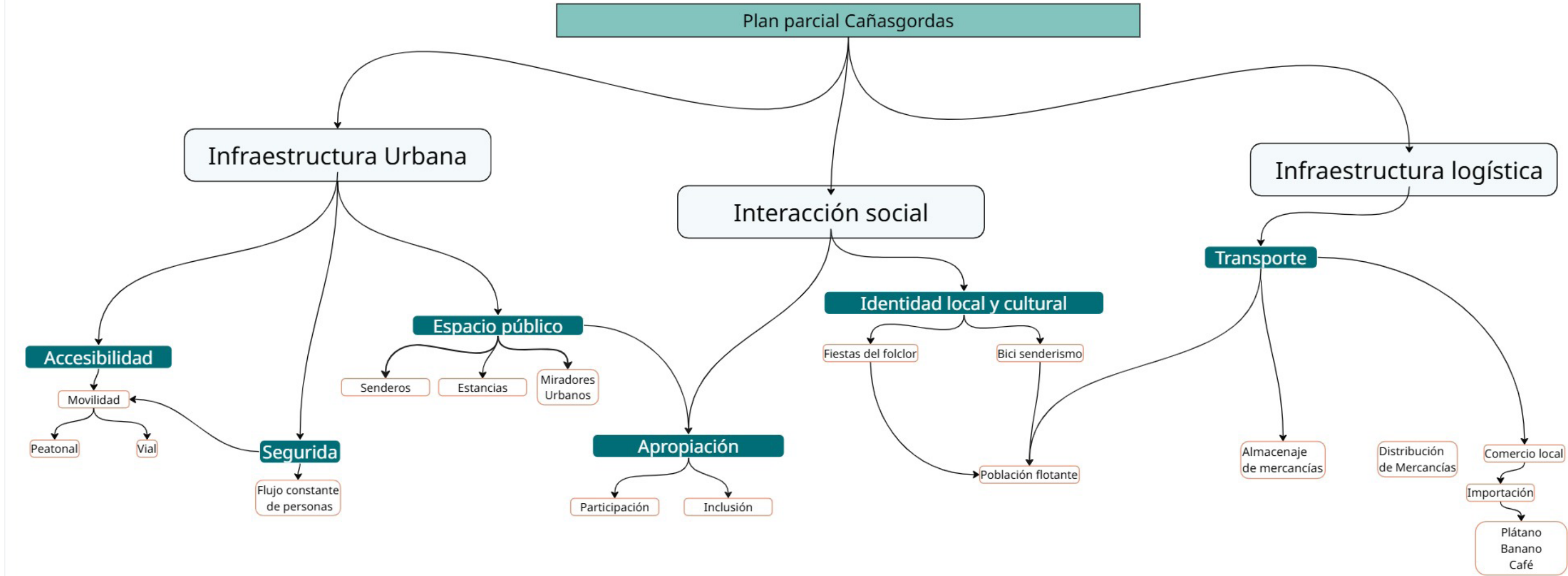
La elección del polígono se realiza debido a que este sector corresponde a uno de los vacíos urbanos más amplios dentro del municipio de Cañasgordas, lo que representa una oportunidad para el desarrollo de una propuesta urbana y arquitectónica de mayor escala. Actualmente, este espacio se encuentra subutilizado y es empleado principalmente como área de parqueaderos y almacenamiento informal de mercancías y objetos en desuso.

Esta condición evidencia una ocupación poco planificada del suelo urbano, generando espacios residuales que no aportan a la estructura urbana ni al fortalecimiento del espacio público. En este sentido, el polígono se presenta como un área estratégica para la intervención, ya que permite reorganizar estos usos, recuperar el valor del suelo urbano y consolidar un espacio que contribuya a la articulación del tejido urbano del municipio.





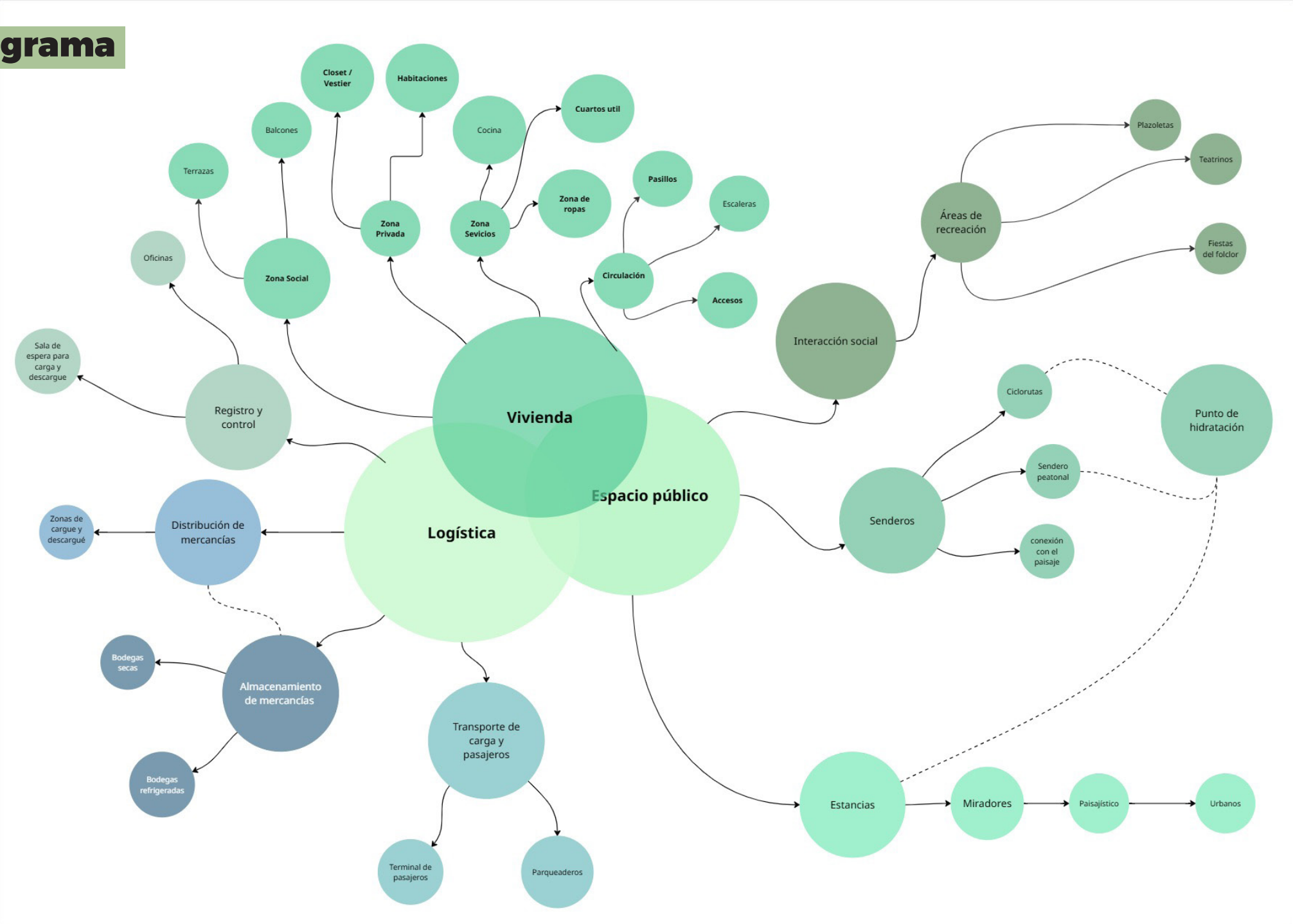
Causas y efectos



CP 03

Análisis del programa

Exploración Organigrama



CP 04

Desarrollo del Proyecto

A partir del análisis de los sistemas urbanos, se evidencia una desarticulación entre los espacios públicos y los equipamientos existentes, lo que genera una baja interacción social y un uso limitado del territorio. Esta condición se refleja en la fragmentación de los recorridos, la falta de continuidad espacial y la ausencia de un sistema que conecte las distintas dinámicas del municipio.

En respuesta a esta problemática, el proyecto plantea la conformación de una red de corredores verdes, entendidos como elementos estructurantes que permiten integrar el municipio y articular el polígono de intervención con los equipamientos y espacios públicos existentes.

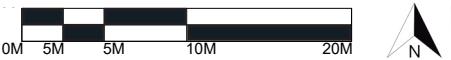
Estos corredores no solo funcionan como conexiones físicas, sino como espacios activos de permanencia, movilidad y encuentro, capaces de:

- Mejorar la conectividad peatonal y ambiental.
- Fortalecer la relación entre los distintos sectores del municipio.
- Activar los vacíos urbanos existentes.
- Generar continuidad en el sistema de espacio público.





PLANTA ARQUITECTONICA
PRIMER NIVEL SCL 1:100



PLANTA ARQUITECTONICA
SEGUNDO NIVEL SCL 1:100



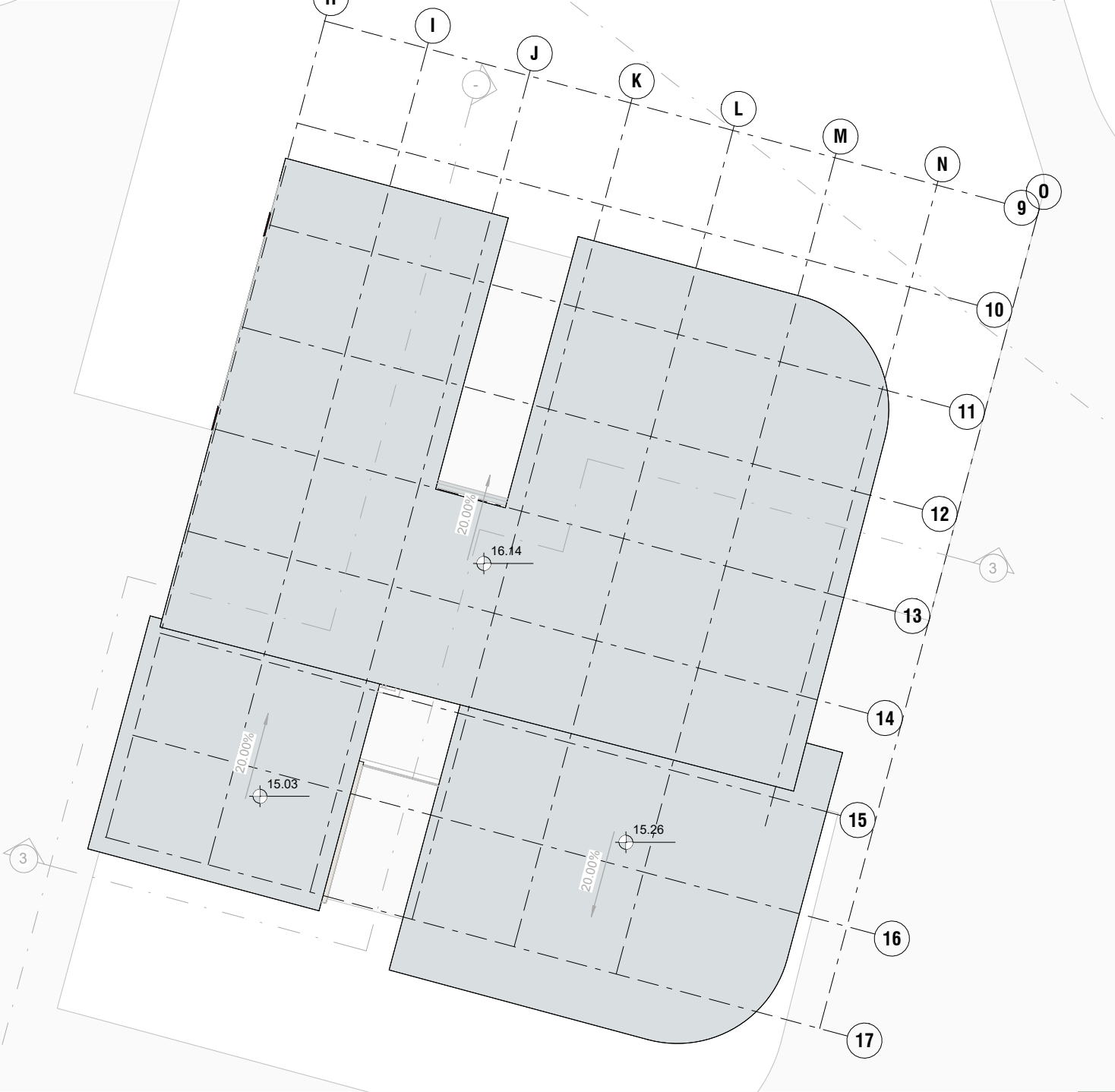
PLANTA ARQUITECTONICA
TERCER NIVEL SCL 1:20



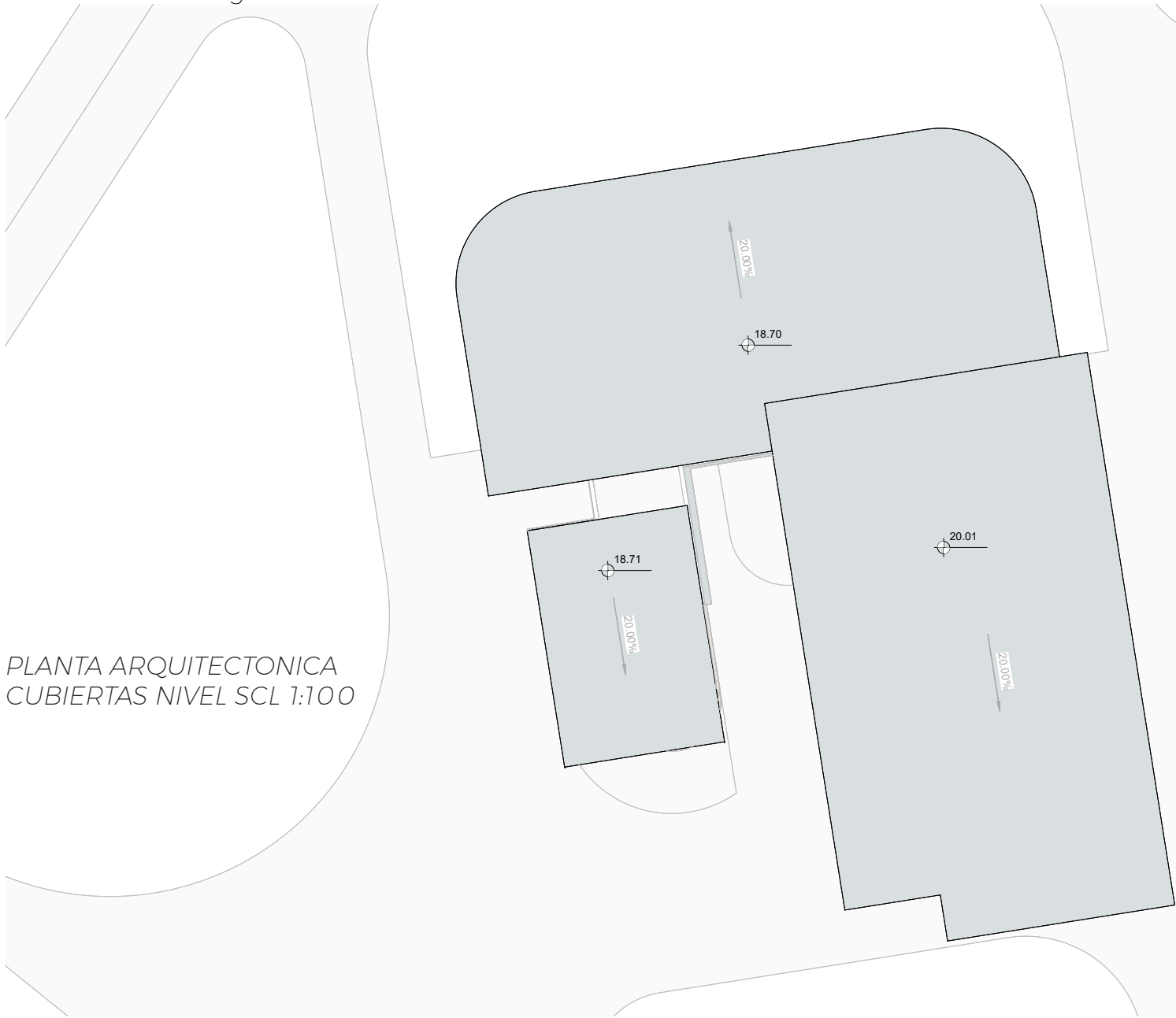




PLANTA ARQUITECTONICA
QUINTO NIVEL SCL 1:20



PLANTA ARQUITECTONICA
CUBIERTAS NIVEL SCL 1:100

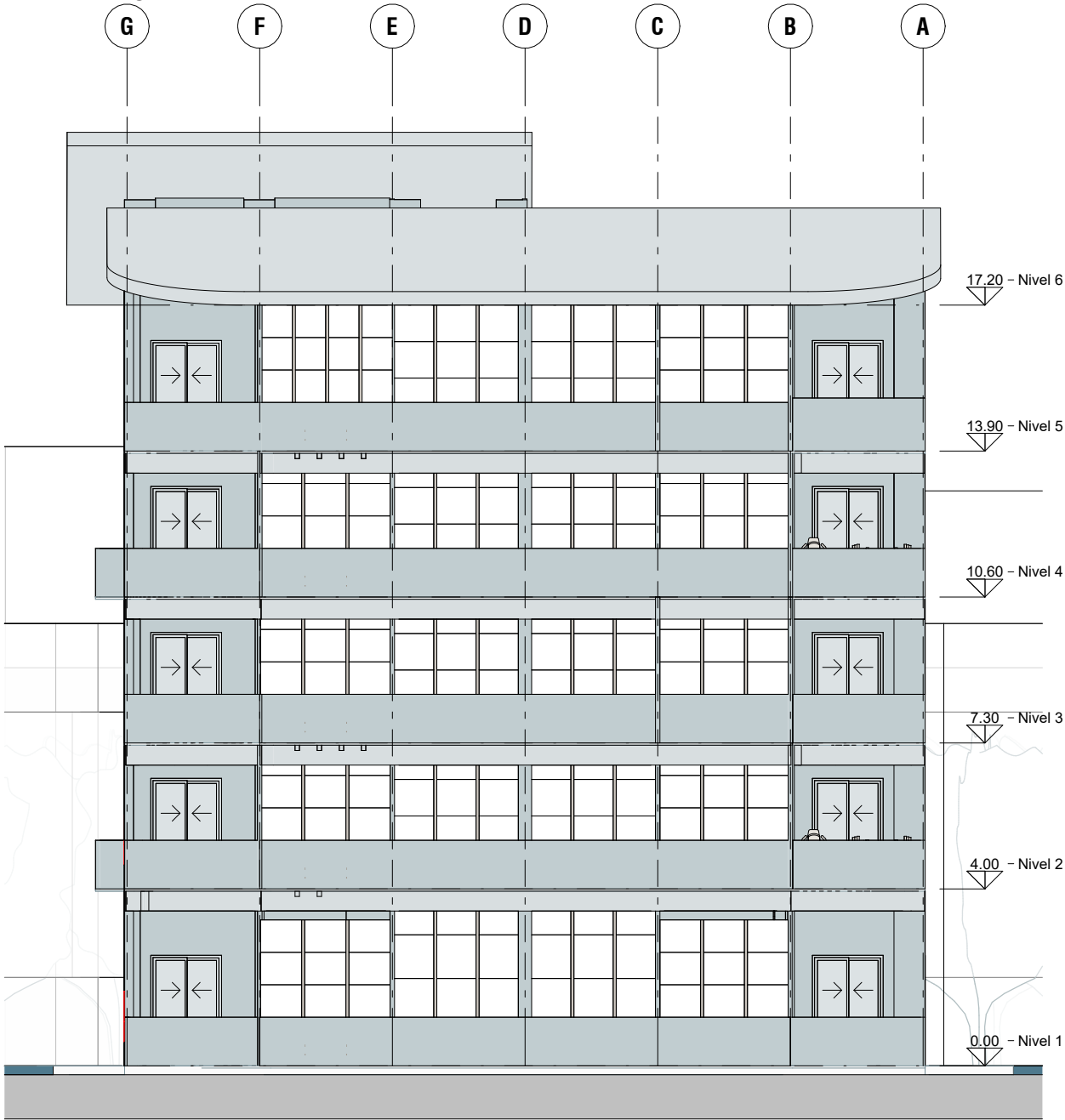




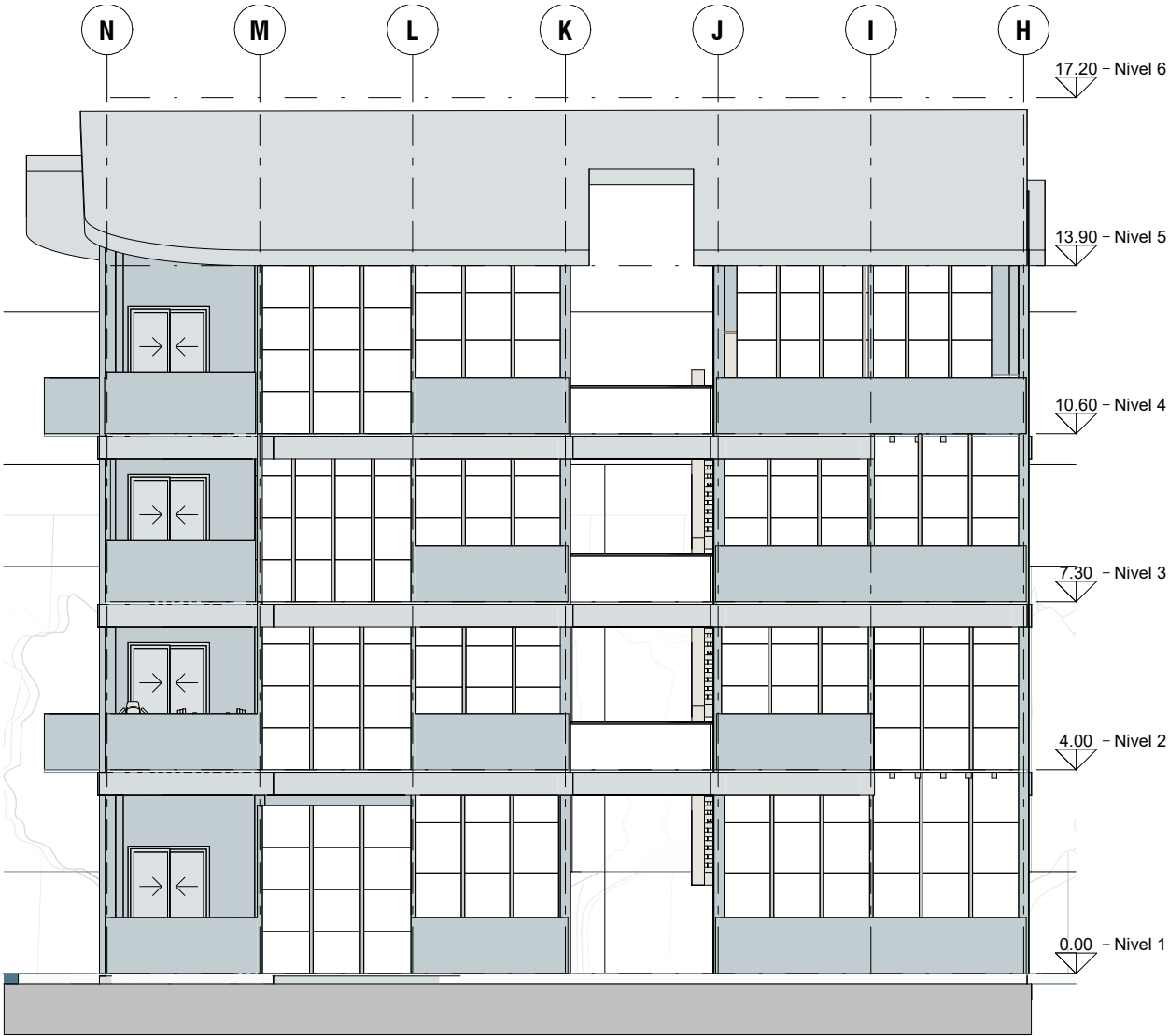
SECCIÓN URBANA SCL 1:200







FACHADA PRINCIPAL EDI 01
A-A' SCL 1:100



FACHADA PRINCIPAL EDI 02
B-B' SCL 1:100





SECCIÓN ARQUITECTONICA
C-C' SCL 1:100



SECCIÓN ARQUITECTONICA
D-D' SCL 1:100







UNIVERSIDAD SANTO TOMÁS
PRIMER CLAUSTRO UNIVERSITARIO DE COLOMBIA

MEDELLÍN
