

---

*Problemi di  
wayfinding  
nella città  
di Palmira*

# UN AUTOBUS CHIAMATO DESIDERIO

---

Felipe Alejandro Ospina  
Politecnico di Milano

Relatore di Tesi  
Salvatore Zingale



# UN AUTOBUS CHIAMATO DESIDERIO

FELIPE ALEJANDRO OSPINA

751944

Problemi di wayfinding  
nella città di Palmira

## RELATORE

Salvatore Zingale

Politecnico di Milano

Facoltà di Design

*Magistrale Specialistica in Design*

*della Comunicazione*

**MARZO 2013**



"A mi familia, mi perro y mi novia."



# Indice

## Palmira e la Complessità dell'informazione

Abstract  
10

## La Città: L'intorno e i Soggetti

Ubicazione Geografica  
14

La Struttura / La Storia  
15

Lo sviluppo storico della zona Urbana  
16

Il Nome  
16

*I Simboli della Città*  
La Bandiera / Lo Scudo  
18

Las Victorias  
19

La Stratificazione Socio-Economica della Colombia  
20

Demografia  
20

Settore Agricolo e zootecnico  
20

Economia  
21

Cultura  
23

Configurazione dell'identità della Città  
24

## Gli Elementi della Città

Metodologia / Struttura  
26

*I Percorsi*  
28

Avenida 28  
28

Calle 42  
33

Carrera 35  
35

Calle 31  
38

Calle 47  
40

Carrera 24  
43

Carrera 19  
45

*Le Margini della Città*  
46

Colombates  
46

Canal Mirriñaio  
46

Galería Central  
49

Galería Satelite  
49

Canal Sesquicentenario  
50

Canal Petruc  
50

Matadero Municipal / Coliseo de Ferias  
50

Batallón Agustín Codazzi  
51

*Quartieri*  
52

Las Mercedes  
55

San Pedro / Santa Ana  
56

Las Flores  
58

*Nodi*  
60

Nodi Periferici  
62

Versalles  
63

Parque del Azucar  
64

Carrera 19 Con Calle 42  
65

Nodo Battaglione  
65

Nodi Centrali / Nodo del Parque Bolívar  
66

Nodo della Stazione  
67

*Riferimenti*  
68

La Catedrale Nuestra Señora del Palmar  
70

Nuestra Señora del Carmen Plaza de Toros  
72

Casa della Cultura Battaglione Agustín Codazzi  
72

Bosque Municipal / Polizia Nazionale / Parque del Azucar / Estacion Central /

## Il Trasporto Pubblico

Llanogrande Plaza Shopping  
74

Universidad Nacional Parque Obrero  
Coliseo de Ferias  
Parque de la Factoria  
76

Galeria Centrale Hacienda el Paraiso  
Stadio Rivera Escobar  
78

### ANALISI

Interrelazioni degli elementi della città/ Variabilità dell'immagine  
80

Qualità dell' Immagine  
81

La Mobilità della Città  
82

Tipologie di Trasporto Pubblico  
82

Metodologia di Uso del Sistema di Autobus  
83

### TRANSPORTES MONTEBELLO

Contesto  
84

Branding  
84

### LA STRUTTURA DI MOBILITÀ URBANA

Linea 1  
86

Linea 2  
88

Linea 3  
90

Linea 4  
92

Linea 5  
94

Linea 6  
96

Linea 8  
98

Linea 9  
100

Linea 10  
102

Linea 11  
104

Linea 12  
106

Linea 13  
108

Linea 1A  
110

Linea 2A  
112

La Percezione del Servizio Pubblico Urbano

La Cognizione Spaziale  
115

Infografica  
116

Gli Attanti  
118

## Casi di Studio

Gijón  
120

Rennes  
126

Munster  
132

Lubiana  
136

### Il Progetto

Il Processo / Gli obiettivi  
142

I Responsabili di Un Progetto di Segnaletica  
143

Scelta Tipografica  
144

Il Codice  
145

Gli autobus  
15

Le fermate  
154

Le Proporzioni  
156

Progetto: Mappa per il servizio Pubblico Urbano.  
158

### Bibliografia

160

# PALMIRA

LA COMPLESSITÀ DELL'INFORMAZIONE.

## Abstract

Quando si cerca di capire il concetto di figurabilità di una città, è necessario analizzare diverse componenti che strutturano la sua realtà.

Le molteplici interpretazioni dei numerosi soggetti e i diversi fattori esterni che interagiscono direttamente, creano l'immagine mentale della città.

Analizzando queste diverse interazioni fra il soggetto e il suo ambiente, è possibile capire le ragioni e le motivazioni del comportamento dei soggetti all'interno di una società. Il comportamento diventa perciò uno strumento di analisi, che messo insieme ad altri componenti, come la storia, la cultura, l'economia, la politica, l'educazione e la composizione strutturale degli elementi della città, ci permette di creare un'immagine mentale più precisa della città stessa. Questo documento si occuperà principalmente di realizzare un progetto composto da tre fasi. Nella prima fase si affronterà l'analisi dei diversi componenti e la maniera in cui interagiscono fra di loro, con il fine di capire l'immagine mentale di Palmira, una città nel cuore della Colombia. La seconda parte confronterà questo componente prioritario, con quattro realtà diverse, come Gijon (Spagna), Lubiana (Slovenia), Münster o Monaco di Vestfalia (Germania) e Rennes (Francia); questo confronto permetterà di analizzare le diverse maniere in cui si risolvono i problemi di mobilità, paragonando le soluzioni in base alle rispettive realtà di appartenenza.

La differenza nell'uso delle nuove o vecchie tecnologiche nei diversi territori, le realtà sociali, le strutture delle città, le attività culturali ed economiche, interagiscono creando un sistema di mobilità unico.

Le cartografie rafforzano l'interazione fra i soggetti e l'ambiente circostante. Purtroppo non tutte le città usano questo strumento, sia per la situazione economica, che per ragioni politiche o religiose, per la tradizione culturale oppure per la non conoscenza delle qualità educative, organizzative o informative di questo strumento.

In questo caso Palmira non ha nessun sistema informativo che faccia interagire i soggetti con il loro ambiente circostante.

Dopo aver analizzato questi aspetti, si svilupperà la terza parte del progetto che consisterà nel costruire un sistema d'informazione, tenendo conto di componenti che possano creare un'interazione efficace fra i soggetti e il loro territorio.

## La Colombia e la sua capitale agricola.

La Colombia è un paese che presenta una situazione sociale, politica ed economica abbastanza complessa. La sua percezione nel mondo è legata soprattutto ai suoi paesaggi, alle sue attività agricole, come la coltivazione di caffè e frutta, e purtroppo anche per aspetti più negativi della sua società.

Le guerriglie interne e il narcotraffico danneggiano in maniera diretta e indiretta le persone più vulnerabili della popolazione, che rappresentano la mano d'opera per le attività agricole. Spesso persone povere, per colpa di questa situazione, sono costrette a commettere atti criminali, danneggiando l'identità della città. La popolazione cerca di risparmiare il più possibile a causa della complessa situazione economica e sociale, generando una società disorganizzata dove si perdono i valori e gli obiettivi prioritari.

Si generano quindi problemi d'identità. Gli elementi delle città dovrebbero aver la possibilità di svilupparsi nel tempo, facilitando il flusso e la mobilità delle persone, articolando i percorsi, risparmiando tempi, creando e rafforzando l'importanza dei diversi punti di riferimento, nodi che diventano punti di ancoraggio per i percorsi, migliorando la chiarezza e l'armonia della struttura fisica e l'immagine mentale della città; infine la sua figurabilità.

Questa figurabilità deve sfruttare le nuove tecnologie, deve evolversi. Durante gli ultimi 20 anni gli elementi della città e le linee di trasporto di Palmira non si sono evoluti.

Il trasporto pubblico in Colombia è finanziato dalle aziende private.

Nella città di Palmira erano presenti 3 compagnie che avevano il compito di fornire questo servizio, (Transportes montebello, cootransgaviota, e palmirana de transportes); ora è presente



(fig.1) Manhattan map. 2004

solo una compagnia che è sull'orlo del fallimento.

I percorsi principali, specialmente in centro sono affollati e bloccano il traffico.

In questa tesi verrà presa in esame la percezione della società rispetto al servizio e le conseguenti azioni del comune in materia. Palmira è una città intermedia, lontana 22km da Cali, il capoluogo. Il flusso giornaliero di macchine e autobus è abbastanza alto, non soltanto nella tratta fra le due città, ma anche con l'aeroporto che presta i servizi alla città di Cali, localizzato in Palmira: la varietà di utenti che percorrono questi tragitti è davvero notevole.

Gli spostamenti hanno diverse ragioni: per lavoro, per turismo, per ragioni personali o per studio.

Una ragione per la quale i cittadini non sfruttano il sistema di trasporto pubblico urbano di Palmira è la non conoscenza dei diversi percorsi delle linee: il sistema attuale comunica le informazioni in maniera poco intuitiva, non precisa e tralascia molti

aspetti utili per l'utente (i tempi di attesa, l'ubicazione attuale, i riferimenti vicini e nodi utili per gli utenti).

Una corretta informazione è utile all'immagine mentale della città: si ha quindi la necessità di creare un sistema che sia funzionale per tutti i cittadini, sia residenti che stranieri.

## Progetto

Nel processo di individuazione dei problemi, motivazioni e conseguenze dell'attuale sistema di trasporti, delle forme degli elementi della città, del paesaggio, della percezione dei cittadini attraverso un'indagine relativa al servizio pubblico è necessario tenere in considerazione gli elementi sia positivi che negativi dell'attuale sistema di orientamento. In questo modo sarà possibile creare un nuovo progetto che permetta di orientare ed informare più velocemente e in maniera più precisa gli utenti del sistema di trasporto,



definendo le forme che permettano di facilitare la comprensione della città, chiarendo la sua immagine mentale, la sua figurabilità e rafforzando i suoi simboli, elementi fondamentali per la creazione dell'identità della città.

Lo studio dei simboli della città è particolarmente rilevante: si devono individuare i luoghi più frequentati dalle persone, gli elementi caratteristici visibili (edifici, parchi, vegetazione, montagne) ma anche non visibili (un cibo, un aroma, un suono particolare), si deve cercare un'identità, una definizione della città, rafforzando l'identità, e quindi la sua figurabilità. Le mappe mettono in relazione la realtà dell'utente con un'interpretazione della realtà, questa interpretazione sarà definita dalle conclusioni dell'analisi citata in precedenza.

Uno dei problemi già menzionati sulle motivazioni per le quali i cittadini non utilizzano il trasporto pubblico è la non conoscenza delle linee, l'abitudine degli utenti a ripetere lo stesso percorso non offre più informazioni sulle altre linee da prendere.

Nel momento in cui si crea una mappa e si educa l'osservatore, ci sarà un cambiamento nella sua routine, ampliando la sua conoscenza sulle altre linee e sulla città; in questa maniera potrà prendere una decisione più precisa e conveniente,

non solo attirando più utenti ad utilizzare il sistema, ma anche creando un senso di appartenenza alla città stessa.

L'ambiente circostante ad una città è un sistema aperto che comprende grandi quantità d'informazioni, e non è quindi possibile essere a conoscenza di ogni sua micro-realtà, di conseguenza, la definizione di quello che è parte dell'intorno dipende anche dal comportamento dei diversi soggetti. Inoltre, il comportamento è sempre legato ad un proposito. L'obiettivo condiziona l'azione del soggetto. Per analizzare la quantità possibile d'informazione sull'intorno e la relazione con i diversi comportamenti dei soggetti è necessario conoscerli individualmente:

i loro aspetti geografici, sociali, culturali, l'educazione, le attività economiche e politiche, con l'obiettivo di mettere questi dati in relazione fra di loro, permettendone un'adeguata comprensione.





# LA CITTÀ

## L'INTORNO E I SOGGETTI

*L'intorno di una città è un sistema aperto che comprende grandi quantità d'informazione, e non è possibile di capire tutto, come conseguenza, la definizione di quello che è parte dell'intorno dipende anche dal comportamento dei diversi soggetti. Inoltre, il comportamento è sempre legato a un proposito. L'obiettivo sempre condiziona l'azione del soggetto*<sup>1</sup>.

Per analizzare la quantità possibile d'informazione sull'"intorno di una città" e la relazione con i diversi comportamenti dei diversi soggetti è necessario conoscere individualmente, gli aspetti geografici, sociali, culturali, la sua situazione educativa, le attività economiche e politiche con l'obiettivo di metterle in confronto fra di loro.

### L'Ubicazione Geografica.

La città di Palmira, denominata come la "capitale agricola del paese" è ubicata nella regione della Valle del Cauca nel sud-ovest della Colombia, in Sud-America. La valle è formata da 2 catene montuose (La cordillera Central e la Cordillera Occidental) ed il fiume Cauca.

Confina al nord con il comune di Cerrito, ad est, con la regione Tolima, ad ovest con Cali (il capoluogo, con una popolazione di 2,5 milioni d'abitanti), Yumbo e Vijes e al sud con i comuni Pradera e Candelaria.

Ha un'altitudine di 1.001 metri sul livello del mare, la sua temperatura media è di 23 gradi celsius, dovuta alla sua posizione geografica vicina all'equatore.

È importante considerare i suoi piani bioclimatici, con la loro grande versatilità in termini di temperature, che creano un'ampia varietà di flora e coltivazioni: dalla zona fredda, (nel "Paramo de las hermosas" con un'altitudine di 4.200 metri sul livello del mare e una temperatura che varia da 1°C a 21°C), alla zona calda della valle del fiume Cauca.

1. Signs of space. Interpreting the complexity of territories (2009). Gaia Scagnetti In International Summer School. Designing Connected Places. eds. Eleonora Lupò and Cristian Campagnaro. Milano: Editrice Compositori.

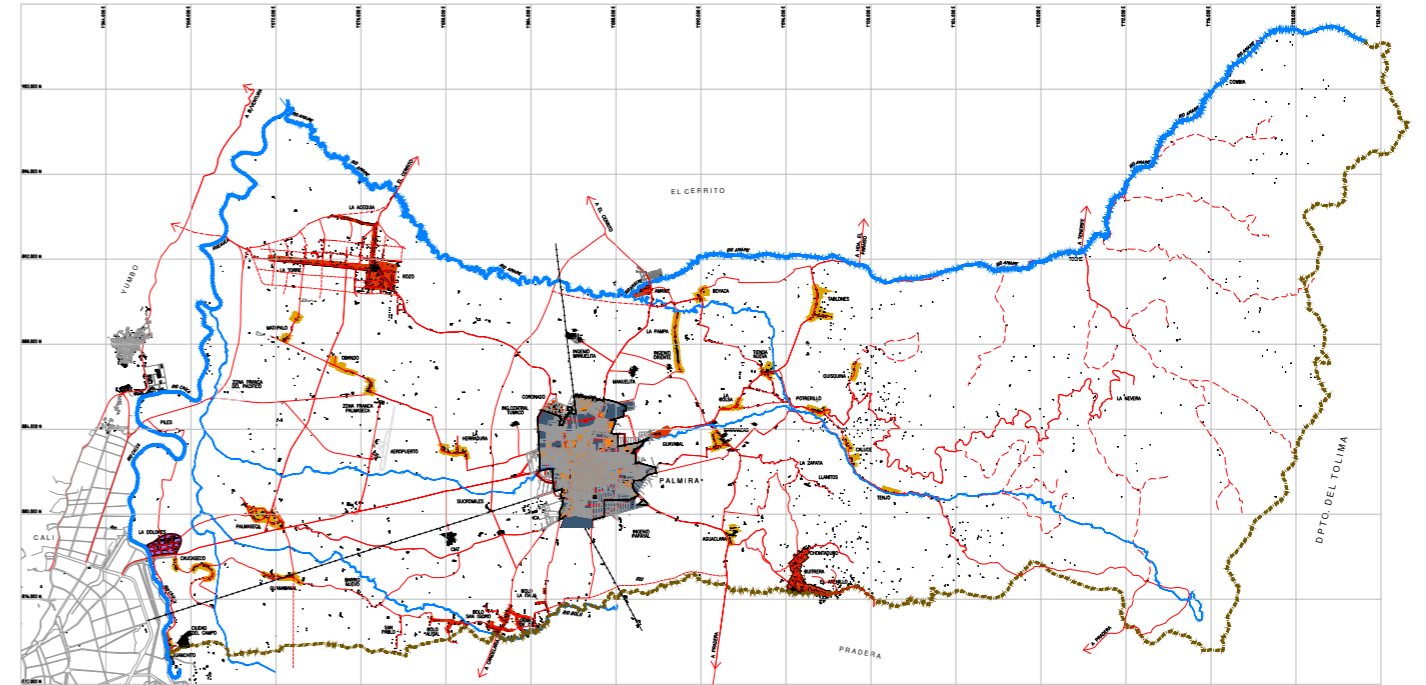
La sua area è di 1.162 Km<sup>2</sup>. 19,34 Km<sup>2</sup> sono nella zona urbana (1,66%), e i 1.142,66 Km<sup>2</sup> restanti sono destinati alla zona rurale i cui abitanti si occupano maggiormente di coltivazioni agricole e di allevamento di animali. I numerosi fiumi e canali che discendono dalla Cordigliera centrale bagnano le diverse coltivazioni e per finire sfociano nel fiume Cauca. Tra i più importanti troviamo:

Fiume Aguaclara Canalone Rozo  
Fiume Amaime Canalone Zamorano  
Fiume Bolo Canalone Zumbaculo  
Fiume Frayle Fiume la zapata  
Fiume Nima Canalone Mirriñaio  
Fiume Párraga Fiume Vilela  
Fiume Gualí Fiume los negros

La maggior parte del territorio è pianeggiante (505 Km<sup>2</sup>) ed è caratterizzato da 2 aspetti principali: grandi distese di coltivazioni di canna da zucchero e cantieri di infrastrutture varie con lo scopo di creare un collegamento accorciando le distanze e le difficoltà di spostamento tra le città di Cali e Palmira. Questo aspetto sta creando una tendenza di apertura verso nuovi modi di vivere il territorio e sfruttare al meglio il carattere metropolitano di questa città.

Piano bioclimatico designa ciascun ambiente o gruppo di ambienti che si susseguono secondo un gradiente altitudinale o latitudinale, delimitato in funzione di fattori termoclimatici ed ombroclimatici, a ciascuno dei quali corrisponde una determinata comunità vegetale. Ogni Regione biogeografica possiede piani bioclimatici peculiari, nei quali si sviluppano complessi di comunità vegetali con struttura e composizione floristica proprie, denominati "piani di vegetazione".

Glossario. Habitat Italia. (<http://vnr.unipg.it/habitat/glossario.jsp>)



(fig. 5) Le zone della Città

### La struttura.

Palmira è caratterizzata dalla presenza di due "zone" urbane, diverse tra loro per progettazione e strutture che ne influenzano la planimetria stessa: infatti la zona che identifica quasi tutta l'area urbana della città si sviluppa con una pianta a forma di scacchiera, mentre la zona rurale è pensata in maniera più organica e lineare.

La zona rurale è molto ampia e svolge un'importante ruolo economico e culturale per la città. Infatti, essa occupa per estensione l'1,66% rispetto all'area totale della città. Questo perché è un insieme di occupazioni territoriali permanenti con diverse caratteristiche in cui si sviluppano delle attività umane, intese sia come presenze residenziali, che produttive, oppure di servizi specializzati che convivono e si articolano in accordo alla loro funzioni.

#### 1. La cabecera municipal.

È denominata come "la cabecera municipal" ed è il perimetro urbano della città. Questo perimetro è strutturato da 7 comuni che a loro volta fungono da contenitori di altri quartieri.

#### 2. Centros poblados mayores.

I "Centri maggiormente popolati" Sono localizzati attorno "la cabecera municipal"(1.) e si caratterizzano per lo sviluppo delle infrastrutture e per la presenza di servizi

pubblici e sociali. Vengono annoverati come "centros poblados mayores" :

Rozo, La Torre, La Acequia, Bolo San Isidro, Bolo La Italia, Bolo Alisal, La Buitrera, El Arenillo, Chontaduro, Amaime, Guayabal e Coronado.

#### 3. Los pequeños poblados.

I "piccoli quartieri affollati" si distribuiscono lungo le vie della città con una scarsa o purtroppo inesistente presenza di infrastrutture, servizi pubblici e sociali e non sono classificati quindi come "Centros poblados mayores" e neanche "Nucleos especializados"(4.).

#### 4. Los Núcleos Especializados.

In questi "nuclei specializzati" si sviluppano in maniera unica oppure mista ad altri usi compatibili, una o diverse attività produttive, ma anche società di servizi che realizzano funzioni che trascendono i quotidiani bisogni urbani, come ad esempio: l' aeroporto, le zone franche, i famosi zuccherifici ed altri impianti industriali isolati dall'area rurale e facenti parte dell'area urbana.

### La storia

Sono presenti diverse teorie sulla fondazione della città, ma molti storiografi concordano che il territorio fu occupato,

prima dell'arrivo degli spagnoli, da gruppi di "indigenas" che si stanziarono vicino ai fiumi, raggruppati e suddivisi in questo modo: nella "cordillera Central", i Pijaos e i Putimaes, accanto al "fiume amaime" occupavano e si dividevano "Chinches, i Capacari, gli Aují e gli Anapoimas; e nella riviera del fiume Bolo i "Buchitolos".

I complessi archeologici di Coronado, Malaga, Bolo e Quebrada Seca risalgono al 500 a.C. È stato il primo insediamento scelto dalle popolazioni, privilegiato rispetto ad altri territori.

I primi "conquistadores" hanno occupato la regione nel 1536, sotto gli ordini di Sebastian de Belalcázar.

Le condizioni climatiche della città permettono alle popolazioni vicine di stanziarsi e portare avanti le attività, incentivando così l'accrescimento demografico. Questa crescita demografica vertiginosa, accaduta ad esempio nella regione chiamata "Llanogrande", è registrata nei primi dati demografici del 1786, dove il numero degli abitanti è arrivato a 2.867.

Considerati questi dati, la data ufficiale della fondazione della città viene ricondotta al 17 Giugno del 1773, momento in cui sorge la prima distribuzione urbanistica della città, nata da un'evoluzione e un lungo processo storico.

### Lo sviluppo storico della zona Urbana

#### (La cabecera municipal)

Palmira è caratterizzata da uno sviluppo compatto e concentrico (fig. 6), il quale a metà del secolo XX diventa più dispersivo e cresce a causa della pressione dei proprietari terrieri fino ad un raggio equidistante di 4,5 km dal parco Bolivar, centro e cuore della città.

Tra il XIX° secolo e l'inizio del XX° secolo la costruzione della "cabecera" (zona urbana) è realizzata in maniera concentrica attorno al parco principale (Parque Bolivar), anche se con le piogge il fiume Salado e il fiume Palmira tendono a evadere gli argini e a fuoriuscire.

Questa crescita ha seguito una tipologia di scacchiera compatta. Negli anni '20, la crescita urbana portò alla realizzazione di una via ferrea che permettesse i collegamenti con le città limitrofe, migliorando lo sviluppo commerciale ed industriale, facendo così accrescere la realizzazione dei progetti dell'infrastruttura viaria e di servizi pubblici. Questi elementi hanno stimolato la crescita della popolazione migratoria negli anni '30 e '40 fomentata anche dalla domanda nelle diverse industrie.

Dal 1948 si iniziano a manifestare alcuni sviluppi che rompono la tipologia di crescita compatta caratteristica, fino ad allora tradizionale; tuttavia l'espansione rimane inferiore rispetto agli anni precedenti. Scompare il fosso Salado e

compare ad est il Battaglione Codazzi per potenziare nuovi sviluppi. Si progetta la così detta "recta Cali-Palmira" (autostrada di collegamento delle due città), e con questa sorgono nuovi quartieri, come la Benedicta, la Emilia.

In un'altra zona, la "calle 42" che collega la città con la "recta Cali-Palmira" (strada 42) diventa principale come generatrice di espansione e formazione di altri quartieri come Bizerta, Versalles, San Pedro e Primero de Mayo.

Nel 1955, lo sviluppo unisce la Cabecera con le aree preesistenti, soprattutto nelle vie di connessione come la Calle 42, la via che collega la città con la regione di Candelaria.

Dalla fine degli anni '60, si presenta un modello di crescita disperso. Si urbanizzano delle aree periferiche del Battaglione e ad ovest della linea ferroviaria.

Le caratteristiche geografiche definiscono il processo di crescita della città, seguendo il corso di fiumi e canali, che scorrono ad est e a ovest.

In base a questa struttura si localizzano degli elementi primari che si raggruppano nell'area centrale.

In questo nucleo centrale gli elementi primari si ubicano in uno schema geometrico, reticolato e circolare sulle vie che strutturano la comunicazione regionale.

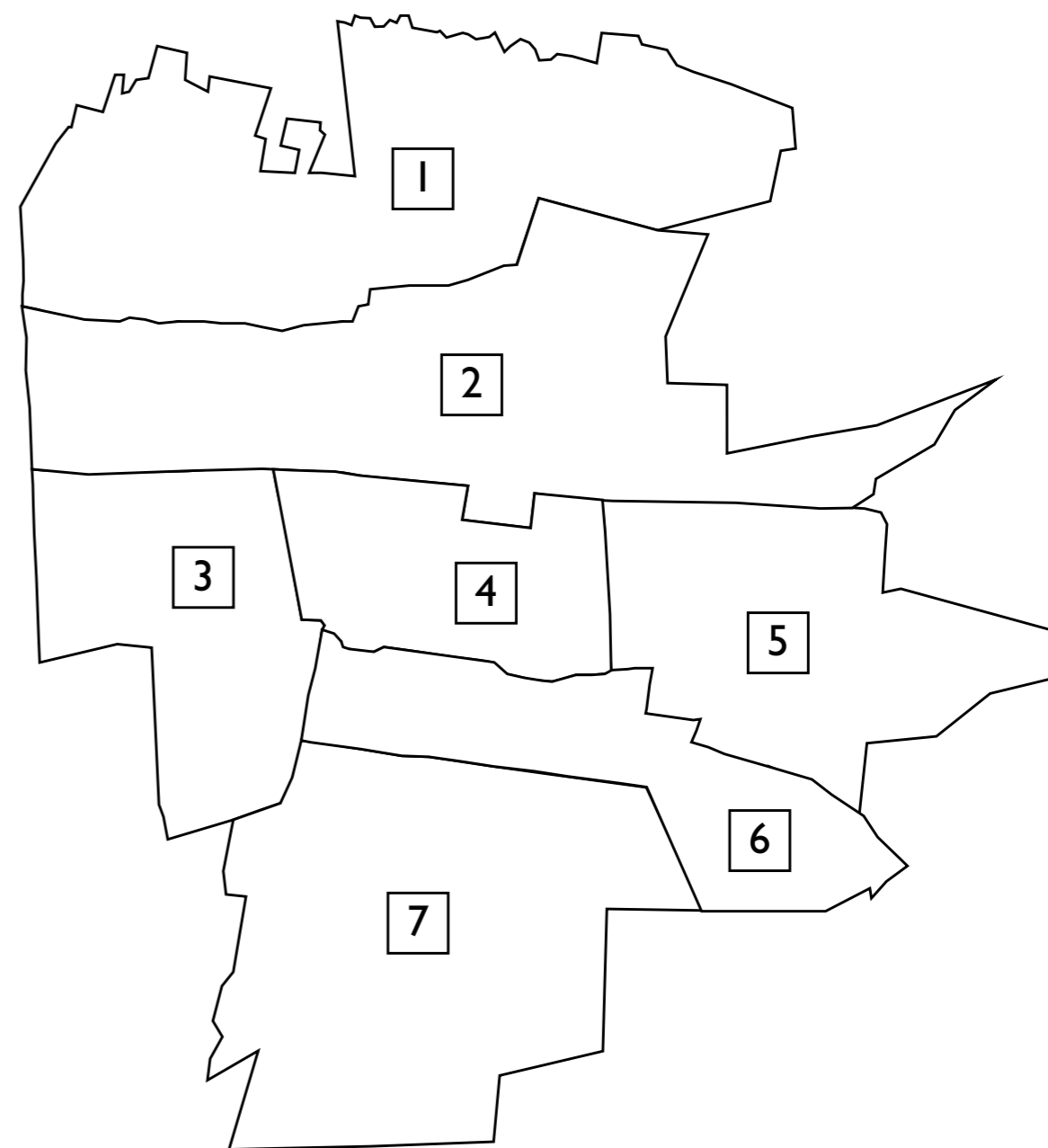
Le uscite di Buga, Cali, Candelaria e Pradera formano una struttura tentacolare sulle quali si estendono la centralità della città, questo permette di determinare l'ordinamento delle periferie del centro.

La crescita dispersa delle aree urbanizzate occupa la struttura compatta dell'area centrale, estendendola alle periferie e lasciando diversi spazi vuoti urbani in mezzo alle aree costruite, che per le sue dimensioni diventano un'elemento importante all'interno della struttura della città, mettendo in evidenza la conformazione irregolare dei perimetri costruiti caratterizzando l'area urbana come un gruppo in processo di consolidazione.

### Il nome

In relazione al nome "Palmira", lo storiografo Mallama assicura che questo nome appariva fin dal 5 Dicembre 1813, quando Don Pedro Simón Cárdenas con altri cittadini della regione decisero di chiamare il territorio come "Villa". Per questa ragione, disobbedendo all'autorità di Buga e alla Spagna, diedero il nome di Palmira all'antico territorio chiamato "Llanogrande".

Questo nome è nato dall'ispirazione dell'immagine della madonna "nuestra señora del Palmar", con l'opera famosa del XVIII secolo intitolata "Le rovine di Palmira" del Conde Volney. L'unione di questi due aspetti dà origine al nome di questa città.



(fig. 6) La struttura politica delle comune di Palmira.



(fig. 7) La bandiera della città.



(fig. 8) Lo scudo della città.

### Simboli della città.

#### La bandiera

È adottata come bandiera ufficiale della città in 1941 grazie a Hernando Velasco Madriñán. Formata da tre strisce orizzontali, proporzionalmente uguali. I suoi colori evocano tre concetti. Il bianco / la pace /, il verde / il lavoro delle sue persone /, il giallo / le ricchezze e frutti della terra. (Fig. 7).

#### Lo scudo

Ideato dal poeta Ricardo Nieto Hurtado nell'anno 1924, è menzionato nella sua poesia intitolata "Canto a Palmira". È uno scudo troncato semipartito in capo. All'angolo destro dello scudo è rappresentata la figura del sole che sale dalle catene montuose, realizzando una metafora del pensiero di Simon Bolivar (el libertador) che nel suo discorso del 1819 parla del futuro della regione. La maggior parte dello scudo è smaltato di verde, anche se va detto che "nei primi scudi, questo non veniva mai utilizzato come campo o come smalto per le pezze e le figure (eccettuati prati e monti), perché il verde era ed è il colore sacro ai Musulmani, il colore del profeta Maometto: in effetti, l'uso del verde inizia intorno al XII-XIII secolo". Il verde nella simbologia araldica connota la speranza e la gioia. Al cantone sinistro dello scudo sono rappresentate le figure di tre palme, allegoria del nome "Palmira". L'ornamento esterno è composto da due rami di ulivo che connotano la gloria.

1. La parte sinistra (di chi guarda) dello scudo è detta "destra", la parte destra è detta "sinistra". Il motivo di questa apparente contraddizione, è da far risalire al fatto che lo scudo va immaginato indossato, proprio come se fossimo il cavaliere con l'armatura.

### La victoria.

È arrivata nella città nel 1924, si tratta di una carrozza ispirata a quella della regina d'Inghilterra, Vittoria. Con l'inizio del commercio ferroviario e dell'importazione delle macchine di tutti i marchi nella città di Cali, le carrozze hanno perso l'importanza acquisita precedentemente e di conseguenza le attività che si occupavano della produzione e vendita di carrozze destinarono a fallire. Quasi tutte le carrozze sono state trasferite a Palmira, creando così un sistema di trasporto caratteristico per la città. Attualmente queste carrozze sono usate come mezzo di trasporto (turistico principalmente) per vie della città.



### La stratificazione socio-economica nella Colombia.

In Colombia è presente il concetto di stratificazione sociale: questa stabilisce che il reddito dalle persone sia direttamente proporzionale con le tasse emesse.

Ogni sindaco ha il compito di realizzare questa stratificazione per i settori residenziali della sua città.

Esistono legalmente 7 strati socio-economici. Lo strato più basso è lo 0 ed il più alto è il 6 come stabilito dal DANE (Departamento Administrativo Nacional de Estadística).

Strato 0	<b>Clase Inferior</b> (classe inferiore)
Strato 1	
Strato 2	<b>Clase Baja</b> (classe bassa)
Strato 3	
Strato 4	
Strato 5	<b>Clase Media</b> (classe media)
Strato 6	<b>Clase Alta</b> (classe alta)

Questa stratificazione determina il potere economico della residenza, fissando l'ammontare delle tasse, le tariffe dei servizi pubblici, gli accessi ai servizi di salute, le matricole delle università e scuole statali.

Gli strati 1, 2 e 3 sono sussidiati dagli strati 5, 6 ed hanno dei benefici dello Stato in materia di educazione, servizi pubblici e salute. Lo strato 4 non sussidia e non è sussidiato.

### Demografia

L'occupazione demografica dell'area Palmirana dipende da due modelli economici. Da un lato, una forte inserzione migratoria dovuta allo sviluppo delle aziende di canna da zucchero, che hanno portato all'aumento demografico delle città a nord della regione della Valle del Cauca e dell'intero paese. Nel periodo tra il 1938 e il 1951 il tasso di crescita di Palmira era del 4.6%, mentre la Valle del Cauca e Colombia hanno avuto tassi rispettivamente dell'ordine di 4.5% e 2.2%. Fra l'anno 1951 e 1964, la città ha sostenuto il tasso di crescita di 4.3% mentre la regione e la nazione hanno ridotto le tasse a 3.5% e 3.2% rispettivamente.

Questo ritmo di crescita ha iniziato a diminuire a partire dall'anno 1973, nel quale il tasso di crescita è ridotto al 1.8%, per poi arrivare all'1.3% del 1993.

La causa di questa diminuzione della crescita in città coincide con la crisi delle aspettative di questo settore della canna da zucchero.

Le prospettive demografiche di Palmira, a breve e medio termine dipendono dalle possibilità di sviluppo economico nella città in certe aree specifiche, le quali permettono d'in-

durre delle nuove attività migratorie nella città.

Palmira ha una popolazione totale di 298.667 abitanti, il 48,41% sono uomini ed il 51,59% sono donne.

Si potrebbe dire che Palmira è una città relativamente povera, nel suo perimetro urbano con una popolazione di 234.574 abitanti, le differenze socio-economiche sono evidenziate facilmente, la classe prevalente è quella bassa, l'89,88% dei cittadini appartiene agli strati 1, 2 e 3, l'8,55% è di classe media, ovvero lo strato 4 ed il 1,55% sono di classe alta composta dagli strati 5 e 6.

La zona 5 è la zona più abitata della città, rappresenta il 21% della popolazione di Palmira con un totale di 49.706 abitanti. Il 97% delle sue residenze sono catalogate come classe bassa, mentre il 3% restante è classe media.

Uno dei suoi quartieri è il più popolato della città, "San Pedro", il quale è composto nelle sue aree residenziali da 326 case di strato 1, 10.436 case di strato 2 e 31 case di strato 3 e nessuna di strati 4, 5 o 6.

Una particolarità della città è che la zona meno abitata sia la 4, ovvero il centro della città, abitata da 20.417 persone, delle quali il 97% sono di classe bassa, il 3% restante è di classe media.

La zona della città dove abitano i residenti con più capacità d'acquisto, ovvero le classi sociali alte (strati 5 e 6), è la zona 1, nei quartieri denominati "las mercedes" e "mirriña", che rappresentano il 99% della classe socio-economica nella città.

### Settore agricolo e zootecnico

Palmira ha la particolarità di mantenere il suo carattere di centro agricolo perché privilegiato dai suoi terreni fertili e l'abbondanza d'acqua, che permettono di sviluppare l'agricoltura in grande scala.

Il suo vincolo diretto con la diversità di clima dovuti ai livelli bioclimatici rendono Palmira la capitale agricola del Paese: si producono un'ampia varietà di prodotti come il caffè, il tabacco, il cacao, la canna da zucchero, il riso, il mais, i fagioli, la "yuca", le patate, il cotone, la soia, il "platano", e molti altri frutti e ortaggi.

Nel 1940 si stabilisce la fiera nazionale dell'agricoltura, presa come modello per realizzare diversi programmi di ricerca, miglioramento e sfruttamento di questo settore. Dalla diversità di coltivazioni si è passati alla mono-coltivazione, mutando così la parte più importante dell'economia.

Una delle cause di questo problema è stata la fondazione dello stabilimento di canna da zucchero Manuelita agli inizi del secolo scorso, che basava la sua attività nella produzione di zucchero, consolidandosi gradualmente fino a controllare la terra con la mono-coltivazione di canna da zucchero, che



(fig. 10) I "corteros" di canna di zucchero

occupa il 93% dei campi permanenti della regione.

Le regioni pianeggianti sono seminate quasi nella loro totalità con canna da zucchero, trascurando una grande porzione di terra, relegando le altre coltivazioni a zone di pianura piccole o montagnose.

Uno degli aspetti importanti di questo settore è che dal 1990 vi è stato un calo delle piantagioni e di raccolta dei prodotti, a causa dell'apertura economica. E' presente un regresso del settore agricolo e le proiezioni indicano che l'area coltivata vede diminuire i suoi ettari progressivamente.

### Economia

L'economia di Palmira dipende dal settore agricolo e zootecnico, ma anche industriale.

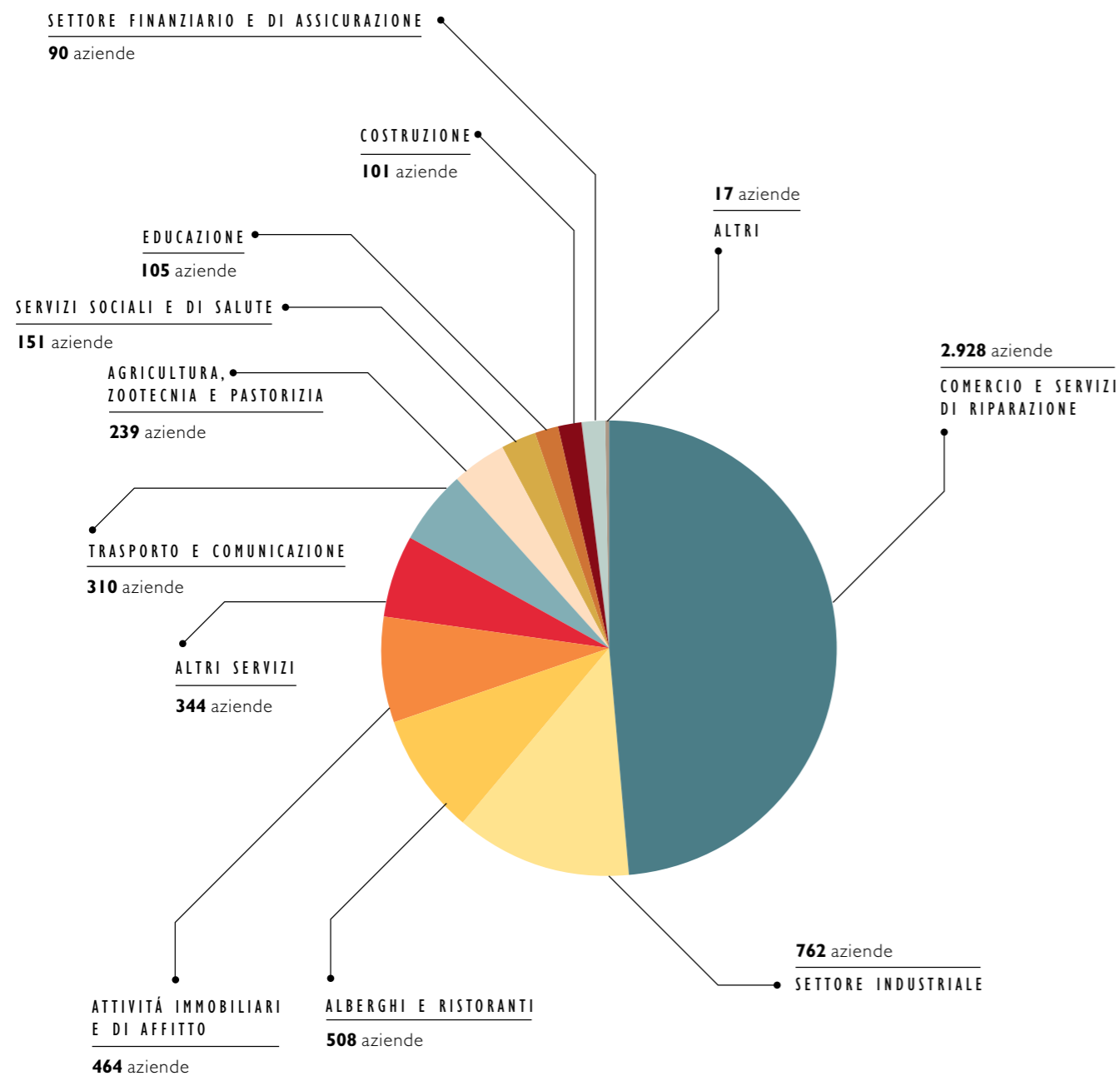
Nonostante la composizione aziendale secondo l'attività economica è affollata da 2.928 micro aziende che si occupano del commercio e servizi di riparazione, rappresentando il 48.6% dell'attività economica della città. Generalmente le aziende sono create da singole persone fisiche, standard diffuso in tutta la città.

Il settore industriale ha 762 aziende (12,65%), il settore di alberghi e ristoranti ha 508 aziende (8,43%).

Il settore di trasporto e comunicazioni (tenendo conto le diverse compagnie di trasporto pubblico, di posta, di servizi di taxi, moto taxi, le aziende di telecomunicazioni e l'azienda Montebello, l'unica azienda che si occupa del servizio nel perimetro urbano di trasporto con gli autobus), è composto da 310 aziende e questa categoria rappresenta il 7,70% delle attività economiche. L'agronomia e la zootecnia hanno 239 aziende (5,7%): il motivo di questo è la monopolizzazione della terra da parte da aziende grandi che si occupano della coltivazione di canna da zucchero.

La salute è un settore di cui si occupa il 5,1% delle aziende. Una particolarità del settore della salute in Colombia è la sua struttura: attraverso la legge 100 del 1993 lo Stato finanzia una parte della popolazione più povera con un piano obbligatorio di salute (POS). Lo Stato, controlla ed indirizza il sistema attraverso il ministero di salute e la CRES (comisión de regulación en salud). Le entità di assicurazione sono generalmente private, non dipendono dallo Stato (anche se questo finanzia una parte POS, per ultimo i prestatori), e sono proprio le istituzioni che prestano il servizio di salute, chiamate IPS, ospedali e cliniche.

L'economia della città è caratterizzata da medie e grandi aziende che si occupano principalmente delle attività come la gestione pubblica, sicurezza e difesa della società, servizi



(fig. 11) Settori Economici della città.

di energia elettrica, gas e acqua, il settore edilizio, il settore industriale e il settore agricolo.

Le aziende principali della città sono: Sucromiles, Manue-lita, Industrias Lehner, Quimpac de Colombia S.A., Compañía colombiana de empaques Bates S.A., Londoño Duque Rosalba y/o Agropuestos Loni. Dimel Ingeniería S.A., Cajas colombianas LTDA. C I Impex S.A.

Queste aziende sono medie e grandi, e sono responsabili dei prodotti esportati come la canna da zucchero, l'acido citrico, il citrato di sodio, profili bucati di aleazioni d'alluminio, il sale, le borse, la carta/cartone, i mobili di legno, il cloro, le porte, e l'acido cloridrico.

I principali destinatari di questi prodotti sono: Stati Uniti, Perù, Canada, Cile, Messico, Ecuador, Costa Rica, Olanda e Trinidad e Tobago.

I prodotti importati sono l'etanolo per la produzione di bevande alcoliche, il propanolo, usato come solvente nell'industria farmaceutica e industriale, la soda caustica/idrossido di sodio, usato nelle industrie chimiche come reagente di ampio impiego, il mais, l'acido acetico, acrilico in forme primarie, miscelate e usate per l'alimentazione degli animali. I dieci principali paesi che esportano nella città sono: Stati Uniti, Perù, Argentina, Brasile, Cina, Ecuador, Italia, Inghilterra, Cile, Guatemala e Messico.

Un'altra fonte di influsso per la città è l'aeroporto internazionale "Alfonso bonilla Aragón", che presta i servizi alla città di Cali (capoluogo di regione) trasportando una media fra il 2006 e 2010 di 2.690.574 passeggeri all'anno.



(fig. 12) Ballo delle scuole di salsa della città di Cali

## Cultura

La valle del Cauca è caratterizzata dallo spirito festaiolo e allegro della sua gente, peculiari sono infatti le diverse festività in ogni città della regione, 48 in totale. Queste festività sono chiamate "feria" (fiera). Una delle feste più importanti è la "feria de Cali", famosa per spettacoli di salsa, concerti di musica latinoamericana e la stagione di "corridos taurinas", il "campeonato mundial de salsa", evento centralizzato sul ballo in stile salsa, evento tipico di Cali.

Palmira particolarmente è indirizzata verso un turismo ecologico, la riserva forestale "Nirvana", il "Bosque Municipal", l'"Hacienda el Paraiso", edificio famoso per il roman-

zo "Maria" di Jorge Isaacs sono alcuni dei punti di riferimento turistici della città.

Si potrebbe dire che la gastronomia della Valle del Cauca è un mix di diverse culture; africani, indigeni e spagnoli hanno occupato questa regione del paese. La costa pacifica del paese, prevalentemente di discendenza africana, influenza la regione, rendendo interessante la cucina del luogo. Il piatto più importante è "il sancocho de gallina".

### Configurazione dell' identità della città

Secondo gli studi del comune di Palmira sull'immagine ed identità della città, il passare del tempo ed il cambio generazionale, influenzano la costruzione dell'immagine della città. Il vero bisogno è quello di salvaguardare i valori storici della memoria urbana, in una società nella quale le generazioni più giovani dimenticano e perdono l'interesse in tali valori.

Ogni gruppo generazionale crea con nuovi elementi culturali, ogni volta più deboli, meno definiti storicamente, dimenticando e deformando altri con una maggior importanza dentro a memoria storica, culturale, naturale, architettonica, ed urbana della città; riprendendo il senso della storia, di appartenenza, delle radici come elementi costruttori dell'immagine della città. Si cerca un tale senso di appartenenza per gli elementi propri, da permettere di progettare una città con delle caratteristiche locali e regionali, stabilendo un'identità definita attraverso la rivalutazione dell'importanza delle abitudini, luoghi, edificazioni che hanno generato la configurazione della città.

E' dunque un processo di individuazione di tutti gli elementi che sono coltivati nel pensiero collettivo della città attraverso gli anni, così come la struttura architettonica della città, le sue particolarità fisiche e culturali.

*Stile Architettonico.* Una caratteristica particolare della città di Palmira è il suo stile architettonico che si è perso col passare degli anni. Alcuni parametri che definiscono la percezione dell'architettura della città sono la poca altezza delle strutture e la divisione della città in diversi settori socioeconomici.

I quartieri con un'alta capacità d'acquisto hanno uno stile opposto a quello del resto della città: grandi case in stile moderno. In centro prevalgono lo stile coloniale e repubblicano: case piccole dotate di ampi giardini, case soprattutto con una funzione commerciale che creano generalmente un'inquinamento visivo nelle piccole strade della città.

Il disinteresse dello stesso comune nel proteggere il patrimonio storico, culturale e soprattutto stilistico della città è un altro elemento che causa la mancanza di uno stile definito all'interno della città. Vecchie case storicamente importanti vengono abbandonate e comprate dai privati con fini commerciali, tralasciando però la tradizione: palazzi nuovi con uno stile diverso sono messi accanto a queste case cambiando la percezione dell'intera città. Questi elementi tradizionali dovrebbero essere arricchiti col passare del tempo, tutelati da norme e regole stabilite dallo stesso comune.

La struttura più alta è la "Catedral de Nuestra Señora del Rosario del Palmar" nel cuore della città.

Questa non progettazione dello spazio ha generato la man-

canza di aree verdi nell'area urbana, i piccoli parchi non frequentati dalla popolazione connotano la sfiducia della gente in termini di sicurezza nella propria città.

*Branding.* Una particolarità dell'immagine di Palmira è il modo in cui i colori sono trattati: istituzioni politiche, aziende commerciali, cooperative, aziende di trasporti interregionali, squadre di calcio sono identificati dalla palette cromatica conformata dal verde ed il giallo (colori che si trovano dalla bandiera della città).

Un'interpretazione di questa caratteristica cromatica si basa nella connotazione del carattere naturale e agronomo della città.

Il giallo è un colore utilizzato per evocare la ricchezza, l'oro, il sole e il caldo, mentre il verde è utilizzato generalmente per la connotazione del contesto naturale, ma anche per evocare concetti più alti e astratti come la speranza e la pace. Nel contesto di codice del colore (in wayfinding) esiste una convenzione particolare per questi due colori.

Il verde è utilizzato per la guida ed i messaggi di orientamento. Il giallo è utilizzato invece per i messaggi di avvertimento.

Il trattamento delle forme organiche (generalmente astratte dalla forma della foglia dalla canna da zucchero oppure dalle palme) tentano di rafforzare il concetto agronomo e naturale della città, (in alcuni casi meglio riusciti di altri), di fluidità e di continuità.

Per quanto riguarda i trasporti pubblici urbani della città, non esiste il concetto di unità. Questa lacuna non permette di creare una identità ben definita per il riconoscimento e appropriamento del trasporto pubblico da parte dei cittadini. L'azienda di trasporti "Montebello", pur avendo monopolizzato il settore della mobilità urbana in Palmira, non ha creato una struttura di comunicazione omogenea.

L'identità dei suoi autobus porta i colori bianco, blu e rosso: si assiste quindi ad un mancato rispetto della continuità e particolarità degli elementi già stabiliti dall'azienda, riguardo i simbolismi e la tipografia.

Ad esempio, la tipografia utilizzata cambia regolarmente quasi in ogni autobus, spesso anche in uno stesso autobus, dove esiste una molteplicità di scelte tipografiche arbitrarie. *Simbolismo.* Sono presenti una serie di elementi della città che diventano simboli, incrementando il numero di elementi caratteristici della città stessa. Questi, hanno una proprietà fisica oppure una caratteristica culturale, tradizionale non fisica che si potrebbe sfruttare concettualmente. Essa è stata sviluppata e cambiata con il tempo; ad esempio nell'ambito linguistico (l'accento dei cittadini) emergono caratteristiche come l'attribuzione dei valori, l'allegria della gente, oppure



( fig. 13 ) Lo Stile dell'identità delle aziende e società Palmirane

aspetti culturali nelle forme espressive (lo stile peculiare nel ballare la salsa nella regione della valle del Cauca è ben conosciuta all'interno del paese).

C'è una varietà di simboli costruiti a partire dalla loro forma, il colore e la loro caratteristica fisica; la geografia della regione permette di creare un paesaggio ben definito, la valle ricca di campi di canna da zucchero diventa il simbolo più utilizzato per l'identificazione della città, la "catedral Nuestra señora del Palmar", la struttura più alta della città, un simbolo che diventa un indizio del cattolicesimo della città.

I carri denominati come "Victorias" sono un simbolo turistico che connota l'attaccamento al passato e alle sue tradizioni.

L' "hacienda el paraíso", scenario della novella romantica di Jorge Isaacs María è un riferimento e luogo turistico culturale della città, purtroppo difficile da raggiungere a causa della scarsità dei mezzi.

La stazione ferroviaria "Rio Claro", considerata come monumento nazionale, è utilizzata come auditorio per conferenze per lo sviluppo aziendale della città.

# GLI ELEMENTI DELLA CITTÀ

Il linguaggio della segnaletica e del wayfinding è stato spesso riconosciuto come un punto chiave, contribuendo al benessere, all'organizzazione e alla sicurezza degli ambienti affollati, come gli aeroporti e gli ospedali delle città. Con il tempo il wayfinding acquista ancora più importanza grazie alle sue capacità di creare il senso e la funzionalità del luogo, ma anche di creare una unità che permetta di rafforzare la sua identità e la sua figurabilità.

## Metodologia

Lo studio è iniziato con un'analisi del sistema di percorsi, dei quartieri, delle periferie, dei nodi e dei riferimenti della città, si è analizzato il modo in cui interagiscono fra di loro e come si struttura la città, dandole una forma coerente.

Attraverso lo studio di questi elementi, si sono definiti quelli che sono i componenti che strutturano la leggibilità e la figurabilità della città. Successivamente è stato preso in esame il modello di trasporto urbano della città, la metodologia con la quale si struttura ed organizza per interagire con i cittadini (passeggeri), e la maniera in cui si comunica l'informazione sulle diverse destinazioni: la gerarchia del sistema, la tecnologia utilizzata, ed il sistema di circolazione su ogni linea di autobus.

E' stata inoltre presa in esame la problematica generale della città mettendola a confronto con la realtà del sistema dei trasporti urbani. Lo strumento di cui mi sono servito è stato quello dell'intervista, attraverso la quale ho avuto modo di analizzare il sistema urbano della città a fondo, scoprire quali sono le motivazioni e le aspettative dei cittadini e infine, conoscere i vantaggi e gli svantaggi dei medesimi.

## La struttura.

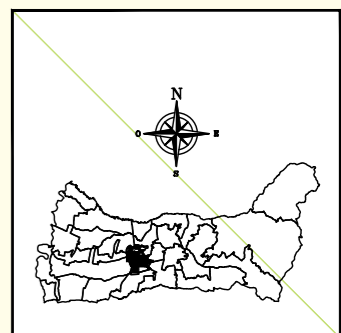
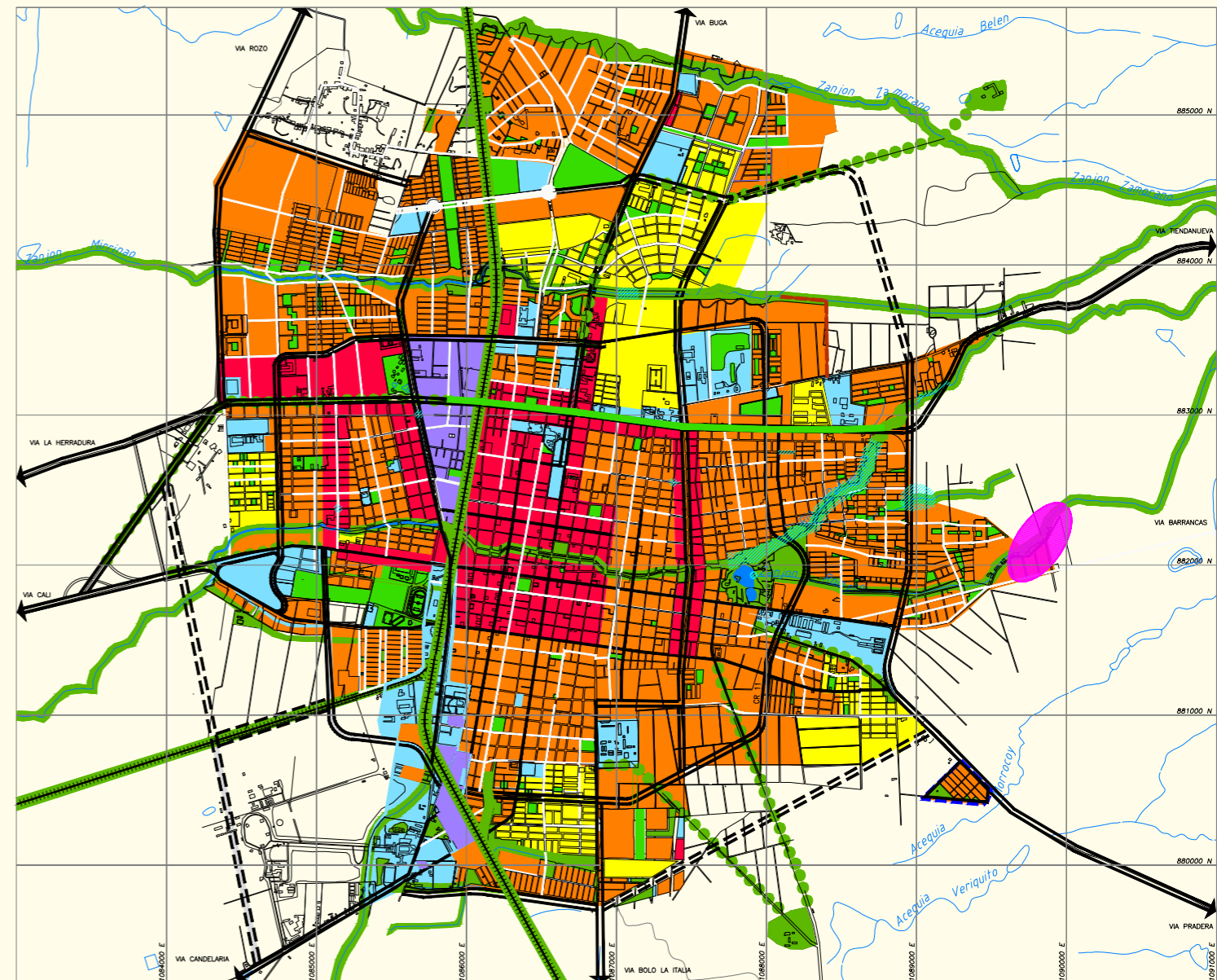
La città è strutturata in maniera centralizzata, nella mappa successiva si suddivide in base alle sue attività (POT, piano de ordenamiento territorial).

Il centro della città è caratterizzato da diversi tipi di attività e da un'alta densità di persone che lo frequentano sia per motivi commerciali, gestionali ed industriali. Infatti, l'espansione della città nasce da questa zona, generando una forma ben definita che si espande radialmente. Il centro è circondato dalle aree miste residenziali, nelle quali le residenze ed il settore commerciale si mischiano.

Questa espansione ha generato un'omogeneità dello stile, proprio nei quartieri del centro della città e quelli altri che sono attorno. Stili repubblicani e coloniali, facciate piccole colorate, piccoli marciapiedi e fili dell'energia elettrica visibili, sono una costante nello stile Palmirano.

Le aree residenziali hanno due particolarità: la prima è che sono i quartieri di classe sociale alta, eccetto il quartiere se-squicentenario (prevalentemente un quartiere popolare), e la seconda che si localizzano nella periferia della città, dove lo stile omogeneo cambia. La libertà nel prendere decisioni stilistiche ha generato una particolarità, e cioè che questi quartieri residenziali generalmente conformati da case grandi, zone verdi, giardini e condomini di case, con stili diversi una fra l'altra, isolati dal resto della città, generano un'alta individualità stilistica.

Uno dei problemi che non permettono di avere una maggior figurabilità è la mancanza di chiarezza ed ordine nell'esperienza della città. La densità di persone in questi spazi ridotti del centro, specialmente nella giornata, rendono la città disorganizzata, creando un' incoerenza fra lo stile e l'atteggiamento.



(fig. 14) Le aree d'attività della città

Per lo studio di tutti i componenti formali della città, andrò a prendere come riferimento i concetti sostenuti da Kevin Lynch sugli elementi della città nel libro "L'immagine della città" nel quale si introducono i cinque elementi che strutturano e conformano l'immagine pubblica della città.

"Sembra che per ogni città data esista un'immagine pubblica, che è la sovrapposizione di molte immagini individuali. O forse vi è una serie di immagini pubbliche, possedute ciascuna da un certo numero di cittadini."

Riuscire a trovare tale immagine pubblica è lo scopo del progetto, immagine che si rafforzerà nel momento in cui si farà un'esercizio di organizzazione e coerenza nella esperienza di visibilità attraverso delle strategie di comunicazione per l'orientamento nella città stessa (wayfinding).

I contenuti riferibili alle forme fisiche nelle immagini urbane possono venire strumentalmente classificati in cinque tipi: Percorsi, margini, quartieri, nodi e riferimenti.

1. *Percorsi*. Percorsi sono i canali lungo i quali l'osservatore si muove abitualmente, occasionalmente o potenzialmente. Essi possono essere strade vie pedonali, linee di trasporti pubblici, canali, ferrovie.

2. *Margini*. Margini sono gli elementi lineari che non vengono usati o considerati come percorsi dall'osservatore. Essi sono confini tra due diverse fasi, interruzioni lineari di continuità: rive linee ferroviarie infossate, margini di sviluppo edilizio, e le mura.

3. *Quartieri*. Quartieri sono le zone della città, di grandezza media o ampia, concepite come dotate di una estensione bidimensionale in cui l'osservatore entra mentalmente "dentro" e che sono riconoscibili in quanto in esse è diffusa qualche caratteristica individuante.

4. *Nodi*. Nodi sono i punti, luoghi strategici in una città, nei quali un osservatore può entrare, e che sono i fuochi intensivi verso i quali e dai quali egli si muove. Essi possono essere anzitutto congiunzioni, luoghi di un'interruzione nei trasporti, un attraversamento o una convergenza di percorsi, momenti di scambio da una struttura ad un'altra, o possono essere semplicemente delle concentrazioni, che ricavano la loro importanza dal condensarsi di qualche uso o di qualche caratteristica fisica.

*Nel concetto di visibilità, gli oggetti non solo possono essere veduti, ma anche acutamente e intensamente presentati ai sensi.*

*L'immagine della città - Kevin Lynch. Pag. 32. Quindicesima edizione. Aprile 2010. Biblioteca Marsilio*

5. *Riferimenti*. Riferimenti sono un'altro tipo di elementi puntiformi, ma in questo caso l'osservatore non vi entra, essi rimangono esterni, Sono generalmente costituiti da un oggetto fisico piuttosto semplicemente definito: Edificio, insegna, negozio o montagna. Il loro uso implica la separazione di un elemento da un coacervo di possibilità.

Di seguito si analizzeranno gli elementi della città.

Il sistema dei percorsi.

Il sistema di percorsi dell'intera città di Palmira è basato su una rete complessiva a scacchiera, regolare e prevedibile, che compromette l'identità di ogni percorso e lo rende di difficile lettura; ciascun blocco è riconducibile ad una forma rettangolare o quadrata. La creazione della città, come in tutte le città che risalgono alle colonie spagnole, ha come epicentro la piazza centrale, (Plaza bolivar) centro culturale, religioso e politico della città. Con il passare del tempo, la città si sviluppa radialmente, generando anelli che delimitano la periferia della città. Questi anelli permettono di creare un sistema di divisione e di flusso all'interno della città teoricamente ben definito. Attualmente vi sono quattro anelli definiti e si spera di generarne un quinto nei prossimi anni in accordo col POT (piano d'ordinamento territoriale). Inoltre si stabiliscono strade longitudinali che attraversano tutta la città per velocizzare il flusso tra gli ingressi ed uscite della città.

#### L'avenida 28

Una caratteristica della città nella zona degli anelli centrali è la mancanza di gerarchizzazione, di omogeneità formale in ogni percorso, tanto nell'ampiezza come nella funzionalità e nello stile di ogni strada, il che genera una problematica di orientamento e di identificazione dello spazio, ma anche di mobilità. Uno dei percorsi principali della città è l'Avenida 28, conduttore del flusso di traffico dal nord al centro della città.

Uno dei punti problematici del percorso è nel nodo "Versalles". L'identità e la qualità del percorso, nel momento in cui si entra nella città dal nord acquista un'importanza visiva importante. Gli altissimi alberi "samanes" nella zona centro settentrionale creano una specie di tunnel, delineando un'ambiente appariscente e dal punto di vista estetico abbastanza particolare, dopo i quartieri las mercedes e mirriñaio fino alla rotonda di Versailles.



#### Il codice dei percorsi

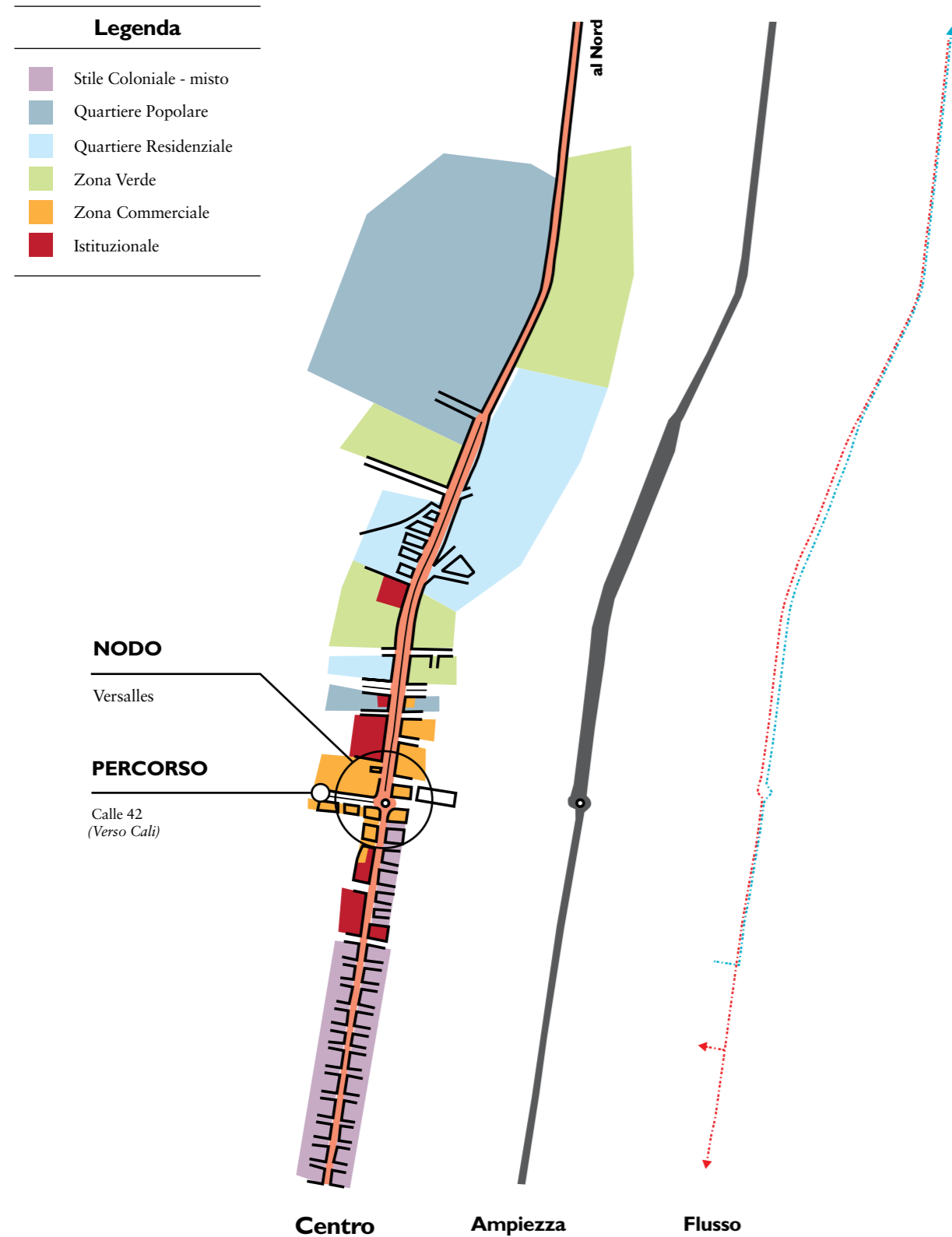
Nella maggioranza delle città della Colombia le strade sono catalogate secondo un codice numerico, con il proposito di dare a queste un'ordine logico. Questo codice è caratterizzato da un epicentro nel quale è più fitto il numero di "calles"

(fig. 15) La struttura dei percorsi della città

e "carreras". Sono denominate come "calles" i percorsi che sono indirizzati da est a ovest e viceversa, e come "carreras" i percorsi che sono indirizzati da sud a nord e viceversa.



## L'avenida 28



(fig. 16) La struttura dell'avenida 28



(fig. 17) L'avenida 28

Nell'Avenida 28 l'ampiezza degli spazi è molto maggiore del resto dei percorsi della città, ed è proprio nel nodo Versailles che i flussi urbani ed interurbani si incrociano e si diramano nelle diverse direzioni.

La calle 42, chiamata "recta Cali-Palmira" è una parte dell'autostrada principale che conduce a questa città; ed è proprio da Versailles in poi che il contesto urbano inizia a modificarsi fino a diventare un ambiente che invita all'uscita della città. Per questo motivo in questo nodo l'Avenida 28 perde la sua continuità qualitativa e spaziale, la sua ampiezza si riduce appena superato Versailles, creando un intervallo nella percezione della continuità del percorso verso il centro, e suggerendo appunto l'uscita dal contesto urbano. A un certo punto, sulla "Calle 34" troviamo un'ulteriore novità: aumenta nettamente il flusso di studenti per la grande quantità di scuole presenti in questo tratto, e la via diventa il maggiore canale che conduce al centro della città. Qui passano infatti i veicoli diretti verso il nord della città, e girando l'angolo identificato dal punto di riferimento della scuola "Cardenas", ci si ritrova all'entrata nel primo anello, quello che delimita il centro.

È passando dalla Carrera 28 che si arriva ai quartieri del sud della città, ma questa ha un'importanza minore rispetto alle vie sopraccitate, e ciò è manifestato anche dal minor flusso delle autovetture.

Non si trovano grandi differenze tra questi luoghi e la zona delimitata dall'Avenida 28, viste la regolarità nello stile e la mancanza di punti di riferimento, e l'unico segnale che indica il trovarsi in centro è dato dalla maggiore densità di persone che si incontrano per strada.

La calle 42 convoglia il flusso di autoveicoli in ingresso e uscita dalla città e permette l'attraversamento della stessa in maniera facile e veloce in entrambe le direzioni (ovest: Cali, est: Florida-Pradera).

Prima della costruzione dell'autostrada per Cali, la quale ora evita di entrare nel perimetro urbano della città, era obbligatorio attraversare il centro urbano, e non erano rari flussi di autobus e macchine che avevano come destinazione la città di Cali. Da quando è stata finita la costruzione di questa strada a scorrimento veloce sono diminuiti in questo tratto il flusso di macchine, di autobus, il livello di inquinamento, anche acustico, facilitando la mobilità e migliorandone la qualità.



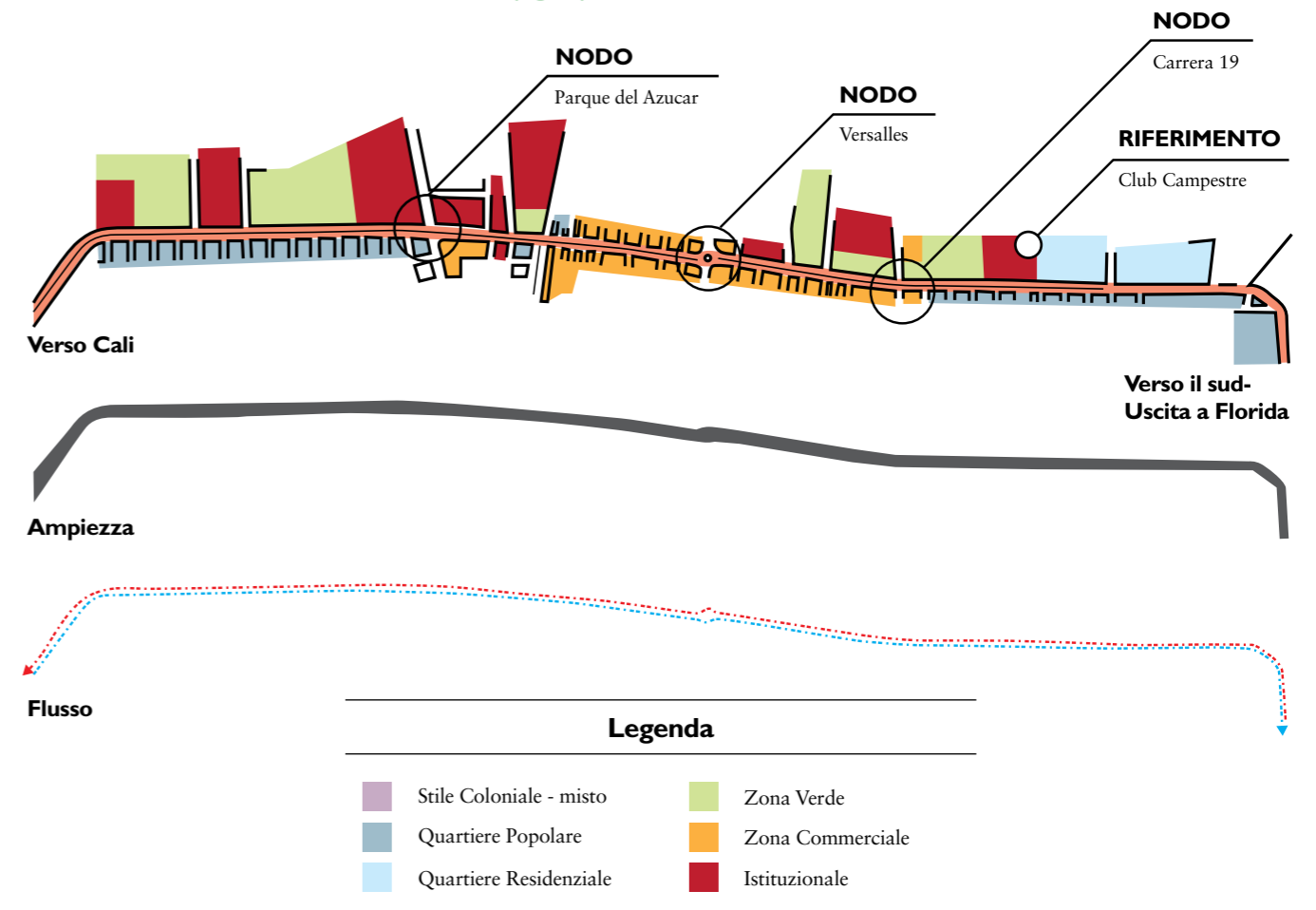
( fig. 18 ) La avenida 28 - Las Mercedes.



( fig. 19 ) La avenida 28 - Versailles

**La calle 42**

( fig. 20 ) La struttura della calle 42



La "Calle 42" è un'altro percorso importante per la mobilità di Palmira, per il commercio, per la ricreazione, ma anche perché è la via di uscita ed entrata dalle città di Cali, Pradera-Florida e Tienda Nueva, zona rurale/montanara della città. La 42 è l'asse principale che attraversa la città nel senso est-ovest dalla periferia al centro ed è parte del terzo anello della città. In questa zona troviamo principalmente attività commerciali e ricreative; non sono rare le officine e vi si trovano anche il parco del "azucar" (zucchero), la stazione degli autobus interregionali che arrivano o sono diretti al nord, il "club campestre", l'Universidad Antonio Nariño e anche vita notturna (pub e nightclub) mentre verso l'est della città troviamo alcuni quartieri residenziali e popolari. In questo tratto di percorso si ha la sensazione di essere in una città industriale, viste le numerose fabbriche che si trovano ad ovest della città, il "caos" di Versailles, l'inquinamento dell'aria ma anche i quartieri popolari sono elementi che impoveriscono il contesto sotto l'aspetto visivo. E' palese la differenza dall'Avenida 28, la cui ampiezza offre una continuità visiva a chi la percorre, e anche per questo permette una leggibilità maggiore dei segnali stradali per potersi meglio orientare spazialmente, soprattutto nel nodo di Versailles. All'arrivo in città di chi proviene dalla vicina Cali, il primo indizio che permette di rendersi conto dell'arrivo è la pre-

senza dei quartieri popolari che si stagliano guardando verso nord; sono poi evidenti l'omogeneità nello stile di questi quartieri e l'aumento delle moto e delle macchine appena superato il nodo rappresentato dall'incrocio con il "Parque del azucar". Quest'ultimo è un luogo di alta incidentalità nella città, e gli incidenti sono dovuti principalmente alla mancanza d'informazione sulla presenza di un'altra strada importante che attraversa il centro urbano, la carrera 34. Il flusso è organizzato in una maniera costante, la strada è a doppio senso dall'inizio alla fine, il che permette a questo tratto una buona mobilità a una facile leggibilità dei segnali. L'organizzazione direzionale verso il nodo Versailles permette di prendere delle decisioni di percorso in modo più facile, facendo sì che questo diventi il centro del percorso e il nodo centrale per la mobilità dell'intera città. Il cambio dello stile architettonico del percorso modifica gradualmente l'aspetto del contesto cittadino, da est verso il centro le fabbriche lasciano spazio a parchi e zone con una vegetazione fitta, arrivando poi a edifici di piccole dimensioni che ospitano attività commerciali e a quartieri residenziali che presentano uno stile coloniale. Anche da ovest troviamo lo stesso mutamento graduale, ma questa volta dai quartieri residenziali verso il commercio e lo stesso punto.

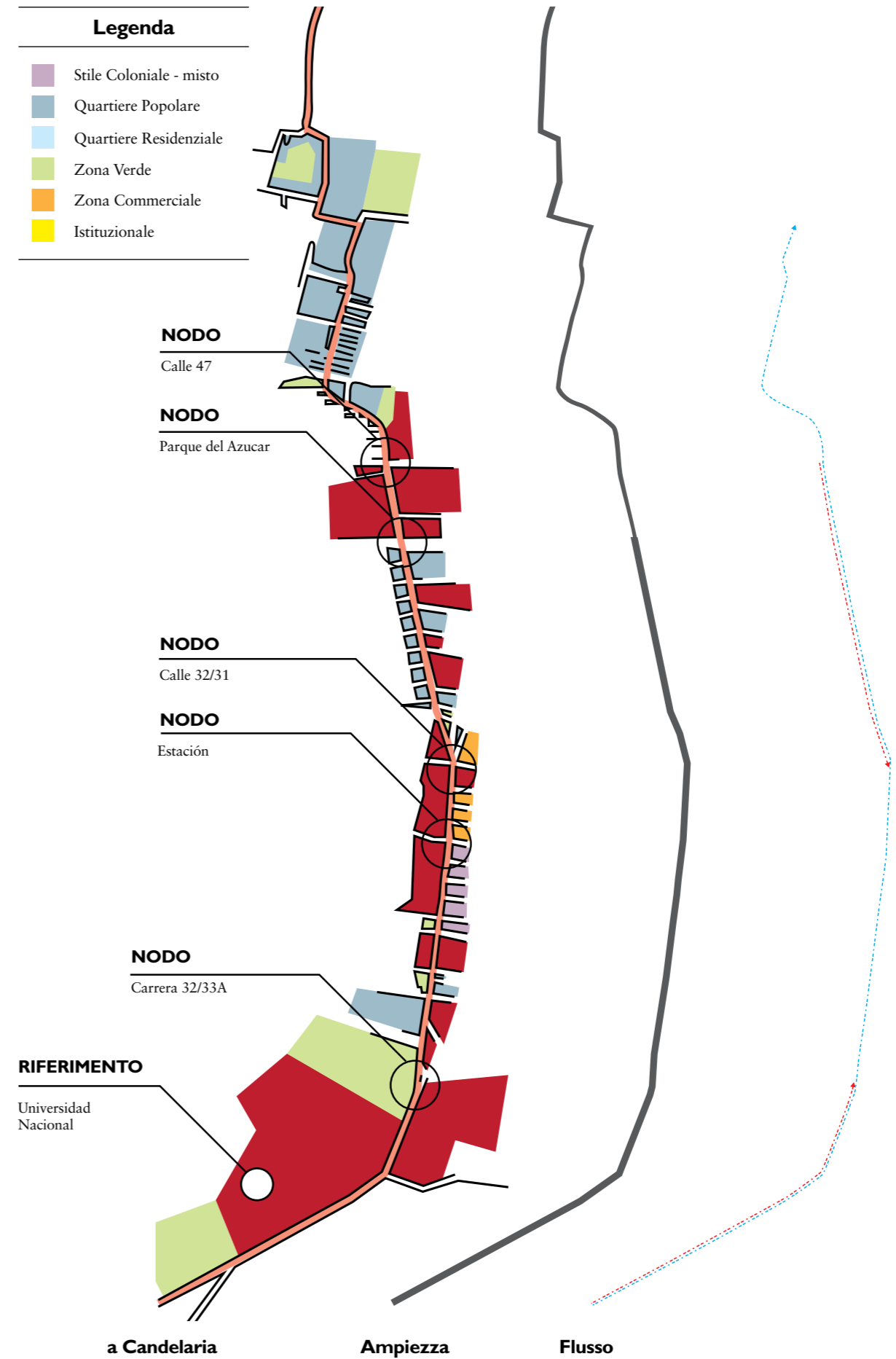


( fig. 22 ) La calle 42 - Carrera 19



( fig. 21 ) La calle 42 - Entrata da Cali

### Carrera 33A/35



( fig. 23 ) La carrera 33/35



( fig. 24 ) La carrera 35 - Stazione centrale (Verso sud)

( fig. 25 ) La carrera 35 - Stazione centrale (Verso Nord)



La carrera 33A / 35 è una delle più transitate dal servizio di trasporto pubblico, è indirizzato dal sud al nord e viceversa. È l'unico percorso da cui passano tutte le linee di autobus della città. Attraversa il nodo della stazione (Calle 31-Carrera 33A). Questa via, a differenza di quelle viste fin ora, offre tante possibilità di scelta tra nodi importanti, come quello dell'Universidad Nacional (una delle università più importanti della città e dell'intero paese, localizzata nella periferia sud) la stazione (la estación), dalla quale oltre che a passare tutte le linee di autobus locali, transitano anche il servizio di autobus interurbani per recarsi a Cali. L'incrocio con "el Parque del azúcar" agevola il transito lungo il percorso della calle 42 verso l'est della città; nelle zone industrializzate possiamo trovare grosse industrie di Palmira come "Fleishmann e Beisbol".

Al contrario per la zona del cimitero e delle grandi fabbriche la situazione è diversa, il traffico è limitato, e la percezione di queste vie diventa negativa e dà un senso di isolamento.

Nonostante la via attraversi i diversi quartieri popolari della città come quelli di Emilia, Loreto e del Barrio Olimpico, ciò favorisce l'urbanizzazione della zona a nord ovest ma crea anche dei problemi dal punto di vista dell'uso dei trasporti pubblici in questo tratto.

L'aggettivazione direzionale del percorso è data mediante una gradiente mediata dai percorsi precedenti, l'ampiezza, la percezione della sicurezza: attraverso queste qualità del percorso c'è un concetto definito, che è la sua centralità.

L'ampiezza della via è molto maggiore all'altezza della stazione centrale piuttosto che ai suoi estremi, e ciò genera la gerarchizzazione degli elementi a seconda della struttura centrale, e centralizza la strada. Questa centralizzazione menzionata è focalizzata al trasporto fuori dalla città, soprattutto a Cali.

La periferia sud della città è occupata da diversi parchi, da un' università importante, alcune industrie, il cimitero, lo stadio con tutto il complesso sportivo di Palmira per poi arrivare nella "Estación", la quale è un riferimento, ma anche un nodo importante per i collegamenti tra la città e i suoi dintorni, e rappresenta perciò il punto centrale della via.

Anche il senso della direzione della strada è organizzato in questa maniera, in quasi tutto il percorso (fino in centro) l'indirizzo generale è da sud a nord.

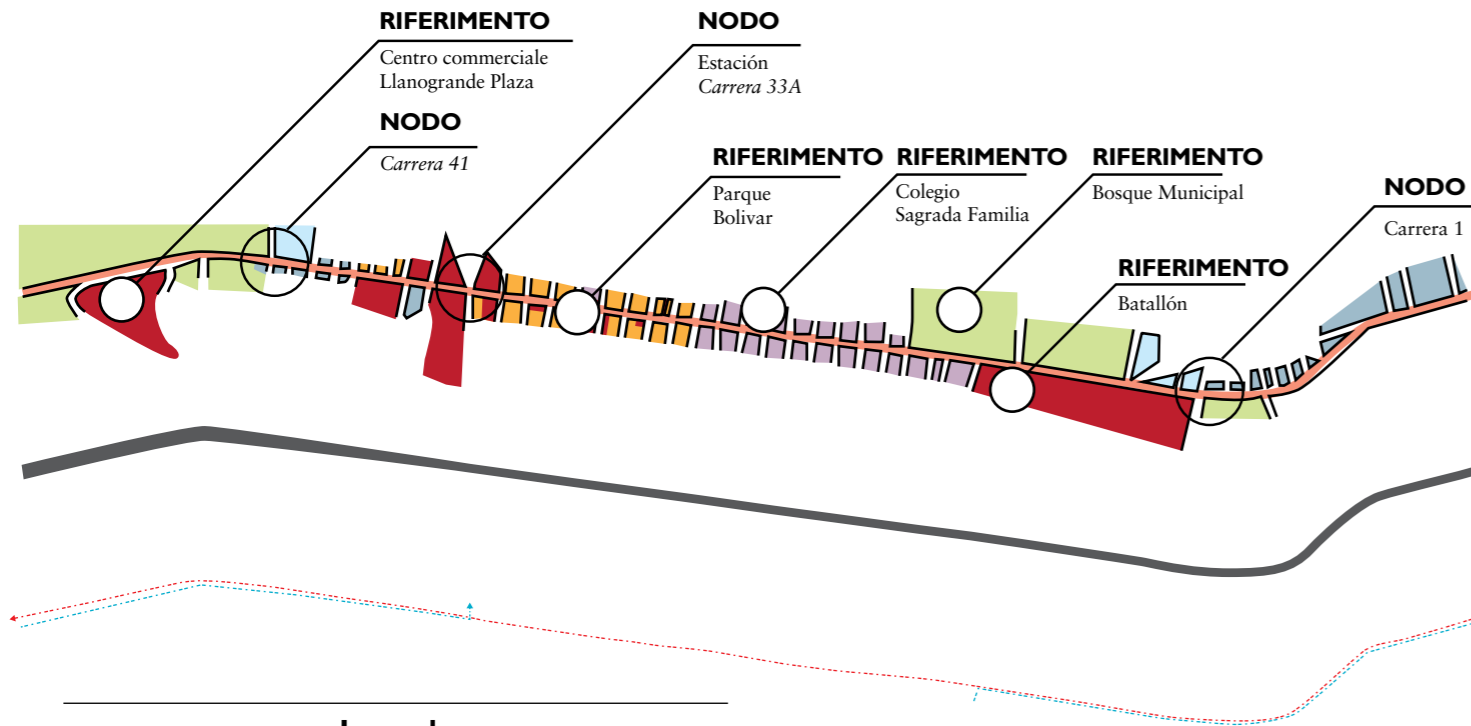
Dall'altra parte, cioè la parte nord, la gradiente che permette di centralizzare il percorso è creata attraverso l'industria ed il commercio della città, le quali aumentano con l'avvicinarsi al centro gradualmente. Si attraversa prima la parte industriale per poi arrivare in quella commerciale.

Il nodo della "Estación" crea una situazione particolare nell'intersezione con la "Calle 31". L'importanza di quest'altro percorso è dovuta al fatto che questa "Calle" è quella che permette l'uscita della città per chi si dirige alla vicina Cali, generando un nodo molto frequentato da quasi tutti i cittadini in uscita, e creando così una netta divisione nel percorso (prima e dopo della Calle 31).

Nell'attraversare questo tratto non si trova un'omogeneità architettonica, la continuità è interrotta dalle fabbriche, dall'alternarsi di stili nelle facciate delle case, dalle attività commerciali, dalla sua divisione operata dalla Calle 31; il contrasto nel flusso di macchine (a tratti) non permette di generare un'esperienza fluida che permetta di offrire un'ambiente che collabori a rafforzare l'importanza simbolica della stazione, diventando la sua struttura centrale.

È importante ricordare le caratteristiche economiche, sociali e demografiche che caratterizzano la città, soprattutto in questo percorso, visto che attraversa molti dei suoi principali quartieri popolari. Le caratteristiche economiche e sociali influenzano la percezione dell'atteggiamento delle persone di questi quartieri ma accentuano anche la sensazione di solitudine che si percepisce nelle zone industriali, nel cimitero e nei parchi, e tutti insieme questi elementi aumentano la probabilità di questa zona di essere percepita come negativa, soprattutto in un paese in cui la maggioranza della popolazione appartiene ad una classe bassa. Il concetto di appariscenza e di leggibilità sono in questo caso influenzate dalla percezione di sicurezza, dalla situazione economica e sociale. Queste qualità sociali creano un'altra gradiente, nella quale la percezione di sicurezza è bassa nei quartieri popolari e zone industriali, e aumenta invece in questo nodo centrale.

## Calle 31



### Legenda


(fig. 26) La struttura della calle 31

La calle 31 è una delle vie più congestionate del centro urbano di Palmira, è infatti la via di connessione tra la zona urbana e quella rurale della città. Entra ed esce da est attraversando il centro fino all'uscita per Cali.

Il flusso di veicoli in città è concentrato principalmente nel percorso da est verso ovest, nonostante le uscite siano organizzate per garantire un doppio senso e permettere l'entrata come l'uscita. La regolarità del sistema complessivo stradale, ovvero la similitudine tra loro della maggioranza dei percorsi e della loro struttura a scacchiera, la sua ampiezza ridotta allo stesso modo delle altre strade della zona del centro, l'affollamento al centro dato dalla maggiore concentrazione di attività commerciali, determinano la sua importanza, identità e soprattutto la sua leggibilità.

La leggibilità dipende molto dai diversi riferimenti ed edifici distintivi che si affacciano su di essa. El Bosque Municipal, il "Batallón", il nodo con la Carrera 1, via che si dirige al sud (Pradera-Florida) il "Parque Bolivar" centro e cuore culturale e politico della città, la zona commerciale, l'ospedale "Nuestra Señora del Palmar", la "Estación", e finalmente l'unico centro commerciale della città "Llanogrande" per continuare verso Cali.

Il percorso è strutturato in tre zone diverse, le due periferie e il centro. Le periferie oltre ad essere a doppio senso direzionale sono da una parte zone in cui ci sono quartieri popolari ma

dall'altra rappresentano anche dei riferimenti importanti per la presenza di edifici come "il battaglione Agustín Codazzi" ed il centro Commerciale "Llanogrande plaza".

Una volta superati questi settori si entra nella zona centrale della città, la quale è principalmente caratterizzata dalla maggiore attività commerciale. Il senso e la percezione della continuità del percorso è in crisi: questa divisione del percorso lo isola stilisticamente dalla città, lo fa sembrare un'altra via pur essendo ancora sulla stessa. Questo isolamento non è soltanto di carattere stilistico, anche il flusso e l'ampiezza della via cambiano radicalmente.

L'aggettivazione direzionale si attua da est verso ovest, dove il Parque Bolivar, ma anche il settore commerciale della città diventano la zona più importante dell'intero percorso. La gradiente interpretata per comunicare il senso e la struttura del percorso "est-ovest" per arrivare all'epicentro, è la zona commerciale. Dopo di che, si crea un'altra priorità di mobilità: l'uscita dalla città. A questo punto, sorpassata la stazione (riferimento d'entrata per il centro), il flusso diventa a doppio senso, cresce l'ampiezza, il commercio diminuisce fino all'arrivo nel centro commerciale di Llanogrande, che altro non è se non un riferimento per l'entrata e l'uscita dalla zona urbana. Quest'ultimo percorso analizzato ha una posizione teoricamente privilegiata, attraversa la città da est ad ovest passando per il cuore della città ma anche comunicando il percorso con quei nodi che permettono di cambiare direzione da nord a sud e viceversa.

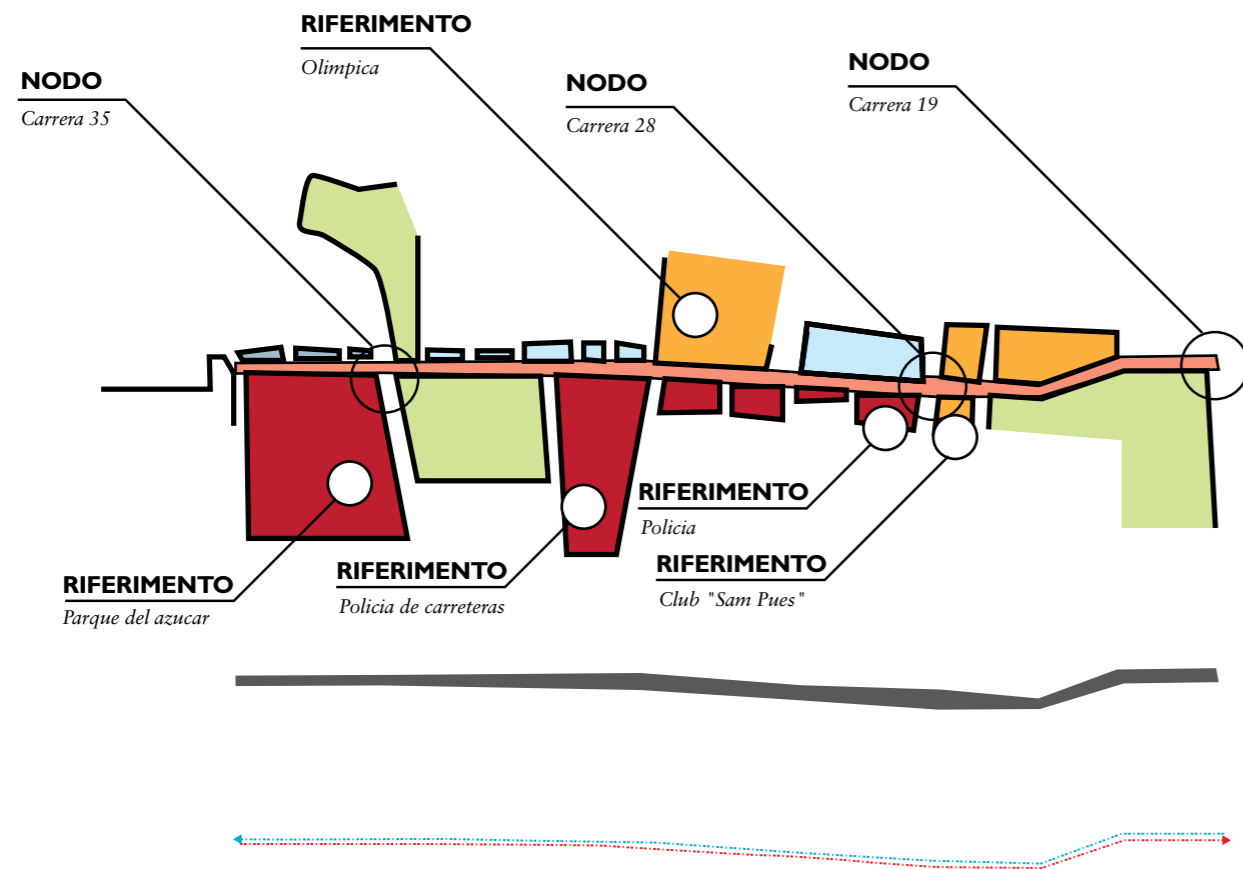


(fig. 27) La calle 31 - Parque Bolivar

(fig. 28) Calle 31 - Battaglione



## Calle 47



### Legenda

<span style="color: #d9534f;">■</span> Stile Coloniale - misto	<span style="color: #7ed321;">■</span> Zona Verde
<span style="color: #34495e;">■</span> Quartiere Popolare	<span style="color: #f1c40f;">■</span> Zona Commerciale
<span style="color: #5dade2;">■</span> Quartiere Residenziale	<span style="color: #e74c3c;">■</span> Istituzionale

(fig. 29) La struttura della calle 47

Il percorso della calle 47 trasporta il flusso nel senso est-ovest e viceversa, ha diversi riferimenti importanti, un zona di locali notturni all'est del percorso, la polizia nazionale, la polizia stradale ma anche la "Olimpica", una catena di supermercati nazionali, che ha una particolarità: all'interno ospita un centro commerciale creando una zona di divertimento per le persone. "La 47" è un percorso importante per chi non vuole passare per il centro, il flusso è più veloce dei percorsi usuali. La sua qualità spaziale è anche più ampia della norma, attirando l'attenzione, in associazione con la via principale.

La calle 47 è anche il limite dell'anello 4 della città. La sua direzione è diritta ed il flusso di veicoli avviene in entrambi i sensi. Esistono 3 nodi principali, che collegano il percorso con altri molto importanti per la rete complessiva della città. Il percorso diventa la Carrera 19 ad est. Il nodo della Carrera 28, uno dei percorsi principali della città ed il nodo della Carrera 35 ad ovest.

I diversi palazzi della polizia, locali notturni, aree verdi ed un albero nel mezzo della via nel punto della Carrera 28 fanno diventare questo percorso identificabile.

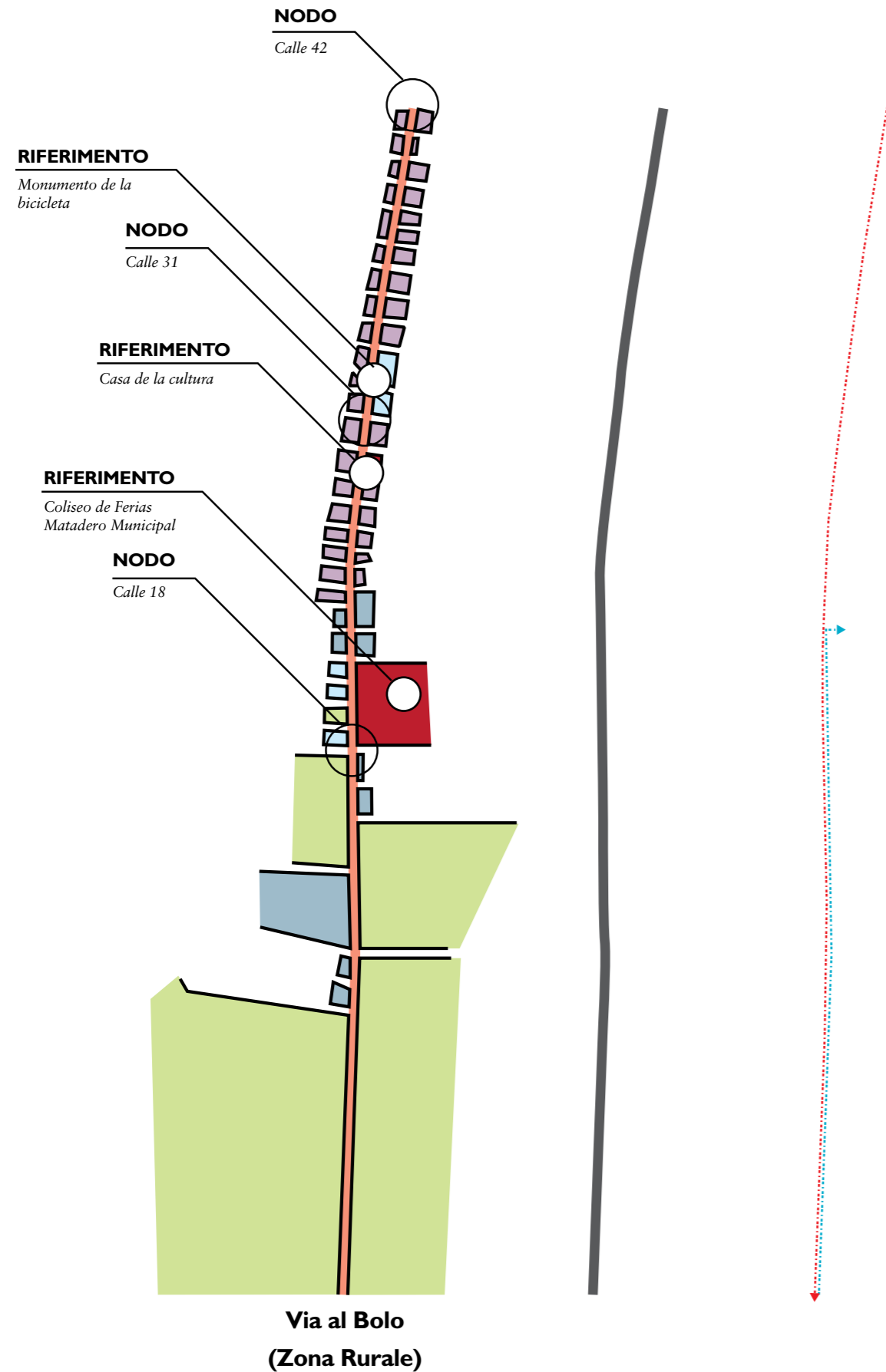
Per quanto riguarda la sua aggettivazione direzionale, e la sua intensificazione d'uso in una data direzione è ubicata a metà percorso della via. L'attività della polizia nel mezzo del percorso, distacca gli estremi e le sue diverse caratteristiche. Ad ovest sono localizzati alcuni quartieri popolari, e ad est i club e le attività di festa notturna diventano importanti. La sua leggibilità ha una congruenza d'accordo alla catalogazione del percorso, la vita notturna della parte orientale, la polizia ed alcuni quartieri residenziali come "Samanes", la zona commerciale "Olimpica" e finalmente dopo il nodo della Carrera 35 si entra nella zona popolare residenziale dove l'ampiezza del percorso diventa un fattore importante per la continuità e l'affidamento della via. Dopo il nodo della Carrera 35 la sua qualità spaziale diventa più angusta, dando la gerarchia a quest'ultimo percorso.



(fig. 30-31) La calle 47 - Policia Nacional



## Carrera 24



(fig. 32) Carrera 24

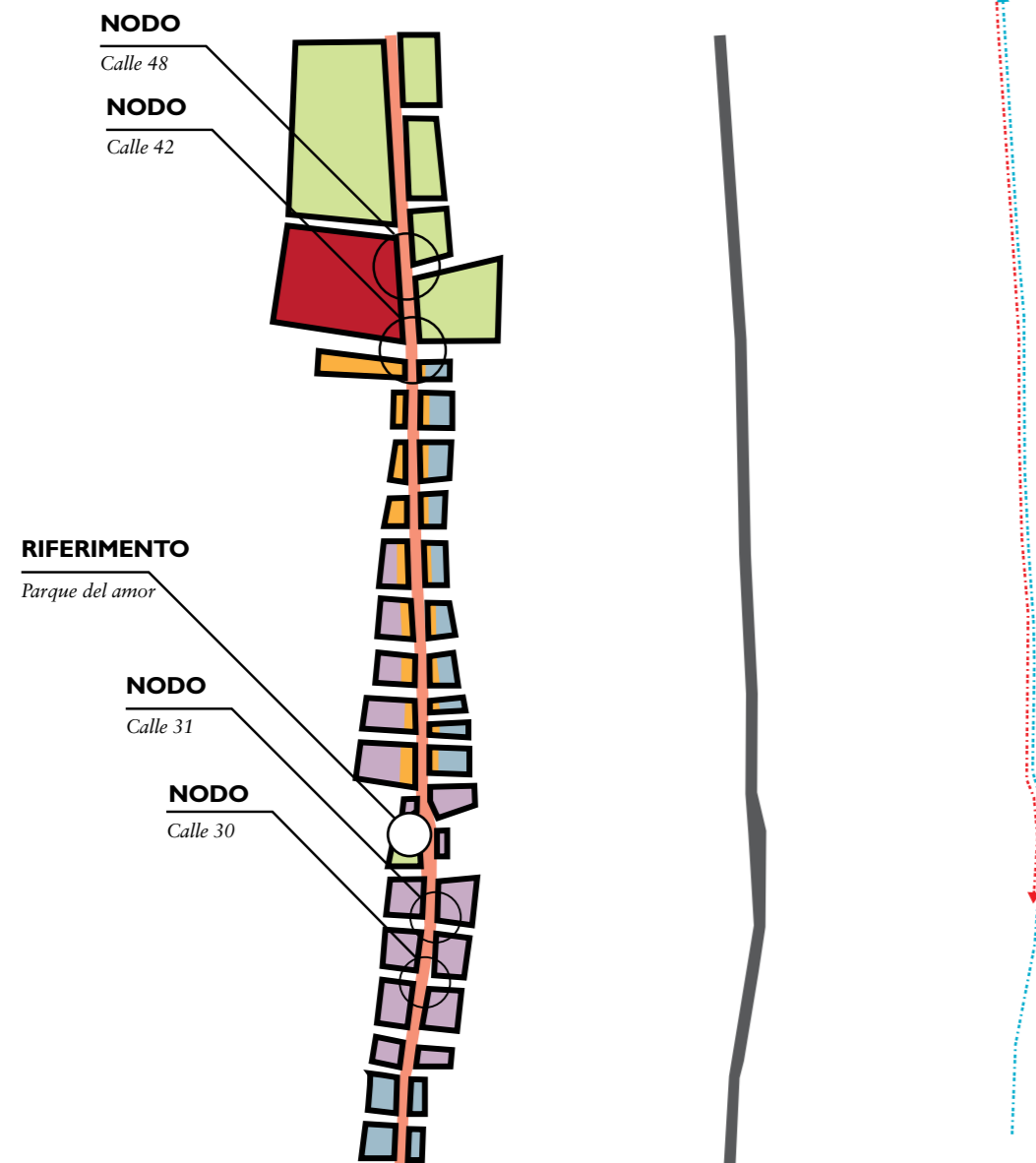
La carrera 24 è uno dei percorsi particolari. Una serie di problematiche non soltanto a livello urbanistico ma anche sociale, di mancata sicurezza rovinano la sua identità e la sua continuità. Il percorso si indirizza dal nord verso il sud. Inizia nel nodo della Calle 42, in un'entrata con una qualità spaziale modesta, angusta senza una differenziazione di nessun tipo dalle altre strade che la circondano. Si indirizza verso il sud della città con un flusso di veicoli in un solo senso, il primo riferimento che si trova è un monumento alle biciclette all'altezza della Calle 32, in questo riferimento si trova una piazza, una rotonda, la quale rompe con la continuità del corridoio spaziale.

Dopo di che si attraversano i diversi nodi della Calle 31 e 30 si arriva alla casa della cultura di Palmira. Nel punto della Calle 27 il flusso di veicoli diventa a doppio senso, passando per riferimenti importanti come il "Coliseo de ferias" ed il "Matadero municipal", uscendo dalla zona urbana verso la zona rurale di Palmira chiamata "El bolo".

In questa via i pedoni avvertono un senso di insicurezza all'altezza della Calle 29 verso sud.

Il principale problema è la sua qualità spaziale, le strade non sono particolarmente gerarchizzate, l'ampiezza cambia nel nodo della Calle 27 e crescono le problematiche sociali relative a questa zona. La sua aggettivazione direzionale si basa in questo caso su caratteristiche come la densità dei pedoni relazionata con la percezione di sicurezza della via, ma anche la congruenza e la leggibilità dello stesso dovrebbe funzionare a seconda del posizionamento e la continuità dei diversi riferimenti del percorso. Alcune persone intervistate, infatti, non sapevano quale fosse il percorso ed il posizionamento dei diversi riferimenti in quanto non erano associati con una congruenza speciale, distruggendo in questo modo l'identità di tutto questo settore.

## Carrera 19



(fig.32) La struttura della carrera 19



(fig.33) La carrera 19 - Calle 42

La "Carrera 19" è il percorso che collega le persone del quartiere popolare principale ubicato ad est della città "San Pedro". L'attività di questo percorso è maggiormente commerciale, dal punto della Calle 42 fino al riferimento del "Parque del amor" dove piccoli negozi commerciali, principalmente di riparazione, di chimici e ferramenta occupano il settore. Queste attività menzionate e la sua qualità spaziale più ampia dalla normalità creano la sua caratteristica d'identificabilità. Sorpassata tale zona vi sono degli sbocchi per dirigersi verso il centro della città attraverso la Calle 31 oppure o della Calle 30. Il percorso conforma la parte est dell'anello 3 che crea i limiti del centro della città.

Le sue qualità stilistiche sono uguali al resto dei percorsi della città: poca vegetazione, facciate non definite e non stabilite come un insieme ma individualmente, stabilendo l'orizzontalità come caratteristica primordiale non soltanto di questo percorso ma dell'intera città. Le sue zone commerciali sono definite per un'alta densità del flusso di persone, biciclette, moto e macchine riducendo la sua velocità e la sua mobilità.

L'aggettivazione direzionale, ovvero la gradiente d'intensificazione d'uso in una data direzione è data attraverso due modi, prima l'attività commerciale si accentua verso il nord del percorso (verso il nodo del percorso della Calle 42, dove la concentrazione dei pedoni aumenta), infine il commercio verso questa zona è maggiore e decresce gradualmente fino alla Calle 31. Il flusso di macchine, biciclette e motociclette diventa maggiore in prossimità della Calle 30, nodo che porta al centro della città. Questa aggettivazione direzionale divide il percorso in due creando dei problemi di continuità per quanto riguarda la percezione e leggibilità di questo. L'origine della parte sud non è ben chiara, la Carrera 19 diventa Carrera 18 nel punto della Calle 28 in maniera non riconoscibile, creando confusione per il cittadino.

La sua direzionalità e la topografia della zona è particolare: un percorso collinare conduce al punto del Parco dell'amore, diventando così una zona identificabile.

Il flusso del trasporto è in doppio senso fino alla calle 28 dove diventa esclusivo indirizzarsi verso il sud della città.



I margini della città.

Come descritto precedentemente, Palmira è una città definita omogenea per la sua orizzontalità, lo stile coloniale delle case e per la qualità spaziale dei suoi percorsi angusti.

L' omogeneità della città quindi non lascerebbe creare tanti margini che dividano le diverse zone della città. Questi margini sono definiti come "gli elementi lineari non considerati percorsi: generalmente, ma non sempre, sono confini tra due aree diverse. Essi funzionano come riferimenti laterali. I margini che appaiono più forti sono quelli che sono non solo visivamente preminenti, ma anche continui nella forma e impenetrabili al movimento trasversale". Palmira ha in progetto lo sfruttamento dei suoi canali d'acqua tali come i suoi fiumi e canaloni. Il "Canal Mirriñao", i canali Sesquicentenario e Petruc, in quanto poco ampi, sono quasi impercettibili e formano dei margini che dividono alcuni settori della città. Il fiume Palmira attraversa la città ed è visibile soltanto in alcuni settori (Bosque municipal e nell'esterno del perimetro urbano della città) diventando un margine frammentario.

Gli altri margini sono nati in base all'attuale situazione socio-economica del paese. Pur essendo margini transitabili, la percezione d'insicurezza sociale ha generato punti in cui normalmente non si può interagire, soprattutto per i pedoni. Questo è il caso della "Galeria Central" e la "Galería Satelite", ubicate nel centro e nella Carrera 35. Tale situazione sociale, vissuta dall'intero paese, ha dato origine ad una prevalenza dentro le strutture delle città delle forze armate: l'esercito nazionale della Colombia.

L'immagine che trasmette l'esercito nazionale è un'immagine forte ed imponente, il battaglione "Agustin Codazzi" ha una lunghezza di circa 1 km e alcuni cartelli evidenziano la presenza di un campo minato. È una fortezza impenetrabile ma anche un punto di confine importante per la città. Crea una divisione contrastante abbastanza forte, quartieri residenziali come "Fatima, las flores" nella parte sud del battaglione ed i quartieri "Rincon del bosque, urbanización el jardín" nel nord contrastano con il "potere" e l'imponenza dell'esercito. Vi sono altre zone nelle quali vi sono spazi industriali ubicati nelmezzo di due quartieri diversi, questo è il caso di Colombates, ma anche del "Coliseo de ferias", margini che slegati dai quartieri di appartenenza, creano una mancanza di continuità fra zone similari.

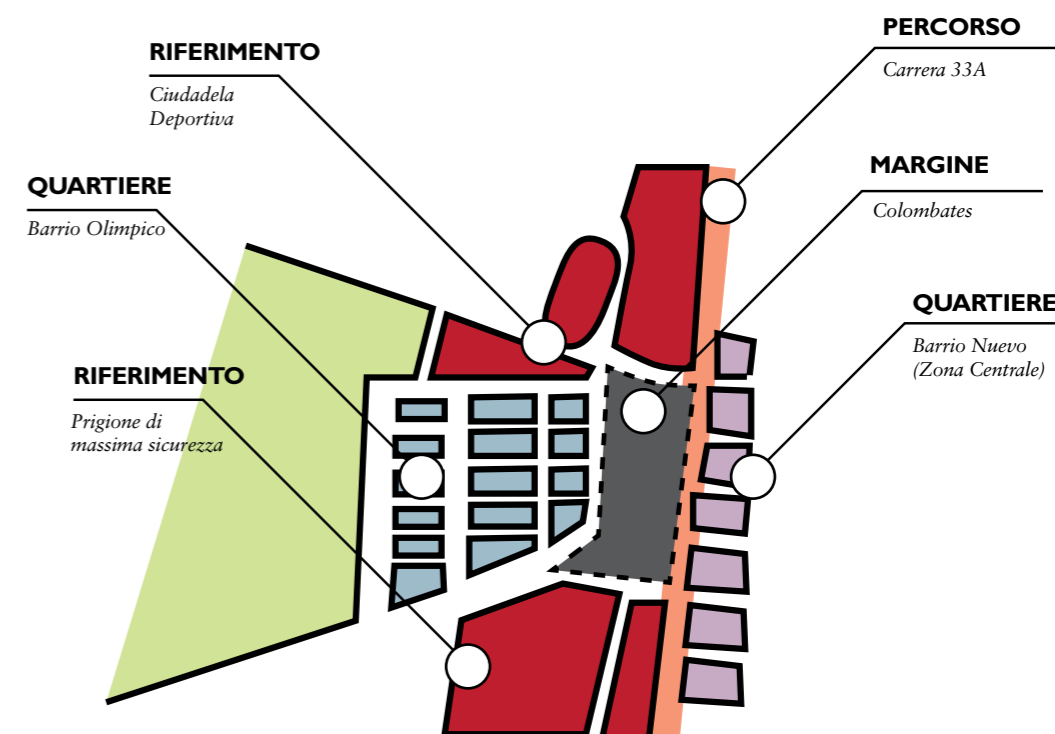
Di seguito verranno analizzati i vari margini nelle varie zone della città.

### Colombates

Accanto alla stazione centrale vi è una delle più importanti industrie che si ubicano nel perimetro urbano di Palmira: Colombates. È ubicata in una zona limite fra il centro della città ed il suo ovest, sulla Carrera 33A. Questa grande industria è un riferimento per la città, frammentando l'esperienza della percezione dei quartieri del centro e di quelli ad ovest della città, è un limite in una zona abbastanza particolare. Importanti punti di riferimento che contrastano fra di loro in maniera quasi surreale sono lo stadio Rivera Escobar, la prigione di massima sicurezza della città, il cimitero ed un grande supermercato, che sono ubicati ad ovest della città, circondando un unico quartiere, il quartiere "Olimpico", isolato; ed è proprio Colombates quel margine che lo slega dal centro della città.

### Canal Mirriñao

Il Canale Mirriñao è un margine frammentario (ovvero un continuo in astratto ma visibile soltanto in dati punti), questo attraversa il nord della città dal est ad ovest, nonostante la sua "invisibilità" dovuta alla mancanza di forza di scorrimento del canale, nella maggior parte del suo percorso agisce come un margine, isolando e frammentando alcuni quartieri. Nel caso degli abitanti di "Las Mercedes", uno dei quartieri residenziali, si percepisce un elevato senso di isolamento. Dopo l'unione con "El Poblado Comfaunion" si è generato il margine, ed il limite proprio nel fiume che prima era invisibile ed ignorato da tutti i suoi abitanti.



( fig. 33 ) La struttura della margine di Colombates

( fig. 34 ) Canal Mirriñao





(fig. 34) Galeria Central

### Galeria Central

La "galeria Central", oltre ad essere un punto di riferimento nel quale arrivano gli alimenti freschi dalla regione rurale della città venduti a bassi costi, è un margine che limita il centro della città con la zona del sud.

In una via limitrofa alla "Galeria" dal nord della città, è presente un altissimo numero di commercianti che hanno ormai occupato abusivamente la zona rendendo più difficile la mobilità delle macchine e servizi di trasporto pubblico. Nel sud, ovest ed est essa è circondata da una criminalità elevata (crimini, omicidi, spaccio di droga, prostituzione) che danneggia tutto il suo potenziale, soprattutto nelle ore serali. La galleria precedentemente era un simbolo della città: l'agricoltura, la zootecnia, l'allevamento sono diventati un simbolo di violenza e povertà.

I pedoni e le macchine per attraversare la città nel senso nord-sud e viceversa, dovrebbero passare per questa via, ma per motivi di sicurezza optano per un tragitto più lungo e lento ma sicuro, quindi i percorsi accanto alla galleria, le "Carrera 25, Carrera 26, Calle 28, Calle 27" sono fortemente accentuati dalle caratteristiche di un margine.

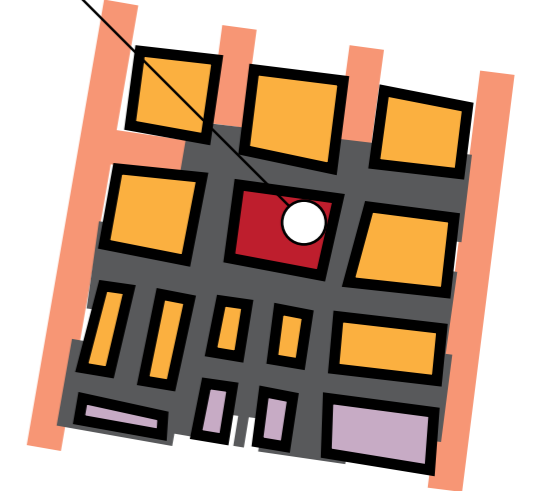
### Galeria Satelite

Nella "Galeria Satelite" arrivavano i prodotti alimentari provenienti dalla campagna, a differenza della galleria centrale che fu chiusa.

Essa è diventata un luogo di "riciclatori" che abitano per strada e la situazione sociale diventa sempre più pericolosa. In questo settore, l'industria "Fleischman" accanto, isola il settore ancora di più, il quale divide due quartieri popolari della città facendo diventare il percorso della "Calle 37" un percorso in disuso. "Loreto" e la "Emilia" sono i quartieri popolari ubicati ad ovest della città. Le difficoltà sociali non permettono i facili collegamenti col centro della città.

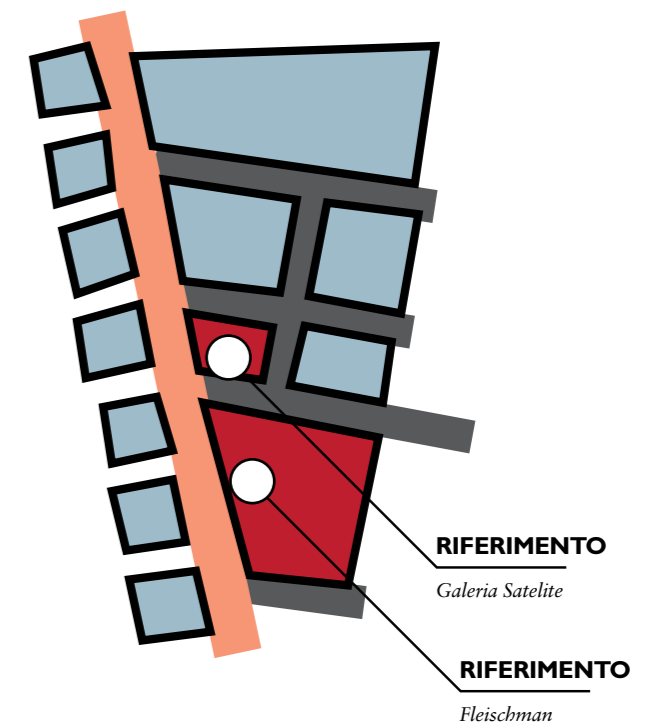
### RIFERIMENTO

Galeria Central



(fig. 35) La struttura della Galeria Central

(fig. 36) La struttura della Galeria Satelite



### Canal Sesquicentenario

Il quartiere Sesquicentenario è un quartiere popolare isolato ed ubicato nel sud della città. Vi sono due vie per poter accedere al quartiere, una di loro incrocia il canale denominato con lo stesso nome, l'altra è la via proveniente dalla regione rurale della città. Questo canale frammenta due quartieri residenziali: la "Urbanización Las Americas" ed il quartiere Sesquicentenario generando un problema d'isolamento dell'ultimo. Il canale non ha un'importanza visiva forte. Il canale è angusto e non funzionale, per questo motivo ai suoi margini vi sono soltanto spazi verdi.

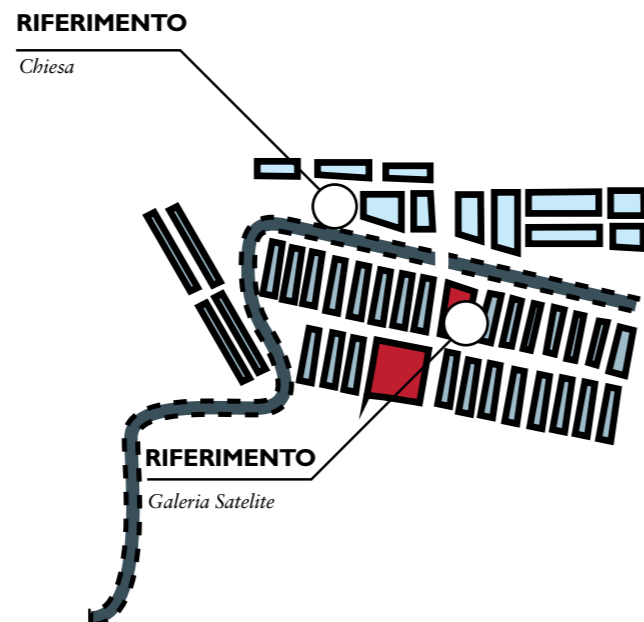
### Canal Petruc

Il canale Petruc, si distacca dal canale Sesquicentenario, frammentando il quartiere residenziale "Urbanización las americas" e Petruc dai quartieri Chapinero ed Independencia, non rendendo possibile l'accesso fra di questi attraverso un percorso stabilito, in quanto assente.

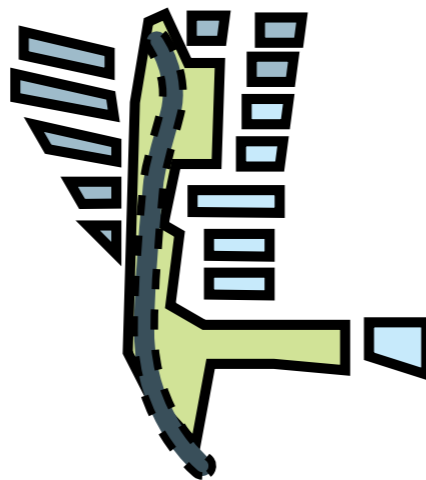
### Matadero Municipal e Coliseo de Ferias.

Il Coliseo de Ferias è il luogo dove si svolge la più importante fiera di agricoltura nella Colombia a metà del mese di agosto. In questo ampio spazio, si svolgono delle attività culturali, commerciali, gastronomiche ed educative.

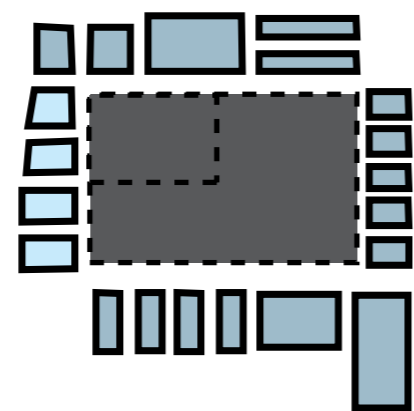
Accanto al Coliseo si trova il "Matadero Municipal", antico luogo di mattanza, chiuso per ordine del comune e ora in disuso. Questo tipo di edificio rappresenta soltanto un ostacolo per la continuità della città e un margine invalicabile, dividendo il quartiere residenziale ad ovest, e quartieri popolari ad est.



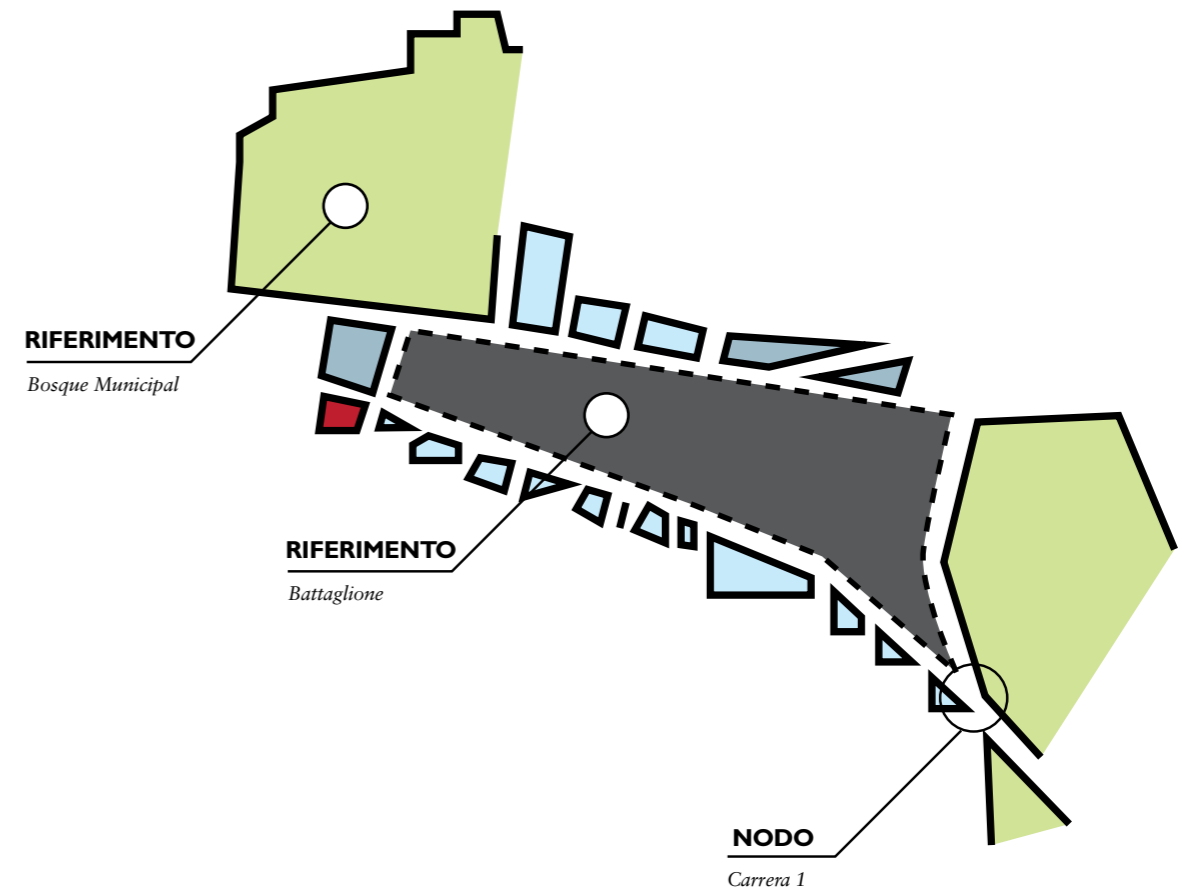
(fig. 37) Canal Sesquicentenario



(fig. 38) Canal Petruc



(fig. 39) Matadero Municipal e Coliseo de Ferias



(fig. 40) Batallón Agustín Codazzi

### Batallón Agustín Codazzi

Il battaglione Agustín Codazzi è uno dei battaglioni militari con più attività nella regione, sviluppa delle attività offensive in una regione problematica con una situazione critica nel sud e nell'est della Valle del Cauca, specialmente nelle città di Pradera e Florida. Queste due città sono costantemente aggredite dalla guerriglia "FARC" (fuerzas armadas revolucionarias de Colombia) ma anche dai gruppi paramilitari che combattono per il dominio della regione.

Il battaglione è infatti ubicato al sud-est della città, una forza preparata a reagire ad un eventuale attacco del grup-

po guerrigliere. La sua struttura architettonica prominente contrasta con i quartieri residenziali che la circondano.

La sua forma è importante per la struttura urbana del sud-est della città, un nodo divide il percorso dell'ingresso alla città, il quale acquista una forma a trapezio orizzontale. Il margine crea un limite ma genera sicurezza e potere nel momento in cui si arriva alla città.

I quartieri residenziali del sud del battaglione si svincolano da quelli del nord, isolandoli, fatto che limita la loro comunicazione e quindi rallenta la mobilità nel percorso che li collega.

# QUARTIERI



## I quartieri

*"I quartieri sono aree urbane relativamente ampie nelle quali l'osservatore può mentalmente penetrare, e che posseggono qualche caratteristica generale. Essi possono venir riconosciuti dall'interno e occasionalmente possono venir usati come riferimento esterno da una persona che passi accanto ad essi o che li avvicini".*

A Palmira, l'omogeneità stilistica predominante nei quartieri che compongono gli anelli centrali della città non definisce la forma precisa di questi. Invece i punti di riferimento, i nodi, la forma dei percorsi ed altri elementi della città sono una priorità per la determinazione di questi limiti, alcuni astratti e quasi invisibili. Altri, soprattutto nei quartieri delle periferie nord, ovest, e sudest la determinazione formale è ben definita.

I diversi fattori che permettono determinare questa omogeneità sono le caratteristiche come lo spazio, la forma, il dettaglio, i simboli, il tipo edilizio, l'uso, l'attività, i suoi abitanti, il grado di manutenzione e/o la topografia.

Le periferie della città di Palmira sono costituite dai quartieri residenziali, in alcuni dei quali sono proprio le piantagioni di canna di zucchero ad avere la funzione di limite, le quali scontornano alcuni dei loro lati, come in Las Mercedes, Santa Ana ed il quartiere popolare sesquicentenario ubicato nel sud della città.

In altri casi specifici, lo stile architettonico ben definito costituisce la definizione dei limiti dei quartieri, tali come in "bosques de Morelia, Samanes, Guayacanes del Ingenio e Santa Ana.

Lo stile architettonico infine, è un indizio formale-visivo della composizione della città e della propria storia. Il suo stato fisico quindi diventa anche un'altro indizio delle caratteristi-

che sociali e della maniera in cui si abita: la limpidezza, lo sporco dello spazio ma anche dell'aria, il flusso dei veicoli, la contaminazione visuale generata dalla pubblicità, sono degli indizi che raccontano un modo preciso di vivere.

A Palmira molti aspetti sociali hanno impedito la creazione di un'identità solida cittadina; a parte il fatto della coltivazione della canna di zucchero, i singoli desideri individuali delle persone per quanto riguarda aspetti urbanistici come il colore, l'alberizzazione, la modificazione delle facciate delle case del centro storico, e le libertà che concede il comune rispetto al non salvaguardare la propria tradizione, genera dei problemi gravi d'identità soprattutto nell'area centrale.

Il centro storico della città è composto dai diversi quartieri organizzati radialmente attorno al riferimento più importante (el Parque Bolívar). L'identità di questi quartieri rimane un'identità comune; la similitudine nell'architettura coloniale e repubblicana sono state cambiate dall'entrata del commercio nella zona, di modo che la differenziazione delle identità dei singoli quartieri centrali è totalmente dipendente dalle attività svolte in questi, della aggettivazione direzionale dei percorsi (ma anche della percezione di sicurezza) e dai punti di riferimento tali come piazze, parchi, statue ma anche alcuni altri come ristoranti conosciuti e scuole, creando dei quartieri "soffici" o incerti.



(fig. 41) Las Mercedes

### Las Mercedes

È uno dei quartieri residenziali del nord della città, il suo stile "moderno" è contrastante con il resto della città coloniale-centrale; attraverso la sua struttura è diventato uno dei quartieri più esclusivi di questa.

Questa è concepita attraverso un percorso centrale con una forma d'arco (calle 57), che fa acquistare una maggior importanza gerarchica, evidenziata nella sua identità, attraverso la sua ampiezza, l'alberizzazione, il flusso basso di veicoli e la mancanza di trasporto pubblico; la mancanza di commercio fa sì che questo quartiere sia in tutto e per tutto un quartiere residenziale.

Il suo contorno è ben definito ma anche la sua proporzione, grazie a strade omogenee a forma di blocchi, nel suo est circondato dalle coltivazioni della canna di zucchero; l'"avenida 28" è il punto d'entrata e di uscita dal quartiere.

L'architettura moderna, ma anche la mancanza di traffico, la

bassa densità di pedoni e delle macchine per strada, le sue zone verdi sono caratteristiche che formano un'identità propria residenziale nel quartiere, un'identità contrastante con la maggioranza di quartieri della città dove il commercio e la multifunzionalità residenziale-commerciale diventa una costante di questa. L'entrata principale del quartiere è costituita da un nodo particolare ed un punto di riferimento che rafforzano quest'identità, una biforcazione della via in 4 vie al lato est del percorso principale "avenida 28" generano l'altro percorso (calle 57). In questa biforcazione della via è ubicato uno dei ristoranti più importanti della città, caratterizzato da un'estro "familiare" ma anche infantile al punto di diventare esclusivo. Nel "Karen's pizza", (nome del ristorante), i bambini possono creare la sua propria pizza, giocare nella zona di giochi, rafforzando ancora di più l'identità concettuale e funzionale del quartiere.

### San Pedro

Il quartiere popolare più grande della città è anche una delle sue zone più rischiose; il quartiere soffre direttamente dei problemi nazionali quali la povertà economica e la violenza, diventandone il simbolo concreto.

A differenza di "las Mercedes", San Pedro non ha delle caratteristiche formali uniche che stabiliscano una propria identità per il facile riconoscimento dello stesso.

Il percorso della "carrera 19" è la via principale che porta ad esso, ed il fattore che permette di stabilire il predominio e l'identità sono le persone che l'abitano, il modo in cui vivono e si appropriano della zona.

In questo quartiere il flusso delle persone in ore diurne è abbastanza alto, i bambini giocano per strada, curiosamente gli sportivi della città escono da questo quartiere, alcune persone mettono musica ad alto volume fuori di casa nei piccoli marciapiedi; ciò contraddistingue un atteggiamento di dominio del quartiere da parte delle stesse persone che lo abitano. Gli elementi architettonici che derivano dallo stile coloniale, l'ampiezza delle strade con i loro piccoli marciapiedi senza delle zone verdi costituiscono la sua identità affollata problematica ma unita attorno a questo percorso che si occupa prevalentemente del settore commerciale, negozi di riparazione (soprattutto di motociclette), di ferramenta, panifici, ed alcuni piccoli ristoranti.

San Pedro è il più grande esempio di come sono composti i quartieri popolari a Palmira, e l'omogeneità e similitudine con i quartieri che gli stanno attorno; si collega con i quartieri Providencia, il quartiere la Libertad, San Carlos, San Jorge; non essendo concretamente delimitato, si perde nel momento di definire i suoi limiti e compare soltanto nella mappa della città.

### Santa Ana

Un'altro quartiere periferico tradizionale ad ovest della città ha una struttura particolare, i percorsi attraverso i quali vi si accede sono limitati, uno d'entrata ed uno d'uscita.

La composizione di piccoli passaggi pedonali fra dei blocchi, i piccoli parchi danno una struttura unica al quartiere; anche qui i suoi abitanti si appropriano degli spazi comuni, creando una unità residenziale, nella quale predominano le famiglie con bambini.

In merito all'architettura delle case si può astrattamente dividere il quartiere a metà, l'una con le facciate delle abitazioni omogenee una all'altra, l'altra nella quale ogni casa ha una sua identità, con facciate personalizzate nello stile. Questa libertà stilistica crea un'irregolarità, una divisione tra i due spazi del quartiere, e ciò non rafforza la sua unità, alterando e frammentando la sua identità.

La definizione dei contorni del quartiere è ben stabilita: l'ampiezza della "carrera 46" crea un margine invisibile fra il quartiere "Santa Ana" ed il quartiere "El Prado", da un'altra parte la prossimità con il vivaio Marina crea una specie di muro di alberi che non permettono di penetrare lo spazio neanche visivamente e in più la scuola "Fray Luis Amigó", uno dei riferimenti della città, stabilisce l'altra linea che definisce la forma quadrata del quartiere.



(fig. 42) San Pedro

(fig. 43) Santa Ana



### Las Flores

Las flores è un'altro quartiere periferico propriamente residenziale del sudest della città, isolato dal margine creato dal battaglione "agustin Codazzi". La qualità gerarchica del sistema complessivo di percorsi, strutturati in blocchi a mo di scacchiera, fa sì che l'ampiezza diventa la sua caratteristica principale. Questa stabilisce l'importanza dei percorsi, in questo caso sono più importanti le strade indirizzate da nord a sud e viceversa mentre le meno importanti per la mobilità dentro del quartiere sono anche le più anguste. Questa ampiezza angusta e soffocante genera una percezione di densità e d'unità maggiore, non però nella maniera di san Pedro dove i marciapiedi sono piccoli, neppure con lo stile architettonico omogeneo ravvicina gli spazi, (e.s. Santa Ana). Le case stilisticamente eterogenee attaccate una a l'altra generano un quartiere residenziale più denso di las mercedes ma meno di tanti altri.

La forma del quartiere si stabilisce dalla divisione generata dal percorso principale (calle 30) con un'altro percorso (carrera 4) che generano il limite nord ed ovest del quartiere. Nel sud ma anche ad est del quartiere i limiti sono stabiliti attraverso degli spazi vuoti.

Il quartiere ha una differenziazione strutturale e formale rispetto al quartiere vicino "caicelandia". La maniera in cui sono create le strade generano delle forme di blocchi orizzontali (ovest-est) mentre che in questo ultimo si creano blocchi verticali (nord-sud).



( fig. 44 ) Las Flores

**NODI**





I nodi della città.

"Nodi sono i fuochi strategici nei quali l'osservatore può entrare, tipiche congiunzioni di percorsi o concentrazioni di alcune caratteristiche. Ma benché concettualmente essi siano piccoli punti nell'immagine della città, essi possono essere in realtà ampie piazze o forme lineari di una certa estensione, o persino interi quartieri centrali quando la città venga considerata ad un livello sufficientemente ampio. In effetti, quando l'ambiente è concepito a livello nazionale o internazionale l'intera città può divenire in se stessa un nodo".

La congiunzione creata dai nodi a Palmira, crea una situazione ansiosa, tendenzialmente lenta nel momento in cui la gente acuisce la propria attenzione e percepisce gli elementi vicini con maggior chiarezza.

Il problema diventa quindi quel lasso di tempo in cui la gente decide di passare all'azione. A questo punto il nodo acquista un'accezione negativa, infastidendo diverse persone soprattutto in alcuni nodi specifici.

A Palmira, i percorsi sono complicati e la risoluzione di questo problema è altrettanto contorta. L'alto traffico di pedoni e la qualità spaziale in centro generano dei problemi in nodi particolari. Anche in altri casi, dove i nodi hanno una natura un po' meno rigida e sono orientati verso una direzione specifica /e.s. versalles, la tipologia di veicoli che attraversano questo percorso generano lo stesso problema. Poiché la principale attività produttiva della città è la coltivazione della canna di zucchero, è importante ricordare che i principali mezzi in circolazione sono i lunghi "trenes cañeros", (trattori utilizzati per il trasporto della canna di zucchero dal luogo di raccolta alle industrie che si occupano del processamento di questa, una caratteristica di questi è la loro quantità di carri che posseggono). Anche gli autobus regionali, le macchine, le biciclette e le motociclette rallentano il percorso dell'avenida 28.

In passato, tutti i veicoli provenienti da centro/nord dovevano transitare dal centro della città di Palmira per trasferirsi alla città di Cali, non esistevano altre vie. L'importanza dei nodi nelle periferie così come nelle entrate della città è aumentata. Questi nodi periferici hanno come obiettivo principale creare diverse possibilità di scelta per i cittadini

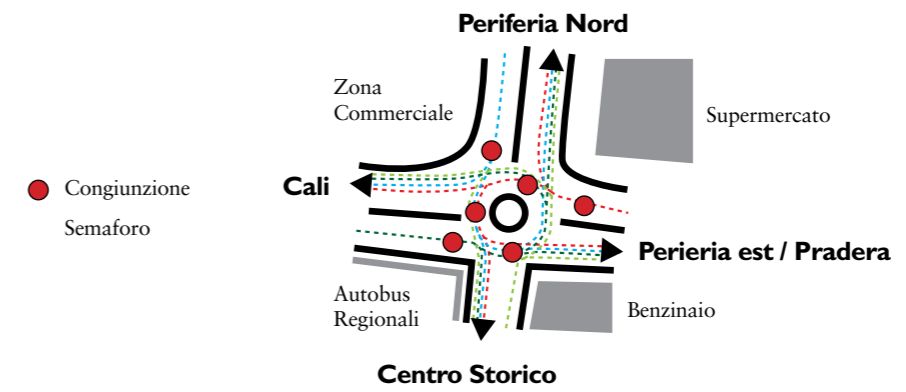
creando un senso strutturale e di mobilità. Degli esempi degni di nota sono nodi come quelli del Parco dello zucchero (parque del azucar) ad ovest della città, come quello del battaglione in entrata/uscita da Pradera e Florida, il nodo della calle 47 entrando da nord attraverso il percorso dell'avenida 28, il nodo del parco del sud, ed il nodo della carrera 41, entrando dalla parte ovest della città.

I nodi centrali tendono ad essere nodi di tipo introverso e generalmente sono rinforzati con un riferimento, sia una chiesa, piazza, parco o anche teatri.

#### Nodi periferici

Nel momento dell'arrivo in città provenendo da nord, un piccolo nodo estroverso indirizzato verso il centro della città (nel quartiere popolare "zamorano" fa la prima congiunzione dopo l'arrivo), rompe la fluidità della mobilità, fungendo da segnale dell'arrivo nel perimetro urbano della città. Dopo questa serie d'azioni, un'altro nodo estroverso, sempre indirizzato verso il centro, unisce il percorso principale con i percorsi provenienti dai quartieri las mercedes e mirriñaio. Il nodo della calle 47 è un nodo molto più introverso, le possibilità di scelta crescono verso est ed ovest della città. Un riferimento notevole come l'edificio della polizia nazionale della Colombia (proporzionalmente alto in una città di bassa altezza) aiuta a rafforzare il nodo.

Dopo di che si arriverà in uno dei nodi più importanti della città, il nodo della rotonda Versailles.



(fig. 45) La struttura del Nodo Versailles



(fig. 46) Versailles

#### Versalles

Nel momento dell'arrivo in città provenendo da nord, un piccolo nodo estroverso indirizzato verso il centro della città (nel quartiere popolare "zamorano" fa la prima congiunzione dopo l'arrivo), rompe la fluidità della mobilità, fungendo da segnale dell'arrivo nel perimetro urbano della città. Dopo questa serie d'azioni, un'altro nodo estroverso, sempre indirizzato verso il centro, unisce il percorso principale con i

percorsi provenienti dai quartieri las mercedes e mirriñaio. Il nodo della calle 47 è un nodo molto più introverso, le possibilità di scelta crescono verso est ed ovest della città. Un riferimento notevole come l'edificio della polizia nazionale della Colombia (proporzionalmente alto in una città di bassa altezza) aiuta a rafforzare il nodo.

Dopo di che si arriverà in uno dei nodi più importanti della città, il nodo della rotonda Versailles.

### Nodo Parque del azucar

Ovest

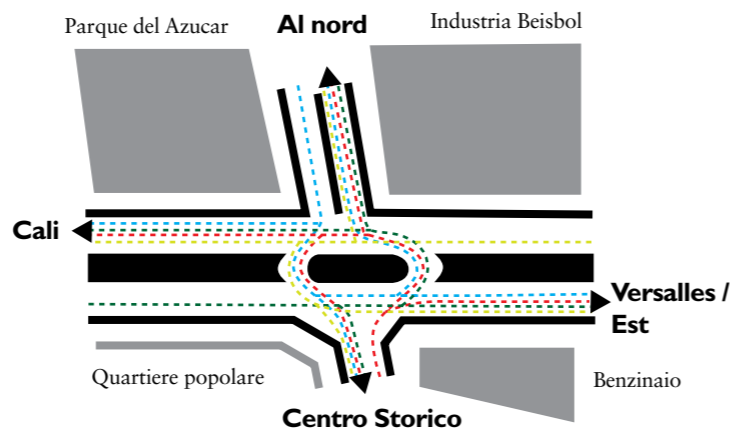
Il Nodo del Parque del azucar è un'altro dei nodi estroversi più importanti per il trasporto urbano della città, è il punto cui si dà un senso all'arrivo in città.

Un segnale di stop oppure un semaforo creano una congiunzione non esplicita. In questo caso l'attenzione del guidatore si acuisce grazie alla aggettivazione direzionale della calle 42 in questo settore.

Il nodo dipende da due elementi che si riflettono: l'uso dei ritorni nel percorso della calle 42 sono usati come delle estensioni del percorso della carrera 35. Questo particolare aumenta la sua caratteristica esplicita che permette di accentuare la prevalenza gerarchica alla percorrenza della calle 42 indirizzata nel senso est-ovest anziché nel percorso della carrera 35, indirizzato da nord a sud, nel momento in cui si prendono delle decisioni che riguardano l'entrata in città e la mobilità all'interno di essa.

La mancanza di un segno che preveda e rafforzi questa congiunzione nel nodo lo rende problematico e pericoloso per i veicoli in transito da questo settore.

L'importanza creata dal punto di riferimento del "parque del azucar", soprattutto nella sua entrata, oltre a creare un senso dell'arrivo attraverso il flusso di macchine e la riduzione della velocità non è sufficiente per creare un luogo distinto che permetta di migliorare l'identità e l'immagine urbana della città. La molteplicità delle attività, la molteplicità degli stili architettonici e dalle situazioni create da queste variabili che si svolgono nel settore rendono difficile la creazione di una concentrazione tematica.



(fig. 47) La struttura del nodo Parque del Azucar

### Nodo della Carrera 19 - Calle 42

Est

In questo nodo particolare, una delle caratteristiche che accrescono l'importanza dei percorsi è la qualità spaziale. Anche se questa classificazione dei percorsi elevi un tragitto, la percezione della sua importanza è alterata da altri diversi aspetti. L'alta densità di flusso di veicoli e pedoni nella carrera 19, ma anche la mancanza di costruzione nella calle 42 est equilibrano la classificazione rendendolo un nodo introverso. Il flusso inteso di macchine e pedoni è dovuto alla concentrazione di negozi. Le possibilità di scelta sono ampie in questo nodo, la struttura a scacchiera della città ma anche l'ampiezza delle vie più grande del normale: verso il nord, verso le scuole, verso le zone rurali di Palmira, verso i quartieri del sud della città hanno bisogno di una congiunzione generata da un semaforo.

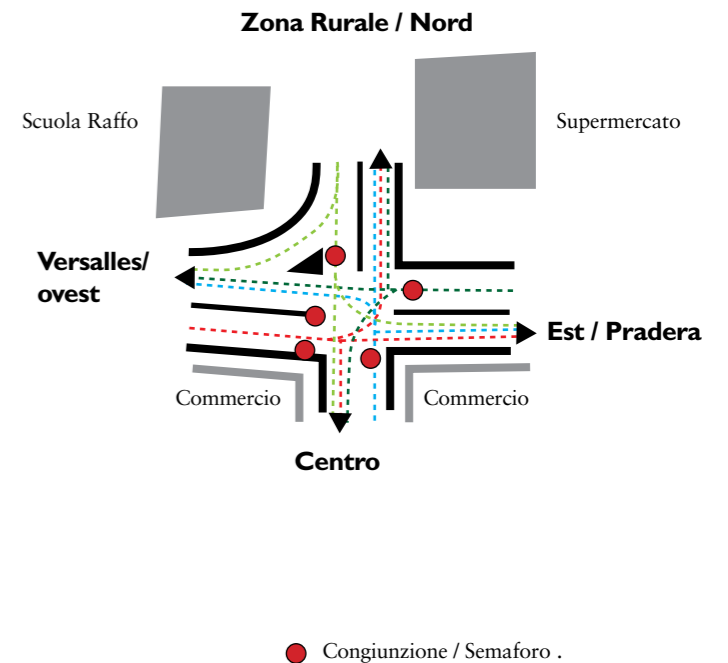
### Nodo del Battaglione

Sud-est

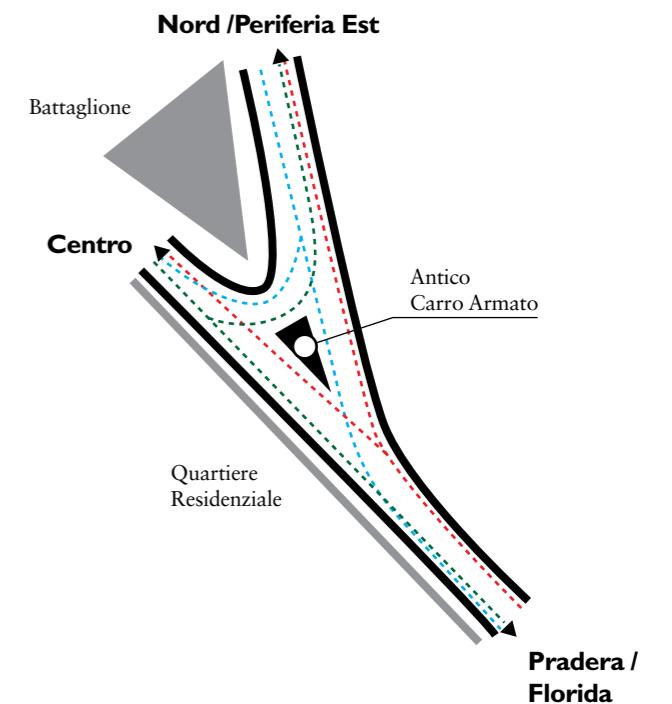
Nel nodo all'arrivo e all'uscita dalla città verso Pradera e Florida esistono due possibilità di scelta in conseguenza ad una biforcazione del percorso che entra/esce dalla città.

Queste due possibilità di scelta sono semplici: una indirizzata verso il centro della città attraverso il percorso della calle 30 e l'altra che circonda la città per arrivare generalmente all'altro nodo che permetterà di prendere altre decisioni importanti: Versailles.

La congiunzione generata nel punto nodale e la velocità con la quale si prendono le decisioni è relativamente rapida. Questa velocità è dovuta alle poche possibilità di scelta che sono rimaste (entrare in centro oppure circondare la città). Il senso dell'arrivo in città è creato da un punto di riferimento particolare. Una forma fisica forte è creata attraverso l'ubicazione di un'antico carro armato nella biforcazione. La visualizzazione dell'inizio della zona residenziale del battaglione, dalla parte ovest del nodo ci sono dei campi di canna di zucchero e le catene montagnose, in fondo, verso est, si vede un nodo di concentrazione di natura militare.



(fig. 48) La struttura del nodo della carrera 19 - Calle 42



(fig. 49) La struttura del nodo del Battaglione

## Nodi Centrali

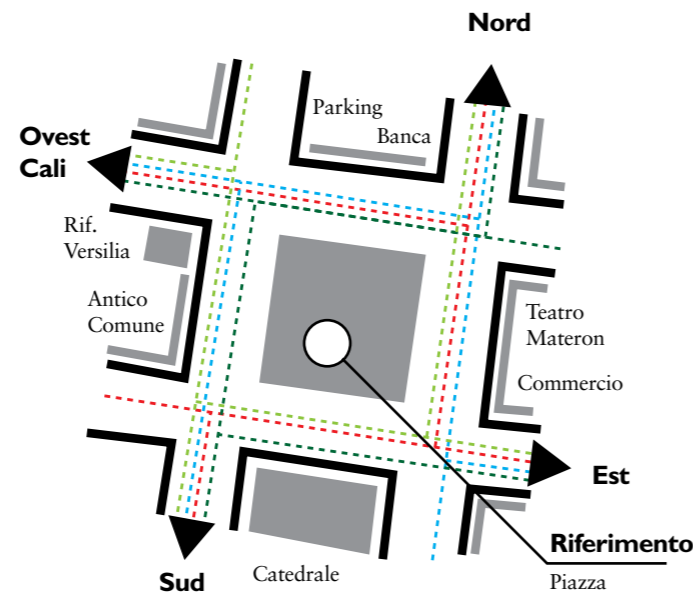
La struttura a scacchiera dei percorsi all'interno degli anelli centrali della città non posseggono una differenziazione di carattere definita e contrastante fra i suoi componenti.

La mancanza di essa permette una quantità quasi indefinita di possibilità di scelta dei diversi percorsi per il raggiungimento dell'obiettivo desiderato. L'esistenza di diversi nodi con una gerarchia alta che contrasta con l'importanza di altri nodi minori rimane bassa.

L'importanza dei punti di riferimento diventa un fattore decisivo per l'individuazione dei nodi prevalenti all'interno degli anelli centrali di Palmira. I nodi quindi diventano dipendenti tra loro, creando dei problemi di flusso di traffico soltanto in questi settori. Un'altra possibilità di scelta per lo stesso obiettivo potrebbe rimanere vuota.

## Nodo del "Parque Bolivar"

Il "Parque Bolivar" è il cuore della città, è l'origine storica, è il luogo più distinto dell'immagine urbana della città. Le attività culturali, gestionali, lo spazio tipico distintivo della piazza e dei suoi punti di riferimento conformano la sua identità. Essi sono localizzati in questo tradizionale nodo della città, il turismo, la religione, la cultura ed i centri gestionali della città (il comune) creano una concentrazione tematica tradizionale della città. Questi riferimenti non sono soltanto di carattere architettonico, il nodo centrale è il punto di incontro da "las victorias": i carri tradizionali che fanno la guida turistica per la città, la cattedrale "nuestra señora del Palmar", il simbolo religioso della città, il comune della città, il vecchio palazzo, in stile "repubblicano" del comune della città, i "choladeros", venditori tradizionali di "cholados" (granita con una insalata di frutta). Nella piazza si incrociano quattro percorsi, la calle 30, percorso longitudinale indirizzato in senso ovest-est, la calle 31, percorso longitudinale indirizzato in direzione opposta, la carrera 30, indirizzata da nord a sud della città, e la carrera 29 indirizzata verso nord.



(fig. 50) La struttura del nodo del Parque Bolivar

Nel nodo esistono 4 punti di congiunzione, in questi punti di congiunzione il traffico è interrotto attraverso i semafori permettendo la percezione degli elementi vicini con chiarezza. Gli elementi che compongono la concentrazione tematica del percorso sono il suo spazio tipico conformato dai suoi riferimenti, attraverso la sua vegetazione (palme) e dalle sue attività religiose-culturali. Questa concentrazione tematica crea una forma fisica forte rafforzando la sua identità e permettendo di essere facilmente ricordata. La piazza e l'organizzazione delle strade sono un nodo introverso: offrono uno scarso senso di direzione a chi sta dentro o vicino al nodo. La principale sensazione ubicazionale per chi vi arriva è semplicemente "eccomi qui".

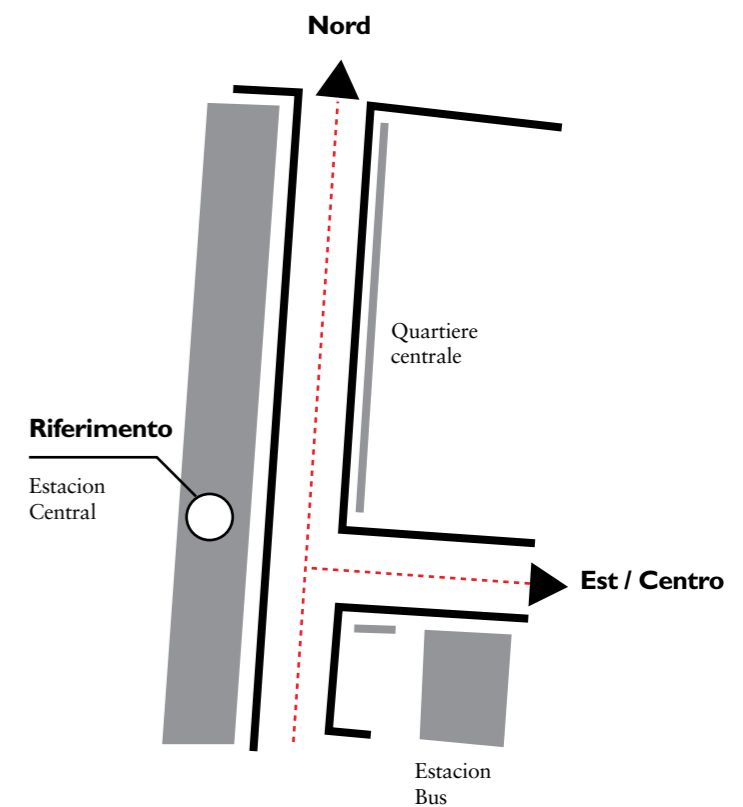
## Nodo della stazione

Le principali stazioni ferroviarie sono quasi sempre importanti nodi-urbani anche se la loro importanza può essere in regresso. La stazione ferroviaria di Palmira è un esempio di questo, è una delle strutture architettoniche simboliche dell'identità della città, la sua forma e struttura è rappresentativa del periodo repubblicano nel paese.

I percorsi della Carrera 33/A (che controlla il flusso di traffico di veicoli da nord a sud) e la calle 30 (che controlla il flusso da ovest ad est) attraversano la città longitudinalmente e si uniscono in questo punto della città, generando due possibilità di scelta: una verso il nord e l'altra verso il centro storico e l'est della città.

La funzionalità della stazione è diventata nulla con il passare del tempo. In Colombia il sistema di trasporti ferroviari ha smesso di funzionare nell'anno 1972. Un'aspetto che ha rafforzato la sua importanza è stata l'utilizzo costante di questo punto nodale della città dal sistema di trasporto pubblico urbano, regionale ed interurbano. È diventato il punto d'entrata ed uscita per i mezzi urbani e regionali, offrendo le maggior possibilità di scelta per chi prende il trasporto pubblico. Questa importanza tematica è creata dalle attività relazionate fra di loro, concettualmente funzionale soltanto come nodo creato con un obiettivo di mobilità.

La conformazione del nodo è di carattere introverso, al diventare un punto centrale di arrivo ed uscita di tutte le linee urbane e molte interurbane. Le possibilità di scelta cambiano in accordo alla tipologia di mezzo di trasporto utilizzato. In macchina le possibilità si riducono a due, mentre in autobus urbani e regionali aumentando a tredici e tre in interurbani. Questa percezione d'importanza come centro per la mobilità dell'intera città genera una gradiente radiale di aumento di trasporto pubblico. Gli autobus e taxi aumentano in maniera progressiva rallentando la velocità degli interi percorsi. Questa gradiente crea un indizio della percezione e del grado di ravvicinamento di questo nodo-referente.



(fig. 51) La struttura del nodo della stazione









# RIFERIMENTI



---

## LEGENDA

---

- INTRATTENIMENTO 
  - UNIVERSITÀ 
  - SCUOLA 
  - OSPEDALE 
  - POLIZIA ED ESERCITO 
  - GALERA DI MASSIMA SICUREZZA 
  - PIAZZA DI MERCATO 
  - ALTRI 
-

I riferimenti della città.

*"I riferimenti, indicazioni puntuali considerate esterne all'osservatore, sono semplici elementi fisici che possono largamente variare in scala. Tra coloro che meglio conoscevano la città, sembrò esservi una tendenza a fare crescente affidamento sulla scorta di sistemi di riferimenti, a compiacersi dell'unicità e della specializzazione, in luogo delle continuità di cui si erano serviti nei primi tempi".*

Fin'ora sono state stabilite alcune caratteristiche che conformano la figurabilità della città; la sua identità e struttura, che formano l'immagine mentale di essa. Queste caratteristiche formali e strutturali della città sono l'omogeneità della sua altezza media-bassa, la qualità gerarchica delle sue strade, la sua struttura a forma di scacchiera, la forte densità di pedoni e macchine nel centro ed in alcuni altri punti della città, la differenza stilistica, demografica e sociale fra i quartieri residenziali e quelli centrali / popolari.

Il contrasto è la caratteristica determinante per la creazione dei riferimenti della città, in concetti come la dimensione, il colore, la forma, l'ampiezza, lo stile architettonico, la topografia e le attività socioeconomiche svolte. A Palmira il contrasto creato dalle figure di riferimento ed il fondo è dovuto generalmente all'altezza degli edifici punti di riferimento (quartieri, cattedrale...) e alle attività socioeconomiche che vengono svolte nei diversi luoghi della città.

Oltre al centro storico anche nel settore rurale-periferico della città ci ne sono altri punti di riferimento di natura turistica, oppure di attività (nel caso dell'aeroporto Alfonso Bonilla Aragón, Manuelita, lo stadio della squadra di calcio "deportivo Cali", il "ciat" e la riserva naturale "Nirvana"). Questi punti di riferimento hanno in sé la caratteristica del contrasto che caratterizza tutti gli altri luoghi della città. Nella maggior parte dei casi questi luoghi non sono facilmente raggiungibili a causa della differenza di compagnie di trasporto pubblico, la mancanza di organizzazione dell'informazione relativa ai percorsi che permettono di arrivare

in questi posti. Tutto ciò porta ad uno spreco di valore culturale, commerciale naturale o sportivo che questi luoghi possono dare sia per la gente del posto sia per i turisti.

I riferimenti di Palmira si condensano maggiormente nel centro, per poi disperdersi gradualmente verso le periferie della città.

#### La Cattedrale "Nuestra Señora del Palmar"

La cattedrale è considerata un monumento nazionale storico e simbolo della città; è il punto di riferimento denominato come il cuore, il centro e nucleo di questa. La prima struttura che poi diventerà la cattedrale è stata realizzata con fini religiosi cristiani nel periodo della colonia spagnola nella regione nell'anno 1722.

A causa del crescente successo del cristianesimo nella città è stata concepita un'altra chiesa nell'anno 1852 che però non soddisfò delle necessità dei "palmiranos" creando il bisogno di una nuova creazione nel medesimo loco di quella che è oggi la struttura monumentale emblematica della città. La decorazione interna è stata realizzata da parte dell'artista italiano Maurizio Ramelli e l'artista spagnolo Luis Peña Negri.

La chiesa diventa perciò un'indizio dalle credenze attuali e tradizionali da parte della popolazione, è la struttura con maggior altezza nella città, diventando un vero e proprio riferimento, ovvero un punto preminente visibile da molte posizioni. Il suo contrasto con lo sfondo basso palmirano rafforza il concetto religioso dei credenti.

Ve ne sono altri dettagli addizionali che contribuiscono a dare senso di prossimità dalla destinazione, ad esempio l'aumento progressivo della presenza dei carri turistici "victorias" genera un gradiente, che serve di indizio dell'arrivo nel centro della città.

L'ubicazione del comune, l'antico comune, ed il settore commerciale costituiscono il fondo creato nella piazza Bolívar, aumentando questo contrasto con la figura centrale, dando importanza a questa struttura e allo spazio per la contemplazione.



(fig. 52) La cattedrale di Palmira

(fig. 53) La cattedrale di Palmira



### La chiesa "Nuestra señora del Carmen"

La chiesa chiamata anche come "los carmelos" è un'altra delle strutture considerate simbolo del carattere religioso della città, ubicata a duecento metri dalla cattedrale "Nuestra señora del Palmar" nella zona commerciale più densa di pedoni nella città. È stata costruita nell'anno 1929 dai preti "carmelitas", dall'architetto e prete Hernando Andrés, ma la sua inaugurazione è stata possibile soltanto nell'anno 1943. Il suo stile neo-gotico sembra imponente considerando le caratteristiche della città, creando in questa maniera un contrasto dimensionale con i palazzi coloniali e repubblicani che le stanno attorno.

Ma lo spazio ridotto dei percorsi circostanti, (la carrera 27 e la calle 31), i molteplici cavi per l'elettricità, la densità di macchine e dei pedoni negli angusti marciapiedi rendono difficile la sua visione da lontano.

In più le dense attività commerciali, tanto formali come informali, condividono con la chiesa lo stesso spazio, diminuendo l'importanza religiosa di quest'ultima.

### Casa della cultura "Ricardo Nieto"

La casa della cultura è stata fondata nell'anno 1969 per ordine dell "Asamblea departamental". È il centro culturale artistico della città, il suo nome è un'omaggio al poeta palmirano Ricardo Nieto. È ubicata nel nodo generato dai percorsi principali della calle 30 e la carrera 24.

La casa della cultura offre i servizi di libreria pubblica, ma anche corsi accademici di formazione artistica non formale in diverse aree. Annualmente nella casa della cultura viene realizzato il "festival nacional e internacional de arte Ricardo Nieto". Anche se le sue caratteristiche architettoniche più moderne e l'essere un edificio più grande in altezza della media delle case coloniali che la circondano non genera un contrasto sufficiente che permetta di potenziarla e per questo è stata necessaria l'ubicazione strategica per darle valore, generata dalla chiesa della "Santísima Trinidad", che si trova al suo fianco. Le attività sociali nelle zone circostanti sono di carattere residenziale e commerciale.

La chiesa della "Santísima trinidad" è stata costruita nell'anno 1915, e le pitture interne sono state realizzate ancora dall' artista italiano Maurizio Ramelli.

La sua vicinanza con la galleria centrale, uno dei settori più pericolosi della città, danneggia però la percezione del

riferimento e viene sempre meno frequentato dalla popolazione di Palmira.

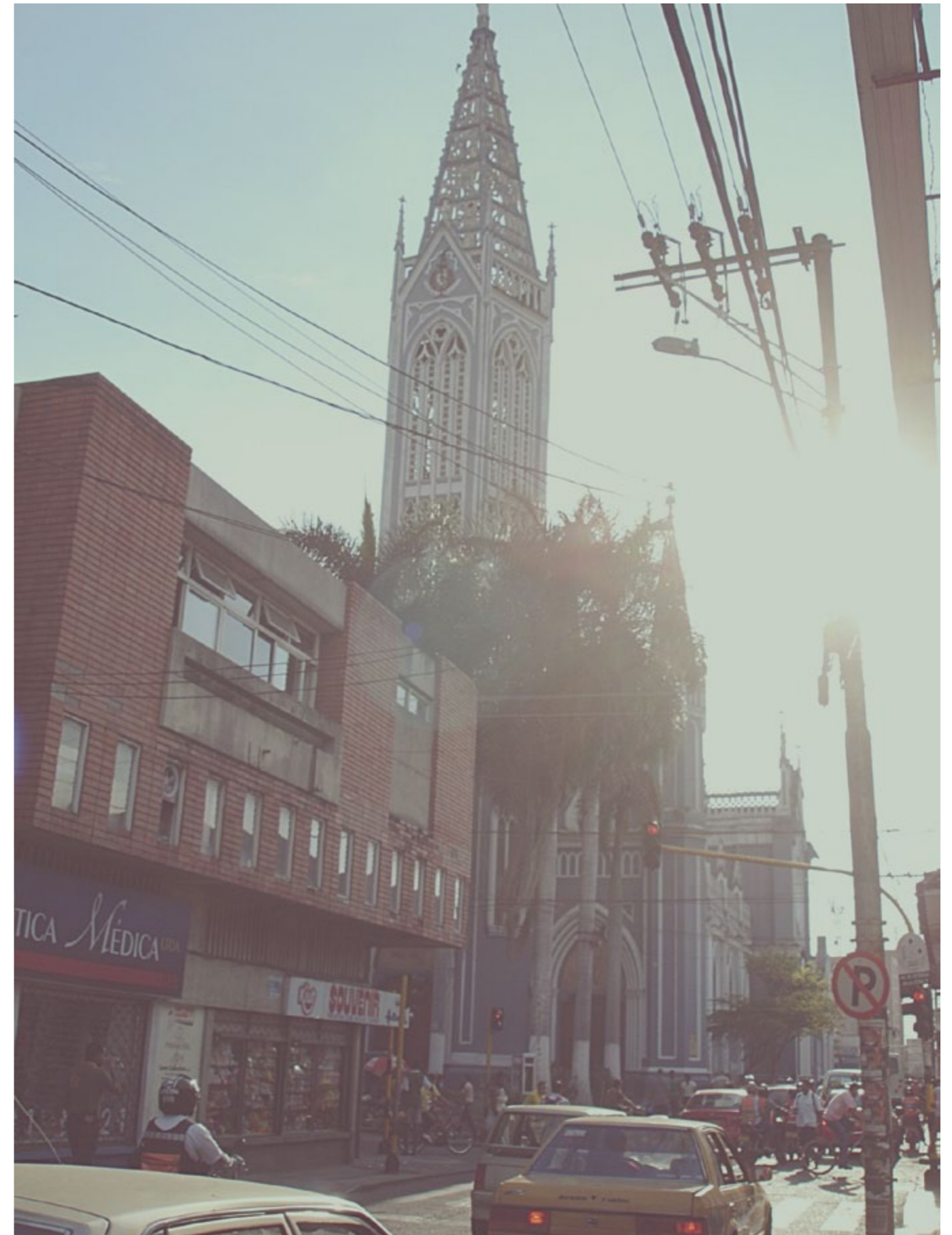
### Plaza de toros Agustín Barón Pinillos

La "plaza de toros" è uno dei simboli della tradizione culturale spagnola dai tempi coloniali. Da come si evince dal nome, in questo riferimento si fanno le "corridas", che sono molto popolari, specialmente in periodi delle "ferias" della città.

È considerata una delle piazze di prima categoria, dovuta anche al fatto della polemica sempre più crescente riguardante il senso morale ed etico della corrida. La sua costruzione è stata realizzata dagli ingegneri Luis Gabino e Sicar Calvos, con l'assistenza dell'ingegnere italiano Luigi Spataro nell'anno 1946. Ha una capacità di 8.000 persone. Circondata dal quartiere residenziale "Uribe Uribe", il contrasto è dovuto principalmente dalla sua attività e dalla sua dimensione, il trattamento degli spazi e le zone verdi, le quali isolano il riferimento.

### Battaglione Agustín Codazzi

Il battaglione Agustín Codazzi, costruito in 1941, è ubicato nel sud-est della città. La situazione sociale-militare attuale dell'intero paese è complessa, gruppi armati guerriglieri, gruppi armati di ultradestra, narcotrafficanti e l'esercito lottano per il controllo delle regioni del paese da già mezzo secolo. La zona sud della Valle del Cauca è una delle zone più conflittuali della Colombia, guerriglieri attaccano la popolazione e la polizia nazionale nelle aree confinanti di Palmira, le aree urbane e rurali di Pradera e Florida. Il riferimento del battaglione quindi diventa importante per la sicurezza della città. Si estende un chilometro di diametro nel cui si fa la guardia, muri alti ed avvisi di non pestare le zone verdi circondanti per la semina delle mine avvisano ed informano l'osservatore sul rischio ed il rispetto che si deve avere per questa istituzione, contrastando con le zone residenziali che gli stanno attorno.



( fig. 54 ) La chiesa "Nuestra Señora del Carmen" - Los Carmelos

### Il "Bosque Municipal"

Il "Bosque Municipal" è il parco con più aree verdi della città, la sua forma evoca romanticismo attraverso la natura: il lago, le palme, gli alberi, i bambini che giocano; nel suo interno è ubicato un ristorante tradizionale nel quale le persone possono andare la sera per una cena romantica. La sua costruzione data dall'anno 1970-1973 realizzata dal architetto Franco Salamanca.

Il contrasto generato con il resto della città, con i quartieri circostanti, quartieri residenziali e quartieri popolari ed il "battallón Agustín Codazzi", è dato dal suo aspetto naturale, silenzioso e tranquillo, al contrario del resto della città. La sua dimensione da ancora più eco a questo contrasto, che lo fa apparire un elemento isolato e non integrato con la città.

È considerato un Riferimento locale, ovvero la sua visibilità è possibile in un limitato intorno, la sua facciata sul percorso della Calle 31 nella altezza della carrera 14.

### La estación central del ferrocarril Rio Claro

L'antica stazione, costruita nell'anno 1917, è stata progettata dall'ingegnere Rafael Alvarez Salas ed è considerata patrimonio architettonico e culturale della Valle del Cauca. La sua ubicazione permette di stabilire il punto d'ingresso dalla parte ovest nell'anello centrale della città, rendendo più facili le decisioni per chi si muove verso il centro storico della città.

La sua qualità estetica-romantica del periodo repubblicano è contrastante con il suo sfondo (intorno). "In altro senso i soggetti potrebbero isolare riferimenti per la loro pulizia in una città sporca".

L'unto e la sporcizia segnano la stazione come una sua caratteristica saliente e genera un contrasto maggiore. Il palazzo della stazione è stato ristrutturato nel anno 2008. Un'altro fattore determinante per la funzionalità della stazione come centro importante della mobilità della città è stata a stazione degli autobus che contribuiscono a dare un senso di prossimità alla destinazione. La stazione comunque rimane senza la funzionalità per la quale è stata creata, la sua nuova attività culturale (museo) fa perdere la importanza concettuale, la sua forma che è in realtà il suo fine.

### La Polizia Nazionale

La polizia Nazionale è uno dei primi riferimenti che l'osservatore trova all'arrivo nella città; un palazzo di dimensioni maggiori rispetto alla normalità della città crea un forte contrasto. questo riferimento ha oltre alla funzione strategica di proteggere la popolazione, un'altra funzione relativa a rafforzare il nodo dell'incrocio dei percorsi della calle 47 ed il percorso dell'avenida 28.

### Il "parque del azucar"

Il "parque del azucar" (parco dello zucchero) è un punto di riferimento ricreativo importante per la città, è famoso per le sue piscine le sue discoteche. la sua funzione è il divertimento. il suo perimetro è di dimensioni grandi, spazi verdi, contrastati con quelli elementi circostanti, le macchine che passano ad alta velocità, per uscire al percorso che porta alla città di Cali, perciò diventa anche un punto di riferimento per chi esce ed entra, delimitando l'entrata nella città.

È un riferimento di carattere isolato e perciò crea contrasto con l'ambiente cittadino circostante. Nonostante rafforza uno dei nodi principali di entrata alla città, il percorso della calle 42 ed il percorso della carrera 35 si uniscono a questo punto, la scarsa comunicazione, la mancanza di una congiunzione più marcata è poco aiutata da questo riferimento.

### Llanogrande Plaza

Llanogrande Plaza è la principale destinazione nella cui i "palmiranos" si indirizzano nei weekend; la molteplicità di attività offerte allo spettatore, la possibilità di essere in un'ambiente più aperto, meno denso, attività commerciali ma anche ricreative come le discoteche, i bar, i cinema si uniscono in questo grande "mall" ubicato nella periferia della città.

La funzionalità della sua posizione delimita il punto d'entrata nella città. L'aumento della presenza di piantagioni della canna di zucchero genera una gradiente che permette di creare un senso di prossimità, la diminuzione di pedoni e l'aumento di veicoli generano questa percezione d'importanza.



(fig. 55) Il "Bosque Municipal"

(fig. 56) Centro Commerciale Llanogrande



### La "Universidad Nacional"

L'università nazionale è una delle università più importanti del paese, la sede ubicata a Palmira ha un riconoscimento particolare nel settore agricolo e zootecnico, dovuto alla tradizione della città in questo ambito.

È ubicata nel sud-ovest della città, è la principale motivazione dell'ingresso dei giovani di altre regioni del paese nella città. Il suo settore è visivamente diverso da altre parti della città: ampi spazi naturali, l'architettura dei palazzi dell'interno relazionata con il suo intorno naturale, generando un contrasto con il resto della città (maggiormente nell'area centrale densa e senza molti spazi verdi). La sua attività accademica crea un punto di concentrazione dei giovani studenti, e la loro presenza indica la prossimità nella destinazione ma anche la tipologia di attività svolta in quel punto (Università).

### Il "coliseo de ferias"

Il "coliseo de ferias" (colosseo di ferie) è stato costruito nell'anno 1950, la sua funzionalità è quella di creare uno spazio pubblico per la realizzazione di fiere culturali, sportive, artistiche, infantili, giovanili, sociali, industriali, aziendali oppure commerciali; la sua area è di 55.647 metri quadri. La sua ubicazione è nel centro di tre quartieri al sud della città, il quartiere residenziale (el recreo), e dei quartieri popolari, il "Barrio las victorias" e la "urbanización el sembrador". È il luogo nel cui uno degli eventi più importanti per la città occorre, la fiera nazionale dell'agricoltura.

La sua caratteristica spaziale ampia, e naturale contrasta con lo spazio circostante ma la mancanza di una struttura visibile non comunica la sua funzionalità.

La situazione sociale nella parte nord dello spazio è instabile, vi è insicurezza e il servizio di trasporto pubblico diventa una priorità per chi non ha la macchina, con tutti i rischi che questo produce.

### Parco Obrero

È una delle piazze più importanti della città, la sua ubicazione delimita l'ingresso nella zona più densa della città, ubicato nel quartiere "obrero", uno dei più antichi della città, la sua posizione delimita il passaggio fra questa zona ed una zona più densa di commercio in centro della città. Presenta una situazione sociale particolare, a causa del fatto del commercio notturno della piazza; di sera e notte molti "palmiranos" vanno nel parco per festeggiare. È una zona di festa nella sera e tranquilla di giorno, è un riferimento locale, visibile soltanto nel momento in cui si arriva nella piazza. uno dei dettagli che permettono di dare un senso di prossimità alla destinazione è il rumore delle macchine, che accendono gli stereo per festeggiare alla sera e notte, piacevole per alcuni, irritante per gli abitanti del settore.

Il contrasto visivo che lo fa diventare un riferimento è la sua vegetazione, che però non è un'elemento identificabile che permetta di dare una identità al luogo (oltre alla sua attività ricreazionale).

### Parco della "factoria"

Il Parco della "factoria" è una piazza ubicata in uno dei percorsi principali della città, la carrera 28, che arriva dal nord della città Questa, è la porta d'ingresso del centro storico della città.

Il parco ha una serie di caratteristiche particolari: le sue arcate realizzano la connotazione di una metafora sulla porta della città. I suoi spazi aperti creano un contrasto con la densità che si presenterà proseguendo per il percorso: nell'angolo del parco si genera un nodo importante, la congiunzione della "calle 31" con la "carrera 28", nella quale sono prese di decisioni verso il centro oppure il ovest della città. la funzione del parco è dunque di rafforzare questo nodo. Le attività che si svolgono nel parco di giorno sono ricreative, la vendita dei "cholados", lettura, rilassamento. Alla sera invece la funzione del parco cambia e diventa zona criminosa e insicura nella quale, per il fatto della mancanza di vigilanza e di luce, molti pedoni sono rapinati e assaliti.



( fig. 57) Il "Parque Obrero"

( fig. 58) Il "Parque de la factoria"





### Stadio "Rivera Escobar"

Lo stadio "Rivera Escobar" è uno dei punti che delimitano l'anello centrale della città. È ubicato a ovest, all'interno del complesso sportivo, che è in fase di restauro e modernizzazione per soddisfare i bisogni sportivi della città. È localizzato in una posizione nella quale rafforza un punto di decisione nella direzione da prendere verso il sud oppure verso il centro della città.

Anche se la sua gerarchia spaziale non ha le dimensioni di uno stadio mondiale oppure nazionale importante, è notevole dentro della città, grazie all'altezza del resto delle strutture della città. Frequentato da giovani, in generale. Ha una capacità per 9000 spettatori ubicati in due tribune laterali, attualmente è la sede del club sportivo "generaciones palmiranas" che partecipa ai tornei giovanili nazionali e regionali. Il settore è particolarmente "vuoto", senza commercio o aree residenziali dove ci sia un flusso regolare di pedoni, facendolo diventare pericoloso in alcune ore del giorno.

### Hacienda El Paraiso

Anche se è fuori dai limiti urbani della città, l'"hacienda el paraiso" ha un ruolo importante per il turismo della città, è la struttura culturale più famosa della città. L'argomento del romanzo dello scrittore colombiano Jorge Isaacs, "Maria" è svolto dentro di questa "hacienda" (casa rurale di stile coloniale), la quale con il passare del tempo è diventata un museo. È ubicata nella catena montuosa centrale; il paesaggio, il canale d'acqua, la vegetazione e l'architettura del luogo creano un'esperienza molto "romantica" nello spettatore.

La casa è stata costruita nell'anno 1816 dall'allevatore di bestiame della città di Buga, poi sindaco della città di Cali Victor Cabal, dopo di che è stata venduta al padre di Jorge Isaacs. La casa è l'esempio dell'antico e tradizionale stile

delle case della valle del Cauca.

Arrivarvi però è difficile con i mezzi di trasporto pubblico; l'informazione trasmessa non facilita la visibilità delle poche linee di trasporto pubblico regionali e l'inesistenza di una linea urbana che porti le persone verso questa destinazione non potenzializza una delle strutture e dei valori culturali più grandi della città.

### Galeria Centrale

La galeria centrale è uno dei punti di riferimento del sud dell'area centrale più contrastanti nella città, fino al punto che si è creato un pensiero collettivo sulla situazione sociale della galeria, ma anche sulla situazione della mobilità difficile per i pedoni, per il trasporto pubblico e per i veicoli che tentano di passare dalla zona; è ubicata sul percorso della "calle 26/27 e carrera 26/27" nel centro della città.

La galeria centrale è il punto dov'è ubicato il mercato più grande della città, nella sua parte esterna è creata questa gradiente, formata dalla presenza graduale di venditori ambulanti di frutta e verdura, vestiti, anche usati; essi inondano le strade anguste nelle cui si affolla la gente fino arrivare alla galeria centrale.

La grande struttura diventa l'epicentro di una regione problematica. il contrasto generato con il suo intorno: case di prostituzione, bettole che diventano i luoghi d'incontro preferiti di pushers, prostitute e persone relazionate con il denominato "microtraffico" di droghe dentro della città, entrano in relazione con commercianti e famiglie, che vanno nella galeria con l'obiettivo di comprare i prodotti più economici della città. I suoni della gente, e gli odori dei cibi, diventano altri degli indizi che giocano come riferimenti per questo luogo.



( fig. 59) Lo stadio Rivera Escobar

( fig. 60-61) L' "Hacienda el Paraiso"



## ANALISI

### Interrelazioni degli elementi di Palmira

I percorsi, le margini, i quartieri, i nodi e i riferimenti interagiscono fra di loro per poter creare un senso coerente e logico della città, queste interazioni possono creare risultati positivi o negativi.

Il risultato positivo è dato dall'intensificarsi della continuità nella percezione della città nel suo complesso, in altre parole aiutando la sua leggibilità. Dal lato opposto, la continuità spaziale degli elementi si può dissolvere, generando un conflitto nel quale questi si distruggono a vicenda danneggiando l'ordine logico che permette una corretta leggibilità della città.

La gerarchia dei percorsi arricchisce ed intensifica l'identità di Palmira, l'ampiezza in particolare nei percorsi della carrera/avenida 28 e nel percorso della calle 42 ponendo in risalto l'importanza ma anche l'ambiguità del nodo "versalles".

Queste funzionalità dei percorsi (ave. 28 / calle 42) portano allo spettatore a prendere una decisione nel nodo Versailles, ubicato all'interno dell'area urbana della città. Camion che si indirizzano verso delle altre città, autobus interregionali e urbani, motociclette, macchine e biciclette, sono costretti all'utilizzo di questo nodo, disorganizzando e rallentando il flusso nell'interno della città.

L'importanza dei riferimenti in centro crea spazi facilmente identificabili, ma la qualità spaziale dei percorsi e nodi stradali non sembra potenziare a sufficienza questa identificabilità creata, slegando la percezione dell'unità del sistema di riferimenti della città e rendendo difficile la sua leggibilità e la sua identità. I contrasti generati fra la parte rurale della città e la densità del commercio del centro della città mette in rischio la sua identità; la concezione di una città agricola contrasta con la realtà del centro storico, evolvendo da una città coloniale ad una città commerciale densa di vita economica, ma nello stesso tempo inquinata come conseguenza di un capitalismo ormai instaurato, dove le priorità sono commerciali, e la quantità di motociclette, autobus e macchine che si affollano nel centro rovinano la sua più genuina identità tradizionale. La mancanza di nodi di identificazione, sommati con la omogeneità standardizzata dei percorsi e la mancanza di un sistema di orientamento dei veicoli dentro della città rende difficoltosa la sua lettura.

La mancanza di rispetto per la storia e la tradizione della città si rileva nell'architettura del centro della città, e soprattutto all'interno delle abitazioni, dove la pulizia igienica è molto

scarsa, dal cambio di funzione delle strutture realizzate con fini residenziali diventate invece strutture con fini commerciali; proprio quest'ultimo aspetto rileva la mancanza di una politica di conservazione della tradizione che contribuisca a migliorare l'aspetto della città, lasciando ai proprietari degli edifici carta bianca rispetto alla funzione da designare a questi ultimi, in funzione delle necessità economiche. Quindi, la situazione sociale ed economica è direttamente proporzionale con la percezione della città, ovvero della sua leggibilità come un sistema complesso formato dalle singole parti, ed ogni singola parte è determinante per la creazione di una immagine mentale organizzata ed identificabile della città.

### La variabilità dell'immagine.

Piuttosto che una singola immagine, comprensiva dell'intero ambiente sociale cittadino, sembrarono esistere gruppi di immagini, che più o meno si sovrappongono o si relazionano. Gli ingredienti particolari che creano queste immagini sono la dislocazione degli alberi, la tipologia architettonica degli edifici, la qualità spaziale del percorso, la demografia dei singoli quartieri. Tipicamente, le immagini rispetto alla città erano disposte in una serie di livelli, grosso modo proporzionati alla scala dell'area considerata. Questa disposizione per livelli è una necessità in un ambiente esteso e complesso.

Questi livelli nella città di Palmira tendono ad essere molto staccati l'uno dagli altri, non fluidi, nello scorrere gli ambienti dalle periferie verso il centro storico della città, e lo spettatore è costretto a realizzare uno straordinario impegno di organizzazione in accordo ai punti di riferimento e nodi, i quali danno ordine allo spazio, visto che la relazione tra i diversi livelli è tenue. Se un edificio alto è inconfondibile in un panorama esteso a tutta la città, ma irriconoscibile alla sua base, in tal caso si è perduta un'opportunità di mettere assieme le immagini di due diversi livelli di organizzazione. Le immagini possono differire non soltanto per la scala dell'area considerata, ma anche per il punto di osservazione, l'ora del giorno, o la stagione. Molti luoghi e settori di Palmira non permettono di essere un punto di riferimento per tutta la città, in quanto non possono venir visti da tutti i suoi luoghi interni, e ciò è dovuto al contrasto generato dalla loro altezza. la cattedrale, per esempio, anche



(fig. 62) Casa in stile repubblicano del centro storico. 1932



(fig. 63) Casa in stile repubblicano del centro storico. 2012

se è la struttura più alta della città, non è visualizzata da tutti i punti, a causa della densità delle case, la disposizione dei percorsi principali, i quali non sono indirizzati verso un riferimento particolare ma generano un sistema base ripetitivo a mo' di scacchiera che non permette la visualizzazione di questo riferimento, cuore della città.

L'osservatore deve anche adattare la sua immagine a incessanti cambiamenti nella realtà fisica che lo attornia, il cambiamento di stili architettonici, la riduzione degli spazi, la situazione sociale dei quartieri e delle zone particolari come Loreto, la Emilia, San Pedro, Zamorano, la Galeria, la vegetazione, i passaggi azzardati fra il commercio ed i settori residenziali.

### La qualità dell'immagine

L'immagine di uno stesso elemento differisce di osservatore a osservatore in accordo al suo punto di vista, che dipende della specifica densità ed astrazione del luogo. A Palmira questa immagine e questa densità sono riflesse attraverso il trattamento individuale delle caratteristiche architettoniche, degli spazi pubblici e privati e della vegetazione, ovvero un'insieme di case con uno stesso stile, dai quartieri residenziali come Las Mercedes, Mirriñaio, Las Flores, Santa Ana, El Recreo, nei quali gli spazi sono trattati in maniera individuale e gli spazi sono meno densi a differenza dal centro storico dove la densità sia nello stile architettonico, sia nel flusso di macchine o pedoni, è un comune denominatore.

La struttura della città, soprattutto nel centro storico, sarebbe definita come una "struttura posizionale". In questo tipo di

struttura esiste una relazione tra le parti e gli elementi principali attraverso la direzione generale dei percorsi, la densità del flusso di pedoni (di giorno) e la mancanza della creazione di un'ordinamento coerente del sistema di nodi e riferimenti che permettano di creare una coerenza che porti alla leggibilità della città.

Il cambiamento della funzionalità delle case, ed il non rispetto per le aree storiche della città generano questa mancanza d'identità deteriorando l'immagine dei percorsi centrali e della città; teatri diventati centri commerciali, il patrimonio cittadino tradizionale coloniale e discendente dalla repubblica è diventato negozio di cellulari, o di abbigliamento, o panificio. Serve una conoscenza dello spazio e delle sue unità, per poter dare un coerente orientamento spaziale e per rafforzare la comunicazione e la struttura del sistema di relazioni fra i nodi, percorsi ed i riferimenti che diano alla città l'aspetto di un tutto coerente o comunque leggibile.

Nel centro storico ad esempio, anche se esistono molte possibilità di scelta dovute al fatto di avere una struttura di percorsi a maniera di scacchiera, queste vengono realizzate per tentativi, procedendo nella direzione generale prestabilita, e oscillando avanti e indietro per coprire una fascia.

Tutto ciò porta l'osservatore a non avere connessioni chiare fra il sistema dei percorsi no, a non creare una "cognizione spaziale", ovvero una conoscenza ed una capacità di comprendere il proprio spazio.

# IL TRASPORTO PUBBLICO

## LA MOBILITÀ DELLA CITTÀ

Il design della città è importante per l'adeguamento dei sistemi di trasporto alle necessità dei suoi abitanti. D'accordo alla sua struttura si possono distinguere facilmente due tipologie di centro in una città "monocentrica" e "pluricentrica". In più si devono considerare almeno altre due configurazioni e le sue corrispondenti combinazioni: la città lineale, con un centro allungato formando un corridoio, e la città della costa, nella quale una buona parte della progettazione delle linee è predeterminata dalla topografia del luogo; ovvero, il "centro economico" della città si estende lungo la costa di un mare, di un lago, oppure accanto ad una montagna. La città monocentrica generalmente ha bisogno di una terminale di trasporto centrale, nonostante questo non occorra in tutti i casi e dipende dalla organizzazione del sistema di trasporto pubblico. La densità della popolazione, l'economia, l'indice di passeggeri per kilometro ed altri dati devono essere considerati in accordo ad ogni struttura organizzativa del trasporto pubblico.

Palmira è una città monocentrica, per le sue caratteristiche di densità in diverse zone ma anche per la densità di veicoli e motociclette. Il trasporto pubblico della Colombia è di carattere aziendale-privato; ogni azienda crea una sua identità, immagine e quantità di mezzi di trasporto pubblico, quali taxi, mototaxi, autobus regionali, autobus urbani. Queste diversità tra i mezzi creano un surplus di informazioni disorganizzate per l'osservatore, rendendo disorganizzata la mobilità all'interno della città.

### Tipologie di trasporto Pubblico

#### Autobus regionali e nazionali

Il servizio di autobus regionale (servizio di trasporto che percorre il territorio della regione della valle del Cauca) ed il servizio di autobus nazionale (servizio di trasporto che percorre il territorio nazionale) hanno dei punti di riferimento terminali in due siti strategici della città. Nel nodo "versalles" e nel punto di riferimento centrale: la "estación".

Da versalles si fermano gli autobus con destinazioni nazionali ma anche regionali, provenienti dalle periferie nord e dalle diverse città dal nord di Palmira: Buga e Tuluá.

Da la "estación" partono gli autobus che hanno come destinazione la città di Cali. Entrambi sono punti di facile accesso per l'uscita e l'entrata nella città. Il loro costo dipende dalla destinazione.

#### I taxi

I taxi della città sono il mezzo di trasporto pubblico più popolare, è percepito come il mezzo di trasporto più sicuro e vantaggioso. La facilità e il basso costo (3.000 COP / 1,20 Euro il minimo) di prendere un taxi permettono di muoversi più velocemente rispetto agli altri mezzi di trasporto.

#### Il mototaxi

Il mototaxismo è un fenomeno informale che sta crescendo considerevolmente negli ultimi anni. Come si evince dal nome, una persona realizza con la sua motocicletta un servizio di taxi per un solo passeggero (parrillero). È iniziato a causa della disoccupazione nella città, e con il passare del tempo sta acquistando una importanza notevole dovuta al basso costo e alla facilità con cui si trovano per le strade. Sono apparentemente una delle cause del fallimento di 2 delle 3 aziende di autobus urbani. A Palmira percorrono le strade ogni giorno più di 25.000 motociclette, delle quali più di 15.000 potrebbero essere mototaxisti.

Il suo costo è di 1.500 COP/ 0.60 Euro

#### Jeep

Le Jeep sono un'altra tipologia di mezzo di trasporto informale, il suo campo d'azione è maggiormente rurale visto che non c'è un servizio formalmente consolidato che copra questi percorsi. Il suo prezzo varia a seconda della destinazione.



(fig. 64) Il Pregonero

#### Autobus

Il servizio di autobus urbani è stato gestito nel tempo da tre aziende ufficiali: Transportes Montebello, cootransgaviota, e Palmirana de Transportes. La segreteria di mobilità progetta delle linee, per poi assegnarle ad ogni azienda.

La situazione sociale, la concorrenza (visto la similitudine di molte delle linee), la disoccupazione, la crescita dell'insicurezza nella città, la crescita del servizio di trasporto informale nella città (e.s. mototaxi) e la disorganizzazione informativa sulle linee degli autobus sono principalmente le cause del fallimento di due delle tre aziende, lasciando e facilitando la consolidazione dell'azienda Montebello come l'unica azienda di mezzi di autobus pubblici urbani, che si è approfittata dunque della città.

#### Metodologia di uso del sistema di autobus.

Il metodo con cui un'osservatore usa il servizio di trasporti urbani, è organizzato di maniera informale e personale attraverso la comunicazione diretta con l'autista, il pagamento del "biglietto" (non esiste un'elemento simbolico prestabilito che abbia questa funzionalità), lo stabilimento delle fermate non organizzato, ma dipendente dalle esigenze dei fruitori del servizio in accordo con l'autista, la figura del pregonero, la molteplicità delle funzioni dell'autista



(fig. 65) L'autista

(autista e cassiere nello stesso tempo).

A Palmira il modello di comunicazione e di orientamento delle linee di autobus è dunque molto mobile e caratterizzato dal continuo mutamento delle tempistiche di viaggio. Alcuni autobus portano con sé una tabella, nella quale sono scritti i numeri identificativi della corsa. Questa tabella contiene un identificatore con un simbolo numerico accompagnato dai punti di riferimento che compongono quella linea, (funzione metalinguistica), il numero è l'identificatore stabilito per punti di riferimento. Questo sistema d'identificazione è la base del sistema di orientamento dei mezzi di trasporto della città.

In alcuni autobus non vi è però la tabella di riferimento, e al suo posto si trova il "pregonero"; il pregonero è una figura (informale) che comunica i nomi delle fermate, spesso chiedendo ai pedoni al luogo di destinazione.

## Transportes Montebello

'azienda Montebello è una azienda specializzata nel servizio di trasporto pubblico municipale, regionale e nazionale approvato dalle autorità. Nella regione della Valle del Cauca è presente in sei città: Cali (13 linee), Palmira (14 linee), Jamundí (5 linee), Candelaria (2 linee), Yumbo (5 linee) e Tuluá (6 linee).

### Contesto

La forte disoccupazione della regione ha creato un movimento di "mototaxisti", che ha preso largamente piede in quanto più economico e veloce rispetto all'autobus. Questa preferenza ha rovinato due delle tre aziende del trasporto pubblico di autobus, le quali hanno venduto le loro linee all'azienda Montebello, aumentando di questa maniera delle possibilità di creare una identità consolidata per la intera città.

La situazione sociale della Colombia ed in specifico di Palmira è preoccupante a livello di sicurezza, un tasso di 0.97 persone su 1000 sono vittime di omicidio nella città a causa della guerra interna. Solo per fare un confronto, l'Italia ha un tasso di 0,013 omicidi ogni 1000 abitanti.

Per questa ragione la sicurezza degli utenti sono diventati una priorità. Molte persone preferiscono spesso di non uscire nella sera, nemmeno per prendere l'autobus; camminare in strade vuote per prendere un'autobus può diventare un vero rischio in alcuni luoghi, soprattutto se non si ha una conoscenza spaziale della città e dei suoi quartieri.

### Il Branding ed il sistema di orientamento.

È necessaria la definizione di un concetto aziendale attraverso gli strumenti visivi per la generazione del "branding", ovvero uno stile determinato attraverso del trattamento colori, la tipografia, la forma, la luce, le texture, il simbolo, i pittogrammi, gli uniformi, le tabelle con le cui comunicano i determinati percorsi.

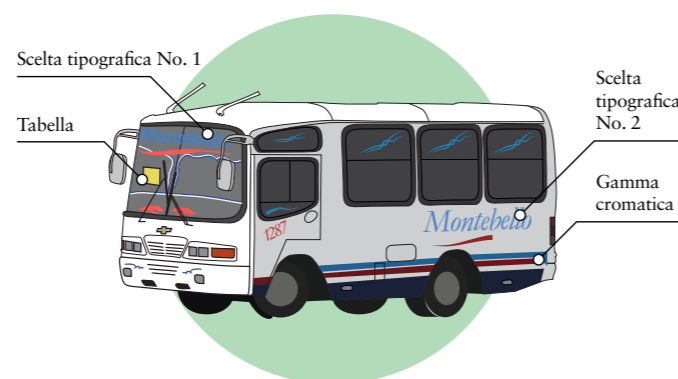
La continuità di questi strumenti per la creazione di una idea da trasmettere, stabilisce il brand, stabilisce la percezione di una unità affidabile, le variabili di questi elementi base possono generare confusioni e diminuire il potenziale creato, ma anche questi strumenti possono diventare ambigui senza l'analisi di un contesto particolare. Nel caso della

azienda Montebello, il sistema di identificazione fra gli autobus urbani e regionali rende difficile la percezione di una entità urbana propria della città, danneggiando l'affidabilità del marchio: le sue caratteristiche visive sono uguali, il tempo di lettura dato da un veicolo in movimento richiede un massimo sforzo da parte del pedone, diminuendo di questa maniera il suo interesse, stilisticamente non esiste una differenziazione notevole dalla tipologia di linee (urbane e regionali). Nel caso opposto, la mancanza di uno stabilimento degli elementi visivi permette di cambiarli a propria scelta, molti sono cambiati particolarmente senza essere consapevoli dell'alterazione del mittente, ovvero della voce che comunica il messaggio.

La azienda Montebello Transportes, indipendentemente dal valore estetico del marchio ha uno stile definito attraverso la definizione di una gamma cromatica per i suoi autobus (colore), una palette cromatica di blu, rosso e bianco, da un'altra parte, e il simbolo (che simbolo), tre linee accanto al testo connotano la velocità ed il movimento, priorità per delle aziende di trasporti.

Il cambiamento dello stile tipografico e di composizione degli elementi di ogni autobus genera dei problemi di identità, di unità e di affidamento, aggiungendo il fatto della mancanza d'identificazione delle linee regionali rispetto a quelle urbane. L'informalità degli autisti e dei loro aiutanti, "pregoneros", diminuiscono ancora più questa inaffidabilità; in più, non esistono uniformi che diano una identificazione. La scelta di una famiglia tipografica ufficiale, la qualità della

(fig. 67) Struttura dello stile dell'azienda Montebello



(fig. 68,69,70,71) Differenza stilistica degli autobus Montebello



"voce" della Helvetica Bold Italic è decisamente opposta a quello che in realtà è comunicato attraverso il branding, la formalità e l'impersonalità della Helvetica, ma anche dei colori bianco, blu e rosso, contrastano con un mondo caldo, molto informale e particolare.

Il sistema di orientamento è anche una caratteristica che potenzia il branding della Montebello, il colore giallo delle tabelle è un altro codice cromatico per l'identificazione del marchio; questo elemento realizza una funzione informativa, il "wayfinding", genera un aiuto all'osservatore. La informalità del sistema di informazione non è assente, esistono dei casi in cui il "pregonero" scende dall'autobus per chiedere ai pedoni dove si dirigono per poterli aiutare, dimenticando il luogo violento in cui si vive.

La elezione del tipo di veicoli adeguati per il sistema di trasporto è relazionata con il livello di accessibilità che si desidera dare al sistema.

Gli autobus dell'azienda Montebello sono piccoli, la loro capacità è di quattordici persone sedute. La mancanza di attenzione per le persone anziane e per le persone con degli handicap fisici, è evidenziata attraverso la maniera in cui si sale nel veicolo, attraverso gli scalini.

# LINEA I

La struttura di mobilità urbana.

La struttura urbanistica radiale formata dagli anelli che creano la forma della città suppone una struttura di mobilità della stessa forma, (radiale)

Una caratteristica principale del funzionamento del sistema composto da quattordici linee (14) è la particolarità della creazione della totalità dei circuiti ugualmente radiali diminuendo la possibilità di fare dei trasporti ed aumentando il tempo di ogni circuito.

Attraverso la gestione economica e filosofica dell'azienda, le possibilità di scelta generate da un cambiamento della decisione gestionale potrebbe permettere di realizzare questi cambiamenti di linee contribuendo al rafforzamento dei nodi e riferimenti principali della città. Il punto d'inizio di tutte le linee è ubicato nel quartiere Zamorano nel nord della città, luogo nel cui gli autobus fanno benzina e vengono aggiustati meccanicamente. Vi è un punto intermedio nel cui le linee terminano e fanno ritorno, che si trova nella stazione centrale della città.

## Linea I

I riferimenti stabiliti dalla azienda montebello per questa linea sono:

Quartiere Zamorano  
Centro Storico  
La stazione Centrale  
Centro Commerciale  
Parco Bolivar  
Quartiere Zamorano

Questi stessi punti di riferimento sono quelli denotati nella tabella di fronte all'autobus, altri punti di riferimento molto importanti per la comunità come le scuole (che sono ubicate nel percorso dell'avenida 28,) la polizia nazionale, lo stadio, il parco obrero, gli ospedali, sono ignorati.

Questa astrazione e tipo di atteggiamento dal mittente confonde al destinatario.

Tempo di Percorso 65 Minuti

Longitudine: 19 KM



# LINEA 2

## Linea 2

Quartiere Zamorano  
Quartiere Coronado  
Centro Storico  
Università Nazionale  
Stazione Centrale  
Quartiere Coronado  
Quartiere Zamorano

Un'altra quantità di percorsi, nodi e riferimenti sono ignorati, la galleria centrale, il percorso della calle 47, il "parque del azucar" le scuole dell'avenida 28, il quartiere bizerta, il parco obrero, versalles, la calle 42, ed il quartiere Santa isabel.

Tempo del Percorso: 78 Minuti  
Longitudine: 23 KM



## LEGENDA

- NODO ○
- INTRATTENIMENTO ▲
- UNIVERSITÀ ▲
- SCUOLA ▲
- OSPEDALE ▲
- POLIZIA ED ESERCITO ▲
- GALERA DI MASSIMA SICUREZZA ▲
- PIAZZA DI MERCATO ▲
- ALTRI ▲

# LINEA 3

## Linea 3

Quartiere Zamorano  
Scuola Raffo  
Palmeras  
Parco Bolivar  
La 14  
Quartiere Prado  
Parque del Azucar  
Quartiere Zamorano

La progettazione della linea oltre ad ignorare dei riferimenti importanti non è funzionale con la struttura e la forma della città.

Tempo del Percorso: 64 Minuti  
Longitudine: 20 KM



## LEGENDA

- NODO ○
- INTRATTENIMENTO ▲
- UNIVERSITÀ ▲
- SCUOLA ▲
- OSPEDALE ▲
- POLIZIA ED ESERCITO ▲
- GALERA DI MASSIMA SICUREZZA ▲
- PIAZZA DI MERCATO ▲
- ALTRI ▲

# LINEA 4

## Linea 4

Quartiere Zamorano  
Scuola Raffo  
Palmeras  
Parco Bolivar  
La 14  
Quartiere Prado  
Parque del Azucar  
Quartiere Zamorano

La progettazione della linea oltre ad ignorare dei riferimenti importanti non è funzionale con la struttura e la forma della città.

Tempo del Percorso: 54 Minuti  
Longitudine: 18 KM



## LEGENDA

NODO	○
INTRATTENIMENTO	▲
UNIVERSITÀ	▲
SCUOLA	▲
OSPEDALE	▲
POLIZIA ED ESERCITO	▲
GALERA DI MASSIMA SICUREZZA	▲
PIAZZA DI MERCATO	▲
ALTRI	▲



# LINEA 5

## Linea 5

Quartiere Prado  
Versalles  
Poblado Comfaunion  
Santa Maria del Palmar  
Centro Storico  
Stazione Centrale  
Scuola Raffo

Uno dei percorsi più lunghi della città, attraversa il 50% dei riferimenti della città, dal centro storico verso il nord. Non è prevista però l'uscita dal quartiere zamorano, dove realmente inizia il circuito.

Tempo del Percorso: 90 Minuti  
Longitudine: 24 KM



## LEGENDA

NODO	○
INTRATTENIMENTO	▲
UNIVERSITÀ	▲
SCUOLA	▲
OSPEDALE	▲
POLIZIA ED ESERCITO	▲
GALERA DI MASSIMA SICUREZZA	▲
PIAZZA DI MERCATO	▲
ALTRI	▲

# LINEA 6

## Linea 6

Quartiere Prado  
Stazione Centrale  
Centro Storico  
Versalles  
Alameda  
Cosecha  
Zamorano

Oltre ad ignorare molti dei riferimenti importanti per la città, lo stadio la galeria, la polizia nazionale, il parque del azucar, realizza un giro lento, circolare attraversando i soliti punti di riferimento centrali.

Tempo del Percorso: 70 Minuti  
Longitudine: 22 KM



## LEGENDA

NODO	○
INTRATTENIMENTO	▲
UNIVERSITÀ	▲
SCUOLA	▲
OSPEDALE	▲
POLIZIA ED ESERCITO	▲
GALERA DI MASSIMA SICUREZZA	▲
PIAZZA DI MERCATO	▲
ALTRI	▲

# LINEA 8

## Linea 8

Quartiere Zamorano  
Centro Storico  
Sembrador  
Quartiere Sesquicentenario  
Universit  Nacional  
Alameda  
Quartiere Zamorano

Tempo del Percorso: 74 Minuti  
Longitudine: 24 KM



## LEGENDA

NODO	○
INTRATTENIMENTO	▲
UNIVERSIT�	▲
SCUOLA	▲
OSPEDALE	▲
POLIZIA ED ESERCITO	▲
GALERA DI MASSIMA SICUREZZA	▲
PIAZZA DI MERCATO	▲
ALTRI	▲

# LINEA 9

## Linea 9

Quartiere Alameda  
Cosecha  
Centro Storico  
Quartiere el Recreo  
Stazione Centrale  
Quartiere Prado  
Parque del Azucar  
Quartiere Zamorano

Tempo del Percorso: 70 Minuti  
Longitudine: 22 KM



## LEGENDA

- NODO ○
- INTRATTENIMENTO ▲
- UNIVERSITÀ ▲
- SCUOLA ▲
- OSPEDALE ▲
- POLIZIA ED ESERCITO ▲
- GALERA DI MASSIMA SICUREZZA ▲
- PIAZZA DI MERCATO ▲
- ALTRI ▲

# LINEA 10

## Linea 10

Quartiere Benedicta  
Centro Storico  
Galleria Centrale  
Quartiere Sesquicentenario  
Urb. Italia.  
Centro Storico  
Versalles  
Quartiere Benedicta  
Quartiere Zamorano

Tempo del Percorso: 80 Minuti  
Longitudine: 24 KM



## LEGENDA

NODO	○
INTRATTENIMENTO	▲
UNIVERSITÀ	▲
SCUOLA	▲
OSPEDALE	▲
POLIZIA ED ESERCITO	▲
GALERA DI MASSIMA SICUREZZA	▲
PIAZZA DI MERCATO	▲
ALTRI	▲

# LINEA II

## Linea II

Versalles  
Raffo  
Quartiere Municipal  
San José  
Quartiere Fatima  
Stazione Centrale  
Quartiere Sesquicentenario  
Urb. Italia  
Centro Storico  
Quartiere Zamorano

Tempo del Percorso: 90 Minuti  
Longitudine: 24 KM



## LEGENDA

NODO	○
INTRATTENIMENTO	▲
UNIVERSITÀ	▲
SCUOLA	▲
OSPEDALE	▲
POLIZIA ED ESERCITO	▲
GALERA DI MASSIMA SICUREZZA	▲
PIAZZA DI MERCATO	▲
ALTRI	▲

# LINEA 12

## Linea 12

Quartiere Emilia  
Stazione Centrale  
Centro Storico  
Sembrador  
Guayacanes  
Stazione Centrale  
Quartiere Emilia  
Parque del Azucar  
Quartiere Zamorano

Tempo del Percorso: 70 Minuti  
Longitudine: 22 KM



## LEGENDA

NODO	○
INTRATTENIMENTO	▲
UNIVERSITÀ	▲
SCUOLA	▲
OSPEDALE	▲
POLIZIA ED ESERCITO	▲
GALERA DI MASSIMA SICUREZZA	▲
PIAZZA DI MERCATO	▲
ALTRI	▲

# LINEA I3

## Linea I3

Versalles  
Carrera 19  
Galleria Centrale  
Stazione Centrale  
Cañaverl  
Centro Storico  
Carrera 19  
Versalles  
Quartiere Zamorano

Tempo del Percorso: 80 Minuti  
Longitudine: 24 KM



## LEGENDA

- NODO ○
- INTRATTENIMENTO ▲
- UNIVERSITÀ ▲
- SCUOLA ▲
- OSPEDALE ▲
- POLIZIA ED ESERCITO ▲
- GALERA DI MASSIMA SICUREZZA ▲
- PIAZZA DI MERCATO ▲
- ALTRI ▲



# LINEA IA

## Linea IA

Quartiere Zamorano  
Centro Storico  
Parco Bolivar  
Stazione Centrale  
Parque del Azucar  
Quartiere Zamorano

Tempo del Percorso: 50 Minuti  
Longitudine: 17 KM



## LEGENDA

- NODO ○
- INTRATTENIMENTO ▲
- UNIVERSITÀ ▲
- SCUOLA ▲
- OSPEDALE ▲
- POLIZIA ED ESERCITO ▲
- GALERA DI MASSIMA SICUREZZA ▲
- PIAZZA DI MERCATO ▲
- ALTRI ▲

# LINEA 2A

## Linea 2A

Quartiere Zamorano  
Parque del Azucar  
Stazione Centrale  
Centro Storico  
Versalles  
Quartiere Zamorano

Tempo del Percorso: 50 Minuti  
Longitudine: 18 KM



## LEGENDA

- NODO ○
- INTRATTENIMENTO ▲
- UNIVERSITÀ ▲
- SCUOLA ▲
- OSPEDALE ▲
- POLIZIA ED ESERCITO ▲
- GALERA DI MASSIMA SICUREZZA ▲
- PIAZZA DI MERCATO ▲
- ALTRI ▲

## La percezione del servizio pubblico urbano

Per comprendere com'è data la mobilità della città, quali sono le motivazioni, le paure e i desideri sociali, economici della realtà cittadina, si deve mettere a prova la fiducia: la percezione, i pensieri, le routine, la vita quotidiana delle persone in relazione con i servizi offerti dal sistema di trasporto e con la realtà circostante. Per studiare questa percezione è stata svolta una indagine nella quale le componenti essenziali erano:

- 1.) Età: dall'età che hanno le persone che prendono il servizio di trasporto pubblico si percepisce che tipo di bisogni e di motivazioni ci sono alla base; uno studente ha diversi bisogni di un lavoratore o un anziano.
- 2.) La situazione attuale: Le città evolvono, la percezione cambia continuamente, così come l'immagine mentale della città. È utile dunque venire a conoscenza del tipo di immagine, la sua qualità, la percezione della città e del servizio di trasporti in confronto con la realtà, questo con l'obiettivo di sapere la sua evoluzione e cambiamenti.
- 3.) Il quartiere: È uno spazio con una situazione socio-economica ben definita, la stratificazione sociale creata nel paese aumenta questa percezione di differenza sociale; le caratteristiche, i bisogni sociali, economici, d'intrattenimento, di salute, di educazione sono diversi in ogni ambiente e sono necessari per sapere in che condizioni si trovano i singoli intervistati.
- 4.) La frequenza d'uso: con la frequenza d'uso si capisce la funzionalità del servizio di trasporto, se è apprezzato, se è considerato come un mezzo reale e quotidiano nella vita dei cittadini.
- 5.) Le motivazioni che spingono a prendere oppure a non prendere i mezzi di trasporto: dalla conoscenza delle motivazioni della gente che stanno alla base dell'uso di un determinato mezzo di trasporto si possono percepire i problemi, vantaggi, svantaggi / vantaggi del servizio di trasporto.
- 6.) Gli attanti - l'autista: Dentro dell'autobus l'autista è una figura che è multifunzionale, guida, prende i soldi, dà delle istruzioni al "pregonero" riceve l'ordine di fermare l'autobus per nuovi passeggeri, è una figura sociale, è sempre in contatto con l'utente del servizio, quindi è un fattore determinante della percezione del servizio.
- 7.) Gli attanti - Il "pregonero": Il pregonero è una delle figure che realizza i compiti d'informazione, guidando l'utente sulla che linea che deve prendere per arrivare nella destinazione.
- 8.) Linea di utilizzo: attraverso la conoscenza sulle singole linee che usano i singoli soggetti per spostarsi, si può ricreare la loro

maniera di interagire con la città e con i suoi componenti.

- 9.) La conoscenza sul circuito realizzato dalla linea: Il grado di conoscenza degli utenti sul sistema di trasporto diventa un'indizio della efficienza e funzionalità del sistema di informazione di questo.
- 10.) La percezione sulla singola linea: Permette di sapere la conoscenza del contesto sociale/funzionale della singola linea.
- 11.) La percezione sul grado di copertura delle linee: Permette di sapere il grado della progettazione e funzionalità dell'intero sistema di trasporti.
- 12.) Esperienze avute con il sistema di trasporto: Dalle singole esperienze si crea una percezione ed un giudizio sul sistema, quindi diventano una motivazione per prendere il servizio o meno.
- 13.) Ubicazione dalla "fermata": La mancanza di una fermata stabilita ufficialmente genera la possibilità di scelta autonoma nel momento in cui si prende l'autobus.
- 14.) Percezione sugli autobus: È la maniera diretta in cui si percepiscono le funzionalità di aspetti come il branding, l'aspetto fisico di ogni autobus, l'accessibilità e l'esperienza che può accadere dentro un'autobus.
- 15.) Frequenza in cui passano gli autobus: Relazionato con i tempi d'attesa, oltre al fatto della comodità e l'affidabilità nel mezzo si deve tenere conto che in una città con problemi sociali come Palmira i rischi di rimanere da solo aspettando un'autobus in certi settori può essere una causa per particolari problemi di criminalità.
- 16.) Target: Si valutano le motivazioni delle persone che prendono il servizio attraverso la percezione delle persone che usano i mezzi di trasporto.
- 17.) Percezione del prezzo: Il prezzo è una delle variabili che definisce la possibilità di scelta di un mezzo, la sua percezione è un'altro indizio della sua valutazione e della sua coerenza con il servizio reale realizzato.
- 18.) Situazione ipotetica sul sistema di abbonamento: Questa determinata metodologia per l'uso del sistema di trasporto principalmente europeo permette di avere il controllo sui nodi che si generano al spostarsi con diverse linee nella città.
- 19.) La percezione sul sistema d'informazione: Lo scopo è quello di percepire la sua reale influenza sulle scelte di prendere una determinata linea.
- 20.) Esercizio: Permette di cercare di capire la reale affidabilità dei cittadini in confronto con il loro servizio di trasporto.

## La cognizione spaziale

*"Smarrirsi del tutto nella città moderna è esperienza piuttosto rara per la maggior parte della gente. Noi siamo assistiti nel trovare la strada dalla presenza di altri e da speciali artifici: piante, toponomastica, segnali stradali, targhe di autobus. Ma se ci capita la disavventura di perdere l'orientamento, il senso d'ansietà e persino di paura che l'accompagna ci rivela quanto strettamente esso sia legato al nostro senso di equilibrio e di benessere. La stessa parola "smarrito" significa, nella nostra lingua molto di più di una semplice incertezza geografica: essa porta con sé sfumature di vera tragedia."* Kevin Lynch.

Le città sviluppano propri sistemi che permettono di "trovare la strada giusta", e la mancanza di questo sistema può generare una serie di problemi.

Uno di questi è la mancanza del senso di appartenenza, ovvero della appropriazione di quello che è "nostro" come società; il nostro equilibrio e la nostra identità perdono valore. Ciò dipende quindi dalla attribuzione di un significato dentro un sistema coerente che permetta di creare una cognizione spaziale della città. "La cognizione spaziale significa aver conoscenza e capacità di comprendere. Si ha cognizione di qualcosa quando ce ne rendiamo conto, cioè quando siamo in grado di calcolarla. Avere cognizione dello spazio significa avere in mente che cosa è e come è lo spazio in cui ci si trova. In altre parole, avere in mente la rappresentazione, l'immagine dello spazio."

Nel 61 per cento dei casi nella città di Palmira le persone non conoscono il proprio sistema di trasporto, il quale teoricamente facilita la mobilità e la conoscenza della città, il 49 per cento restante dice di conoscere le linee di trasporto. Da questa percentuale di persone che dicono di conoscere le destinazioni delle linee, dopo l'essere stata realizzata la domanda "sai qual'è la destinazione della tua linea?", un 45 per cento hanno risposto che il bus si dirige verso il centro, (caratteristica che a Palmira è generica come si è già dimostrato, tutti gli autobus passano dal centro), altro 30 per cento ha risposto che è indirizzato verso il "centro commerciale Llanogrande" riferimento per il divertimento e la cultura della città, un'altro tredici per cento hanno risposto "la universidad nacional".

Si potrebbero interpretare queste risposte come le destinazioni degli utenti dentro della città, dimostrando che non

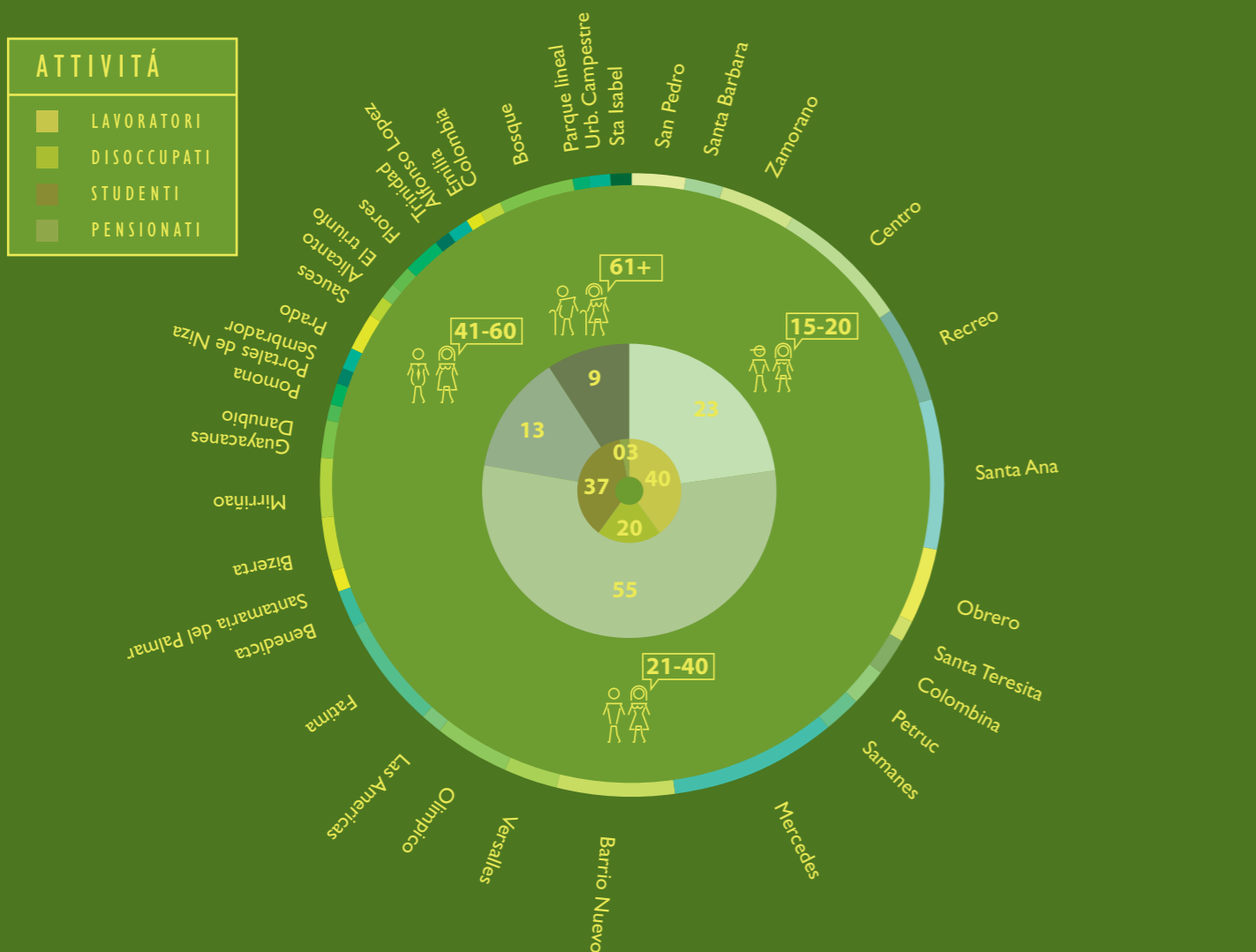
esiste una conoscenza totale delle destinazioni delle linee di trasporto pubblico, diventando così in una conoscenza parziale, creata grazie all'abitudine acquistata di andare nei soliti posti, Centro, Llanogrande, e gli universitari andando verso il loro luogo di studio.

Si mette così a prova un sistema di informazione ed orientamento che sembra non condividere però una conoscenza ed una esperienza completa della città.

Il dialogo (l'interazione) fra la città e lo spettatore, che permette di creare una conoscenza è reso difficile; l'obiettivo di trovare la destinazione, la posizione attuale, dentro di un ambiente complesso, dipende dalla fortuna di essere nel tempo giusto in cui passa un'autobus con un "pregonero" (mittente) che svolga la sua funzione referenziale, cioè il contenuto informativo rispetto alle destinazioni della tratta dell'autobus. "La funzione referenziale, deve la sua importanza al fatto di attivare nella mente dell'utente le 'immagini' o le 'associazioni di senso' necessarie alla comprensione delle informazioni; così come alla memorizzazione e al riconoscimento dei luoghi".

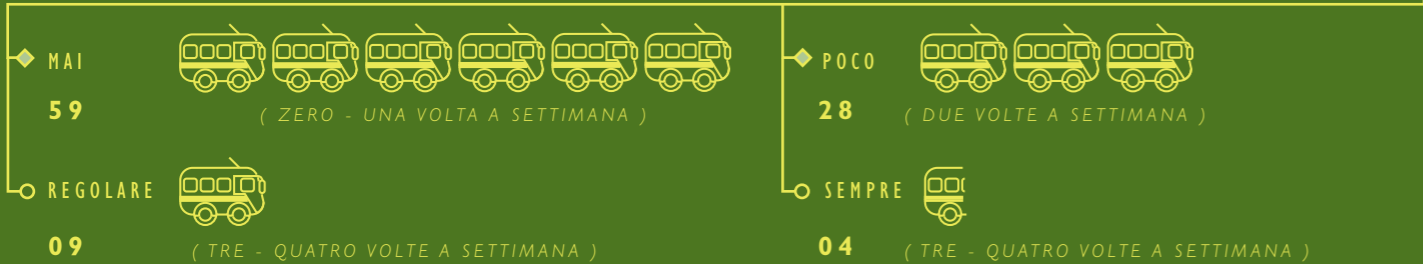
Considerando gli oggetti segnici come inviti d'azione rivolti al destinatario, l'interazione quindi del soggetto con il suo intorno sarebbe sporadica, senza essere rafforzata attraverso degli elementi segnici, lasciando poche possibilità di scelta.

Il sistema stabilito non dà la sicurezza all'utente di sapere dove si trova e dove si troverà, menzionando quattro o cinque riferimenti di tutto il circuito che realizzerà, l'osservatore/cittadino/utente quindi per poter strutturare una conoscenza del luogo deve procedere per abduzione, cioè all'azzardo, senza ricevere delle istruzioni chiare, ovvero senza delle inferenze di deduzione.

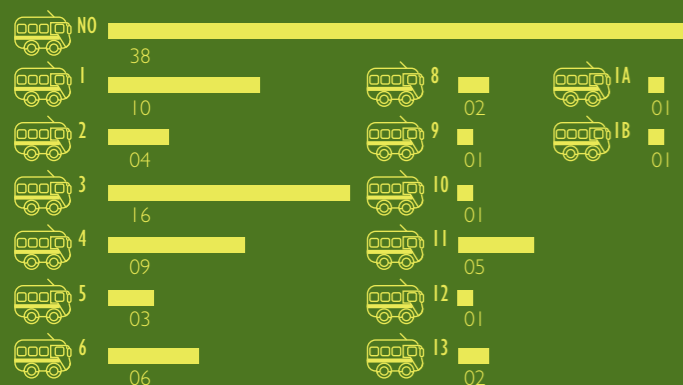


USO

FREQUENZA D'USO



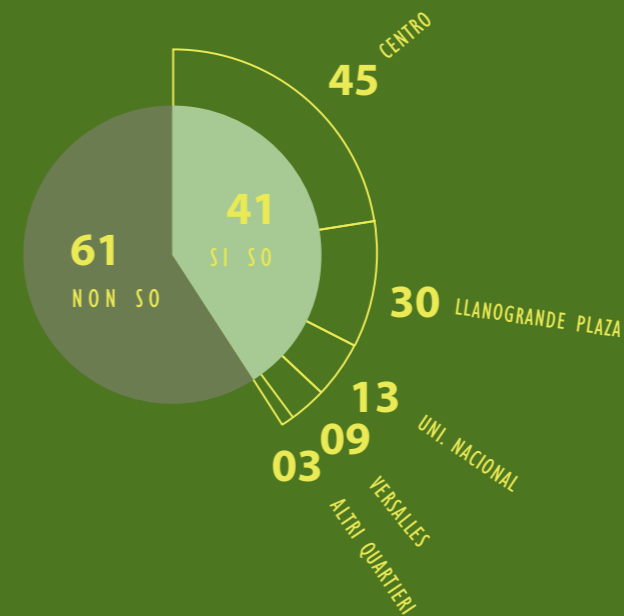
LE LINEE



DEMOTIVAZIONI



SAI QUAL'È LA DESTINAZIONE DELLA TUA LINEA?



PERCEZIONE DEL COSTO



PERCEZIONE DEGLI ATTANTI

L'AUTISTA

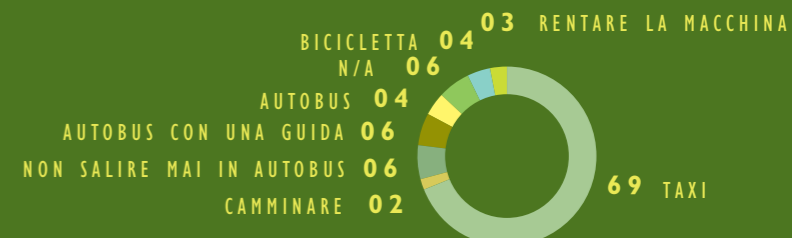


IL PREGONERO



PERCEZIONE DEL SERVIZIO DI TRASPORTO

LA MIGLIOR MANIERA DI TRASPORTARSI PER CHI NON CONOSCE LA CITTÀ?



## Gli attanti

Gli attanti sono tutte le figure che hanno un ruolo dentro al dialogo semiotico dell'utente con il suo spazio. In questo caso specifico si parla di un sistema di orientamento, nel quale intervengono nel processo d'interazione per offrire attraverso un messaggio una esperienza nella quale l'utente del mezzo possa non solo arrivare a destinazione ma creare una conoscenza della città.

Nel processo d'informazione lo spettatore aspetta un'autobus in un luogo che non è stabilito, l'ambiente non ha quindi una funzione referenziale nella cui si possa riconoscere un luogo di partenza, diventando un'opponente nel processo di comunicazione.

L'interazione fra mittente-destinatario non inizia fino al momento di trovare l'autobus, in quel momento appaiono 2 mittenti, da una parte la figura del "pregonero", il quale attraverso del canale "auditivo" cioè gridando, comunica la stessa informazione dell'altro mittente, la tabella in fronte all'autobus che comunica lo stesso messaggio attraverso di un canale visivo. Questi due canali diventano aiutanti ed oppositori nello stesso tempo, cercando di dare attraverso la ripetizione in un corto periodo di tempo tutta l'informazione che considerano necessaria per gli utenti che rimangono per la prima volta in una specie di shock, nel quale non sanno che cosa guardare/ascoltare prima.

Nell'indagine sono stati analizzati due dei diversi attanti del sistema di trasporto con il fine di conoscere e cercare di scoprire questa ambiguità. Da una parte il pregonero (un'aiutante/opponente) e l'autista (aiutante/opponente).

La percezione collettiva trova come oppositori dentro il sistema di trasporti questi due soggetti, descrivendo la loro professionalità e il loro atteggiamento diventa la ragione per la quale passano da essere un'aiutante a diventare un'opponente.

La maggioranza delle persone le trova poco professionali con il loro lavoro, l'autista da una parte sembra non realizzare la funzione di portare il soggetto verso destinazione il più veloce possibile, realizzando invece una funzione contraria, cercando più soggetti che usino il servizio, rallentando la marcia, cambiando in una maniera arbitraria il proprio percorso, danneggiando direttamente lo spettatore/utente.

Da un'altra parte il "pregonero", il secondo mittente, realizza una funzione espressiva e referenziale, evidenziando l'informazione su dei riferimenti e nodi; è un'aiutante e mittente del messaggio informativo in mancanza però delle funzioni estetica e fatica, cioè senza cura del metodo, dell'aspetto, del linguaggio e senza empatia e contatto; tutti questi aspetti lo fanno diventare un'opponente. I destinatari intervistati giudicano negativamente la sua funzionalità, il suo approccio ed atteggiamento.

È importante considerare l'atteggiamento di questi due personaggi che si relazionano direttamente con il destinatario, e di come questa percezione diventa un problema grave fino al punto di non creare nessun minimo interesse nell'uso del mezzo. In alcuni casi in fronte alla domanda "Qual'è la miglior maniera di trasportarsi per chi non conosce la città?", sono uscite delle risposte negative per tutto il sistema, alcune come "non salire mai in un'autobus" "se vai in autobus vai con una guida", quindi non è solo una questione di percezione di pericolo per la situazione sociale oppure per l'economia di prendere altri mezzi come i taxi, i moto-taxi; sono dunque gli stessi "aiutanti" che portano al crollo dell'intero sistema, in primis con un'atteggiamento di oppositori, e secondo attraverso un sistema dove l'orientamento non procede sulla base di un ragionamento deduttivo ma abduttivo, rovinando attraverso questa maniera tutto quello che è stato costruito attraverso gli artefatti come la pubblicità, il branding, e la tecnologia utilizzata; tutto ciò passa in secondo piano, togliendo totalmente l'interesse generale di usare l'autobus come mezzo di trasporto, interessandosi invece ad altri mezzi come il taxi.

Infatti un 59 per cento degli indagati hanno affermato di non salire mai in autobus, un'altro 28 per cento di usare l'autobus poco (2 volte a settimana), mentre un 9 e 4 per cento usano l'autobus regolarmente.

Si evidenzia così un problema grave di percezione del sistema di trasporto pubblico, che porterà al suo declino e alla sua scomparsa, se non verrà regolato e gestito a dovere in tempi brevi.

## CASI STUDIO

Per un'adeguato studio del fenomeno con il cui il sistema di trasporto è concepito, studiando i diversi approcci, le loro strutture, la loro maniera di interagire con lo spettatore, si pongono sotto esame quattro casi studio di città europee scelte in accordo alla variabile popolazione simile a quella di Palmira.

## Gijón

Gijón è una città ubicata nel centro della costa cantabrica del principato di "Asturias" nella Spagna, al nord della penisola iberica, di preciso in una baia divisa per la penisola di "Cimadevilla" dove si stabilisce il centro storico. Ha un'area di 181,60 km<sup>2</sup>, quasi dieci volte più piccola di Palmira, ed una forma rettangolare.

Ha una popolazione di 277.559 abitanti, ed è strutturata demograficamente in 22 zone denominate come "parroquias". È una città tradizionalmente industriale, la sua economia ha sofferto di grandi cambiamenti dovuti alle nuove riconversioni all'epoca degli anni settanta.

Lo sfruttamento del carbone, e la costruzione delle ferrovie di "Langreo", terza ferrovia della Spagna, hanno fatto sì che nel 1856 Gijón è stata assodata come il porto d'imbarco della maggior parte della miniera asturiana, stimolando così il commercio e le aziende locali.

Il modello tipico della rivoluzione industriale era costituito da un forte settore secondario con una grande presenza nel settore metallurgico. Il settore terziario intanto si iniziò a sviluppare da quell'epoca fino a diventare quello che è oggi la base dell'economia di Gijón.

Per quanto riguarda l'attività culturale, essa è molto ampia ed è indirizzata verso una concezione della formazione pubblica (Dall'anno 1981 la "Universidad Popular" con workshops e corsi ma anche una rete di biblioteche pubbliche in ogni quartiere. L'Ateneo Jovellanos (1953) istituzione specializzata in politica. L'Ateneo Obrero de Gijón, una istituzione con più di 100 anni di storia.)

Nel trascorso dell'anno sono state realizzate diverse attività culturali, le quali aumentano nei mesi estivi, soprattutto nel mese d'agosto per le feste di Begoña: feste, musica e teatro che completano la programmazione continua del Teatro municipale Jovellanos.

Altri eventi importanti della città si possono evidenziare:

FETEN (Feria europea de Teatro para niños en Febrero).

La settimana nera, il festival folcloristico internazionale, il festival di cinema di Gijón, il festival Internazionale di Jazz, la settimana internazionale della montagna, il salone del Comic, il festival di Gospel di Gijón.

Da un'altra parte diversi spettacoli per strada sono gestiti dall'autorità del porto. È intitolato "A ver la Ballena", questa serie di atti stradali è realizzata nel porto sportivo di Gijón.

Nella "Universidad Laboral de Gijón ha la sua sede all'interno dello spazio multiculturale "Laboral, Città della Cultura", il centro d'arte Contemporaneo, è anche ubicato nel suo interno il "conservatorio Profesional de Música de Gijón", dall'anno 2007-2008.

Il "jazz" è un genere apprezzato dalla comunità di Gijón, almeno una volta al mese è realizzato nel "antiguo instituto" sotto il nome di "Jazz en el Centro".

La gastronomia è un'altro settore culturale d'importanza per la città, con una ricca varietà di piatti con carne e pesce.

Gijón ha una preferenza per l'attività culturale, l'alta densità di musei, (ventidue musei) i diversi festival musicali, e letterari (La semana negra / La settimana nera, costituiscono una ricchezza artistica, tradizionale e culturale di questa città di Asturias.)

È anche una città universitaria. La "universidad di Oviedo" ha una grande tradizione in ingegneria, commercio e turismo.

La "universidad Nacional de Educación a Distancia" dove si possono fare i corsi a distanza in diverse discipline.

La tradizione calcistica spagnola non è assente a Gijón, la centenaria squadra "Real Sporting de Gijón" gioca nello stadio di calcio più antico dalla Spagna (1908). Altre discipline sportive apprezzate sono il hockey, il basket, il "football americano", il "baseball", il rugby, il tennis ed il pattinaggio di velocità (a Gijón ce ne sono almeno 6 squadre di questa disciplina)

(fig. 72-73) Applicazione per mobile



(fig. 74) Fermata di Gijón



### Il trasporto pubblico e wayfinding

Il trasporto pubblico della città di Gijón è centralizzato, con le linee anche che convergono nello stesso punto centrale, ed esse sono longitudinali e non circolari come a Palmira. Questo permette prima di velocizzare il tempo di percorso, e secondo di dare una certa libertà, una capacità di decisione su ogni nodo convergente per poter cambiare il percorso a propria scelta, arrivando infine alla destinazione voluta.

Esistono 18 linee regolari, 4 per la sera dei weekends nel periodo regolare dell'anno e tutti i giorni del periodo estivo, un'altra linea entra in funzione nei periodi della semifinale della coppa Davis di tennis.

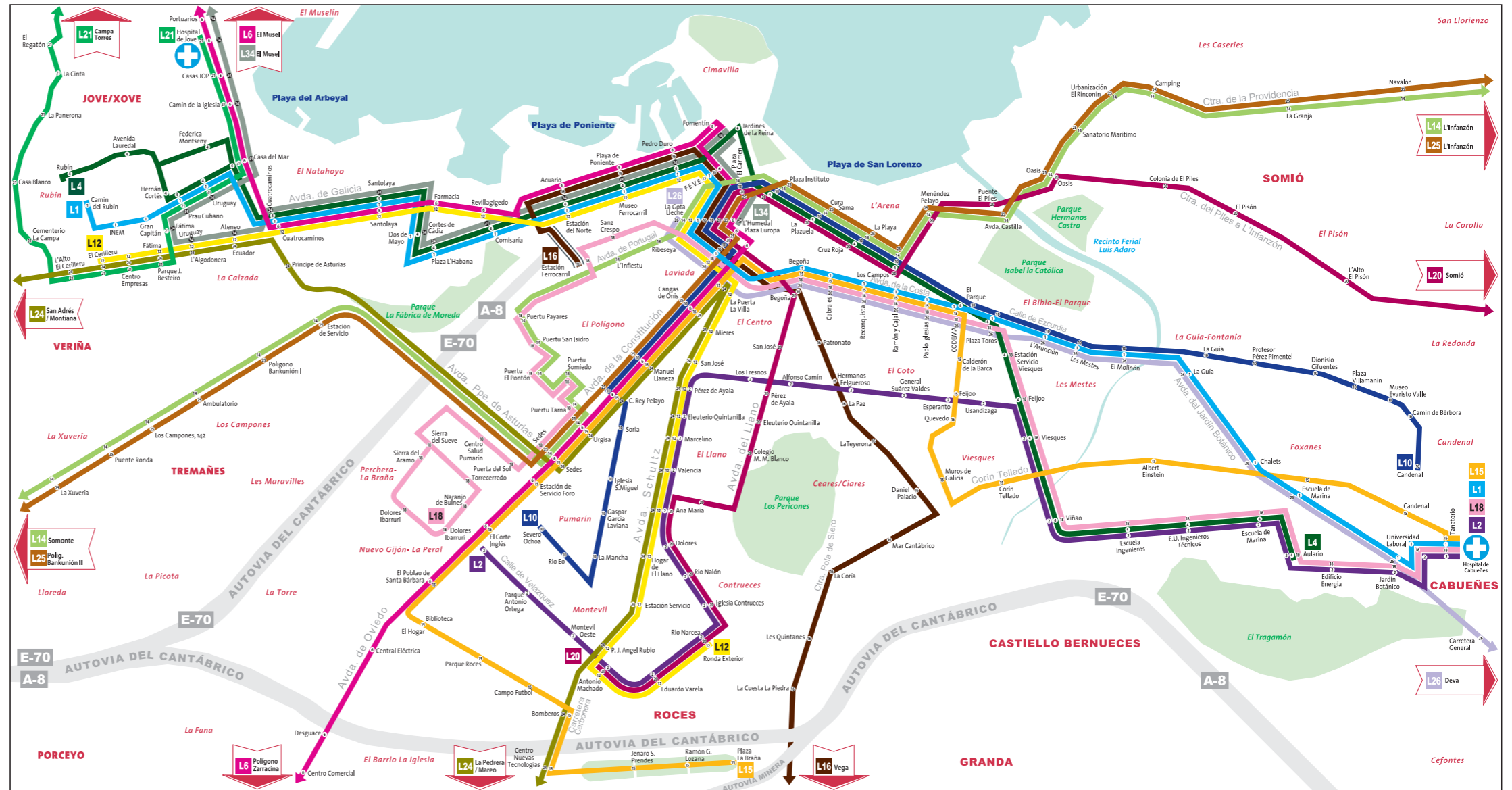
Gli orari sono determinati da ogni singola linea, in genere dalle 5 di mattina alle 22 di sera. I tempi di attesa sono variabili, dai 10 minuti a ogni ora o mezz'ora.

L'interazione o dialogo dell'utente con l'autista e il servizio di trasporto pubblico in generale, è stabilito attraverso di un codice di norme europee; sono stabilite le fermate, e il messaggio, sia nei modi che nei tempi, l'informazione allo spettatore. Ma in questo caso esiste una funzione espressiva più definita, evidenziando ancora di più l'informazione, facendola diventare un'invito per salire nell'autobus.

Le nuove tecnologie sviluppate a Gijón, hanno lo scopo di creare ed offrire attraverso delle inferenze deduttive una informazione precisa dell'ubicazione attuale, del tempo mancante per l'arrivo della prossima linea e di come arrivare nella destinazione.

Una caratteristica di Gijón è la rilevanza delle linee di trasporto dal centro verso la zona costiera; ciò evidenzia l'importanza economica e culturale del turismo nella città. I cospicui riferimenti della zona centrale, le linee che agiscono a modo di ragnatela, incrociandosi nel centro storico della città guidano il destinatario per raggiungere la strada desiderata.

(fig. 75) Mappa ufficiale del trasporto pubblico / Gijón



**LEYENDA:**

- Linea de autobús (colored line)
- Parada (stop icon)
- Nombre de parada Alfonso Camín
- Parroquia PORCEYO
- Barrio Contrueces
- Principio/Fin de línea (L14 icon)
- Continuación de línea (L14 icon)

<b>Líneas Regulares</b>	<b>LÍNEA 10</b> Pumarín - Somió/Candenal	<b>LÍNEA 18</b> Nuevo Gijón - Hospital de Cabueñes	<b>LÍNEA 26</b> Gijón / Xixón - Deva	<b>Búho 3</b> Plaza El Carmen - Contrueces
<b>LÍNEA 1</b> El Cerillero - Hospital de Cabueñes	<b>LÍNEA 12</b> El Cerillero - Contrueces	<b>LÍNEA 20</b> Montevil - Somió	<b>LÍNEA 34</b> Plaza L'Humedal - Fátima - El Musel	<b>Búho 4</b> Plaza El Carmen - Vega
<b>LÍNEA 2</b> El Corte Inglés - Hospital de Cabueñes	<b>LÍNEA 14</b> Polígono de Somonte - L'Infanzón	<b>LÍNEA 21</b> El Cerillero - La Campa Torres	<b>Búhos</b>	<b>Buho 1</b> Plaza El Carmen - El Cerillero
<b>LÍNEA 4</b> El Lauredal - Campus Universitario	<b>LÍNEA 15</b> Nuevo Rocés - Hospital de Cabueñes	<b>LÍNEA 24</b> San Andrés / Montiana - La Pedrera / Mareo	<b>Buho 2</b> Plaza El Carmen - Rocés	
<b>LÍNEA 6</b> El Musel - Pol. Porceyo-Zarracina	<b>LÍNEA 16</b> Estación Ferrocarril - Vega	<b>LÍNEA 25</b> Tremañes - L'Infanzón		

[www.busgijon.es](http://www.busgijon.es)  
 Teléfono de atención al cliente **985 181 080**  
 Teléfono Centralita **985 181 090**  
**Bus gijón** Ayuntamiento

Relazione fra gli elementi a Gijon





## Rennes

Rennes è il caporegione della Bretagna, ha una popolazione di 207.922 abitanti ed un'area ancora più ridotta da Gijon. È ubicata a 308 km al ovest della capitale Parigi. Rennes è una città di studenti, specialmente internazionali, e è infatti l'ottava città universitaria della Francia; più di 50.000 studenti frequentano le 2 università e i numerosi istituti superiori. Le facoltà di lettere e scienze sociali sono di grande successo e tradizione nel campus di Villejean dell'Università di Rennes 2 Alta Bretagna, le facoltà di scienze e tecnologie nel campus chiamato "Beaulieu".

In quest'ultimo campus si trova l'istituto di studi politici di Rennes, conosciuto come "Sciences Po Rennes" un'importante centro di ricerca sociopolitica. Rennes è anche la prima tecnopolis europea, "Rennes Atalante" un centro di ricerca tecnologica, soprattutto nel campo delle telecomunicazioni. Questi riferimenti universitari sono ubicati nella periferia della città e diventano una delle aree più attive e importanti per la città.

Vi è armonia tra i diversi riferimenti centrali con il centro storico antico, ed i suoi parchi, il parco del Thabor, composto dal giardino botanico, il giardino francese ed il giardino inglese.

La città di Rennes è una delle più piccole città al mondo con una linea di metrò leggero, una sola linea che attraversa dal sud al nord e viceversa. Da ciò si capisce come la città dia prevalenza alle nuove tecnologie per il trasporto pubblico. La struttura in forma sempre centralizzata e radiale si estende verso delle zone rurali.

Alcuni riferimenti di importanza per la città sono:

Il Parlamento di Bretagna, la Piazza della Repubblica, la basilica Saint Sauveur, la cattedrale San Pietro, L'opera, L "Hôtel de Ville", Il "Palais du Commerce, le Porte Morde-laises, le chiese di Saint Aubin, Saint Germain e Saint Yves.

## Il trasporto pubblico "Le star"

Le star è l'azienda che fornisce il servizio di mobilità nella città di Rennes, è strutturata in una maniera metodica e stabilisce quattro tipologie di linee, la metro, 10 linee urbane che attraversano longitudinalmente la città attraverso i percorsi principali (ogni otto minuti passa una linea di questo genere) le linee interquartieri (linee secondarie che hanno il compito di mobilizzare il flusso fra i percorsi secondari senza passare per il centro storico della città (Republique) e le linee express (linee con poche fermate, le quali sono i riferimenti più importanti della città).

Ogni tipologia è individuata e codificata attraverso di una forma ed un colore, La metropolitana attraverso del colore rosso e la gerarchia maggiore, le linee urbane attraverso della forma quadrata, le linee interquartieri sono gialle ed utilizzano lo stesso codice cromatico.

Nella mappa della città si può interagire con una struttura gerarchica, questa struttura riguarda ai codici di colori e spesso delle linee per denotare la sua importanza. Di nuovo siamo di fronte ad un'affordance semiotico, nel quale attraverso la gerarchia, i codici di colore e forma si genera una guida per lo spettatore ed utente del servizio di trasporto.

## Wayfinding

L'interazione fra il mittente-destinatario a Rennes è conformata in alcune zone della città da un'ambiente che invita all'interpretazione attraverso la una funzione espressiva di un luogo, di un divano. Il divano connota amabilità, la casa, quello che è proprio, la famiglia, diventando un aiutante per il combattimento di un'opponente presente in ogni riferimento del trasporto pubblico di ogni città del mondo: la comodità/scomodità del tempo di attesa, che



(fig. 76-77) Fermata di Rennes



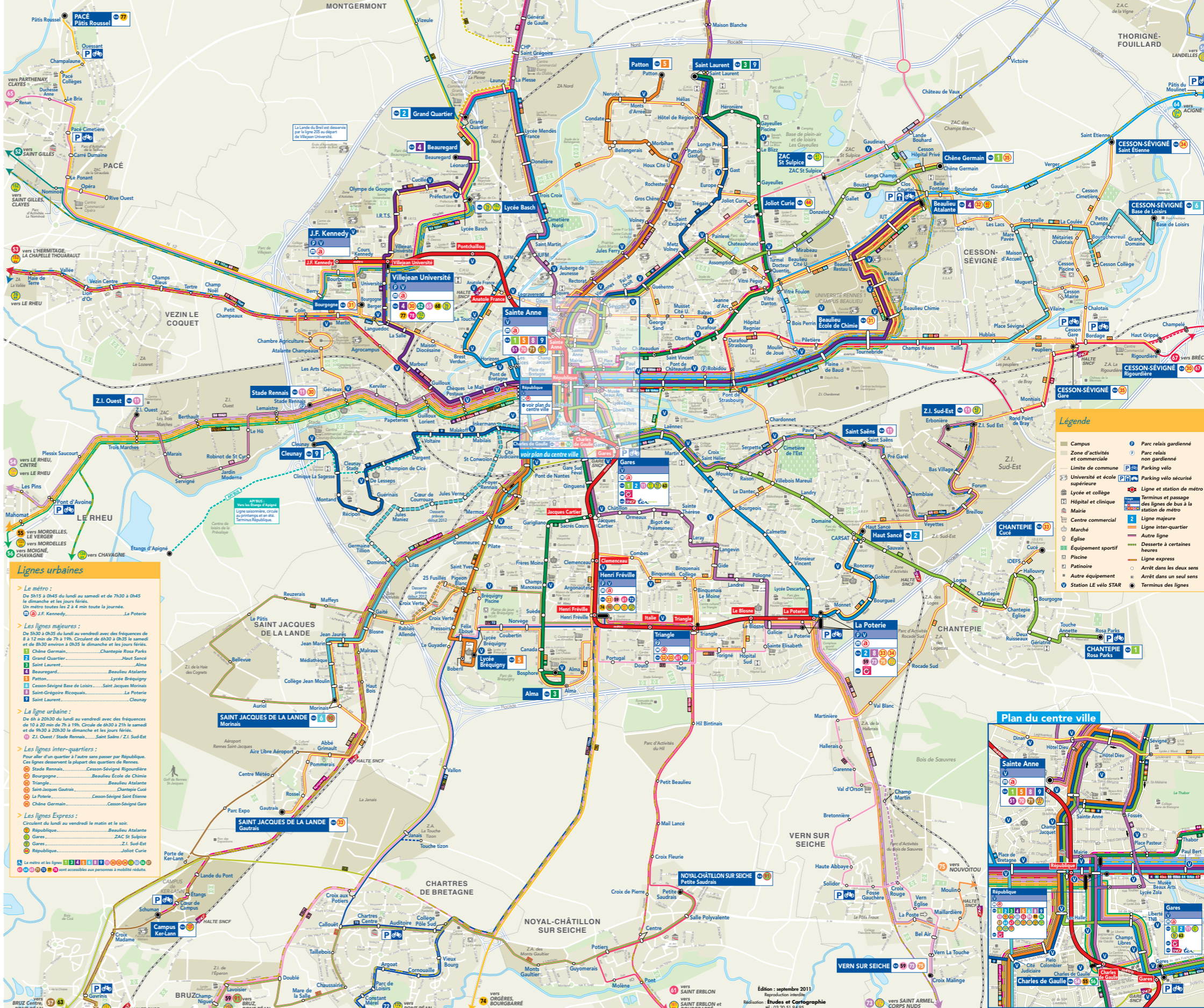
# Bus + Métro 2011/12

## Lignes urbaines et lignes suburbaines proches de Rennes

**Points de vente STAR**  
 Les agences commerciales STAR :  
 - au 12, rue du Puits à Rennes (derrière La Poste à République),  
 - aux stations de métro Villejean Université et Henri Fréville, agences ouvertes  
 en début et fin de mois de 7h30 à 11h et de 12h à 14h du lundi au vendredi,  
 et de 9h30 à 14h le samedi.  
 38 distributeurs automatiques  
 (dans les stations de métro)  
 auprès des conducteurs dans les bus  
 (avec le ticket STAR)  
 120 commerces agréés.

INFOSTAR • CITEA • RENNES • STAR • starbusmetro • STAR

(fig. 78) Mappa ufficiale del trasporto pubblico / Rennes

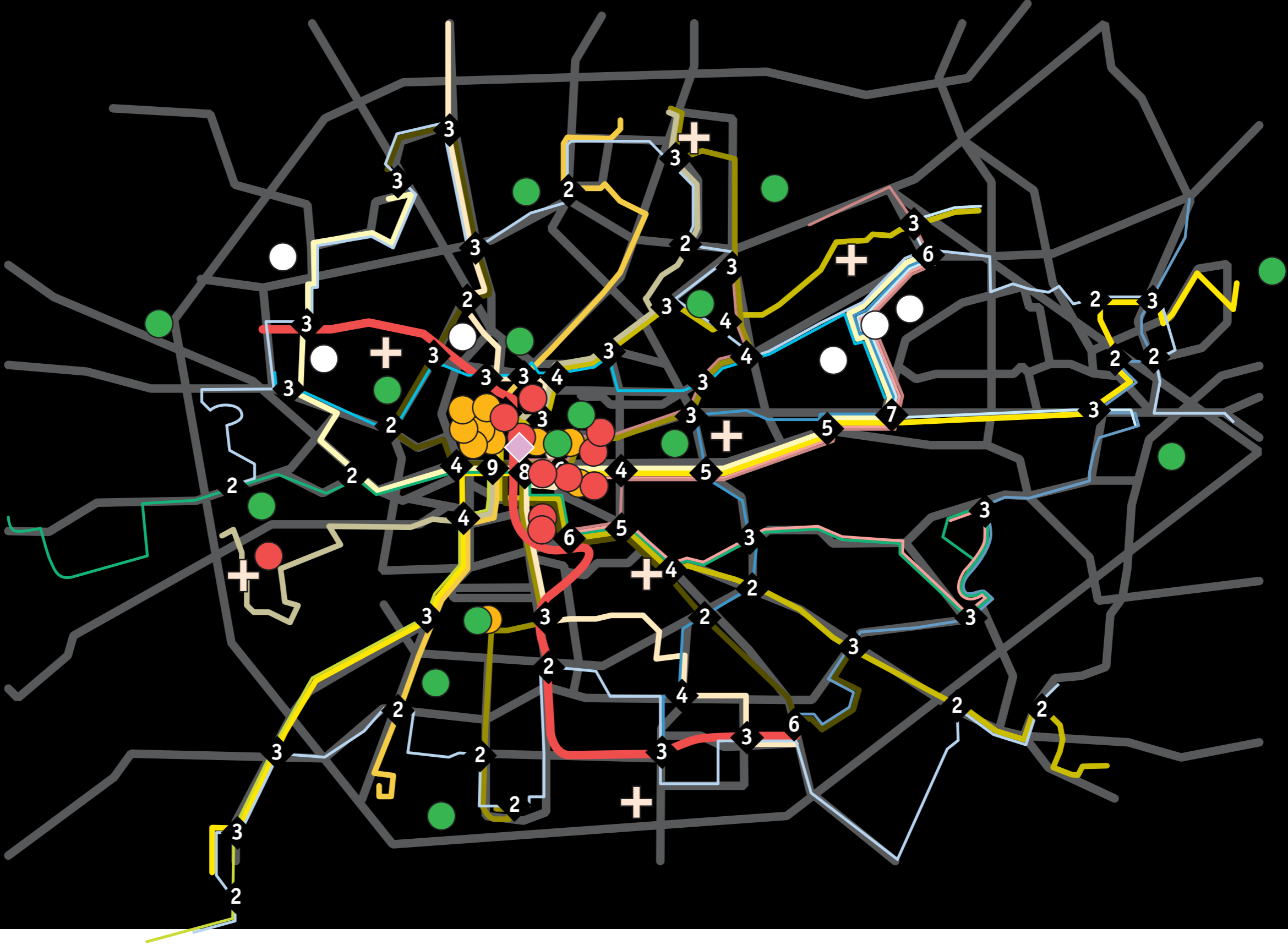


però può essere interpretata in una maniera diversa attraverso di questa tipologia di gioco semiotico. Il codice utilizzato per la creazione di una inferenza nella quale attraverso della deduzione si permetta di generare una conoscenza su un percorso diventa invece attraverso di una abduzione, il codice numerico realizza una funzione metalinguistica (la attribuzione arbitraria e regolarizzata di un sistema di riferimenti collegata con un un sistema di simboli di tipo numerico).

Relazione fra gli elementi a Rennes

RIFERIMENTI DELLA CITTÀ

- Universidad
- Turismo e divertimento
- Sport e parchi
- Cultura
- ◆ Aziendale e gestionale
- ◇ 3 Possibilità di scambio



## Münster

Münster è la città della scienza e della conoscenza, la capitale della bicicletta e la capitale della protezione del clima. È il caporegione di Westphalia, una città giovane con 47.000 studenti.

È una città verde, il 65 per cento del territorio è usato per progetti agro-culturali e di forestazione. La sua area è di 303 Km<sup>2</sup>, ed una popolazione di 280.000 abitanti.

Alcuni riferimenti di questa città universitaria sono i suoi 9 ospedali, 8 università, 5 teatri, 29 musei, 2 saloni per concerti ed 1 centro per le fiere.

È denominata "la città della pace", grazie al patto di Westphalia, la prima volta nella storia nella quale una guerra è stata finita per le vie diplomatiche invece che per via militare.

Nell'anno 2004 è stata anche chiamata "la città più vivibile del mondo" nella categoria di 200.000 - 750.000 abitanti, dovuto al fatto dello sviluppo, la curata attenzione al patrimonio storico e la promozione della protezione ambientale. Culturalmente alcune delle tradizioni artistiche di Munster sono i progetti di scultura, tradizione che viene dall'anno 1977. 34 progetti di 36 artisti di 14 paesi attirano l'attenzione di 550.000 visitatori di tutte le parti del mondo.

Alcuni riferimenti culturali come i teatri municipali: "Große Haus", e "Kleines Haus" sono dei luoghi comuni dove la musica il drama, i giovani, la danza, orchestre sinfoniche si incontrano. Musei come "Pablo Picasso Museum of Graphic Arts", "LWL State Museum of art and cultural History" "Museum of lacquer Art" sono alcuni dei più importanti nella città per le sue collezioni d'arte.

Münster è anche la capitale delle biciclette, uno stimato di 500.000 biciclette nella città ed una rete di 270 chilometri progettati per il traffico di biciclette, evidenzia l'amore verso l'esercizio fisico e l'ambiente.

L'educazione a Münster è la motivazione principale dei giovani per abitare la città. La "Westphalian Wilhelms

University of Münster, una delle più grandi scuole tedesche, specializzata in politica e religione, ed è stata creata nell'anno 2008. La "University of applied Sciences" a Munster è una delle più dedicate in termini di ricerche scientifiche, "Max-Planck Insitute for molecular Biomedicine", il "Leibniz Institute for Arteriosclerosis Research" ed il "Center of nanotechnology".

### Il trasporto Pubblico

La "Stadtwerke Münster" e i suoi partners, con la creazione di 20 linee strutturano il sistema in una maniera centralizzata, ovvero attraversando il centro storico della città, mentre la creazione di altre linee come la "city express" il "taxi bus", autobus notturni realizzano il proprio percorso in una maniera radiale.

La importanza tecnologica, giovanile della città ha sviluppato delle stazioni e pannelli d'informazione, nei quali i singoli destinatari cercano le informazioni specifiche che riguardano sulla propria destinazione. Si usa un codice di colore rosso per la comunicazione del messaggio, il cui evoca e richiama l'attenzione.

Dentro questi singoli led, i rispettivi tempi d'attesa sono comunicati al destinatario del messaggio.

Per quanto riguarda la comunicazione delle linee che strutturano la mappa del trasporto pubblico della città una identificazione propria di ogni singola linea è inesistente, lo stesso codice cromatico "blu" per tutte le linee genera confusione e disordine, non si possono riconoscere le singole linee ma neanche i punti di fermata e tutta la precisione, attenzione ai dettagli progettata dal pannello per strada contrasta con il disinteresse ai dettagli evidenziato nella mappa virtuale perdendo una coerenza di comunicazione.



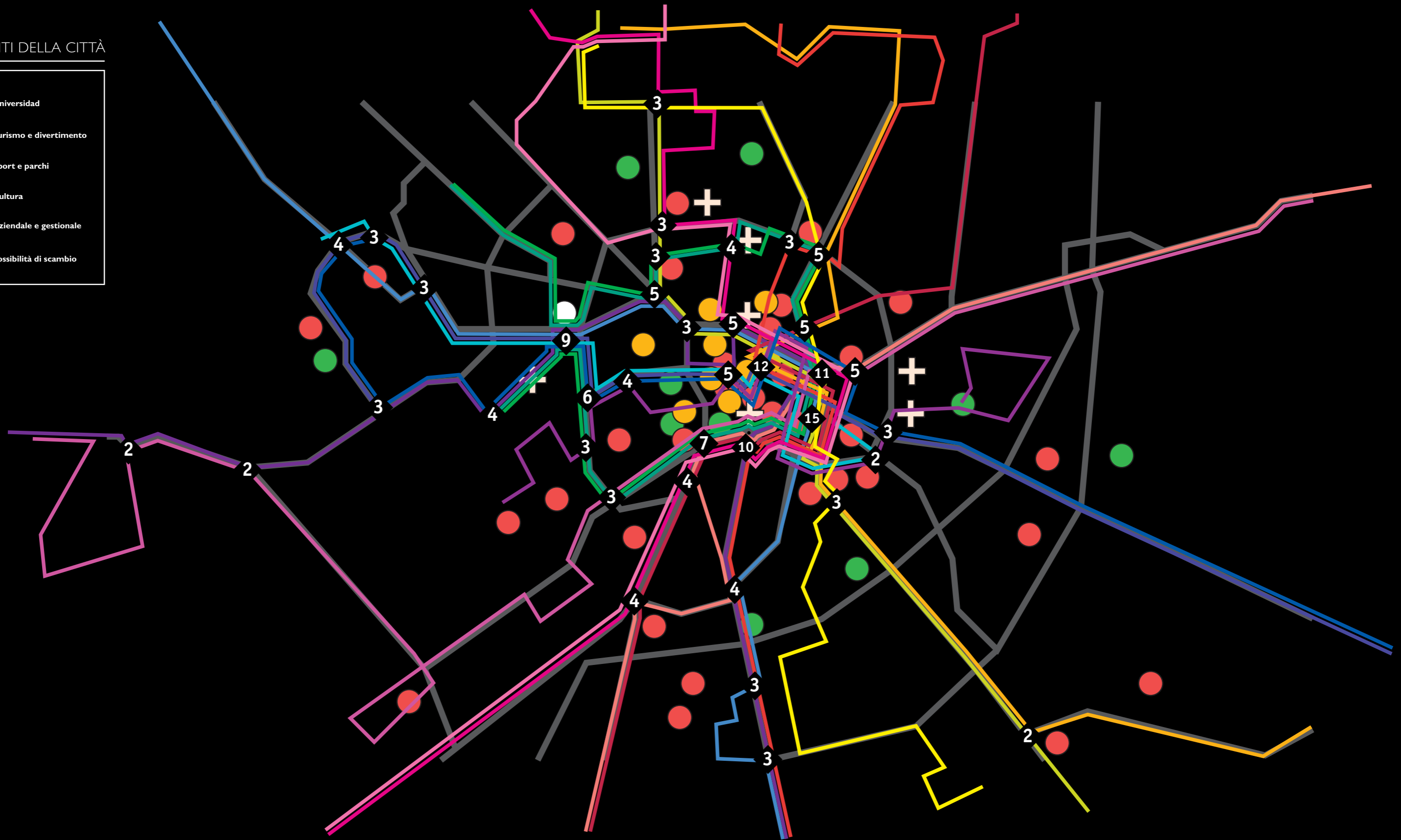
(fig. 79) Fermata di Münster

(fig. 80) Sito Web del comune di Münster



# Relazione fra gli elementi a Munster

## RIFERIMENTI DELLA CITTÀ



## Lubiana

Lubiana è l'unica città con un ruolo gerarchico più importante dalle precedenti. È la capitale della Slovenia, con una popolazione di 270.828 abitanti in una superficie di 275 km<sup>2</sup>. Le sue caratteristiche toponomiche creano una identità propria culturale, una città centralizzata attorno al castello ubicato nella montagna, cuore del centro storico della città. Il suo patrimonio storico, monumentale e tradizionale, ad esempio il "festival internazionale di Estate" fanno diventare Lubiana un destino turistico nazionale ed internazionale, grazie anche ai riferimenti della città come la cattedrale, il castello, la chiesa francescana, il ponte dei draghi, i palazzi modernisti. Molto del patrimonio architettonico della città è dovuto all'architetto Joze Plecnik. L'università di Lubiana fondata nell'anno 1919 conta con 63.000 studenti, ma in questo caso a differenza di Münster non è una città giovanile, la popolazione minore ai 40 anni rappresenta il 46% mentre che la popolazione maggiore a quella età rappresenta il 53%.

La sua ubicazione è trapassata dal fiume Ljubljanica ad una altezza di 298 mslm, la città acquista quindi delle caratteristiche formali identificabili di figurabilità, la grande quantità di ponti.

Lubiana produce circa il 25% del PIL della Slovenia, è il cuore economico e lavorativo dell'intero paese. L'industria continua ad essere il settore economico più importante della città, soprattutto nel settore farmaceutico, chimico ed alimentare.

Anche se la capitale abbia più del 50% degli atti delinquenti dell'intero paese, ha la reputazione di essere una città tranquilla. La sua composizione è strutturata da 17 settori, lo stile architettonico è paragonato con lo stile austriaco e le città di Graz e Salzburgo, ma dopo i terremoti di 1511 e 1895 la città è stata nuovamente ricostruita e pianificata due volte: dopo il primo terremoto d'accordo ad un modello rinascimentista e dopo il secondo seguendo i dettami dell' Art Nouveau, diventando così un miscuglio di diversi stili.

### Il Servizio di trasporto Pubblico

La struttura di mobilità urbana di Lubiana è centralizzata. In questo caso l'esistenza di un percorso principale attraverso cui la totalità delle linee passano diventa l'asse centrale del percorso. 40 Linee fra notturne e giornaliere strutturano e danno ordine al sistema.

La mappa (mittente) e messaggio che compie le funzioni referenziali ed espressive, realizza un processo di astrazione e geometrizzazione alterando le proporzioni della realtà, ignorando le distanze fra le fermate e le proporzioni vere, alterando così la percezione sulla città da parte del destinatario. La codificazione del messaggio espresso attraverso il colore per l'identificazione delle singole linee si perde.

Nelle stazioni non esiste nessun tipo di codificazione, l'utente e destinatario del messaggio deve perciò procedere per crearsi una conoscenza induttiva, attraverso l'informazione ricevuta attraverso il simbolo numerico, e l'ubicazione percepita nel primo contatto con il sistema diventa più difficile di quanto pareva, la mancanza dell'identificazione delle linee nel posto reale genera delle confusioni e dei dubbi su di quale linea prendere. Quindi un'elemento tecnologico che dovrebbe diventare un'elemento facilitante, oppure un'aiutante come lo è la tabella dei tempi d'attesa, diventa difficile da leggere se uno non ha memorizzato il circuito della linea della cui si ha bisogno.



(fig. 81) Fermata di Autobus / Lubiana

(fig. 82) Fermata di Autobus / Lubiana

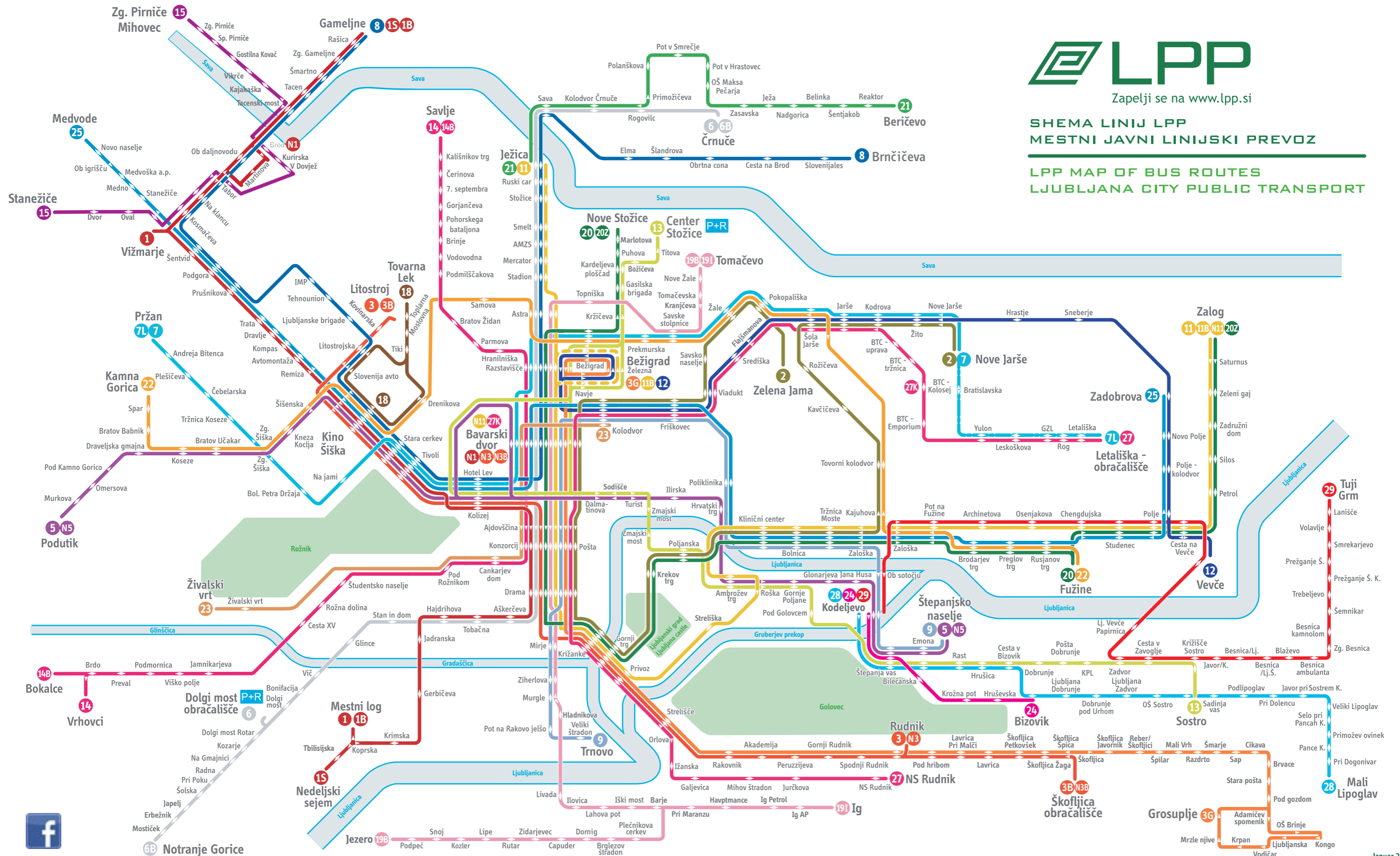




Zapelji se na [www.lpp.si](http://www.lpp.si)

### SHEMA LINIJ LPP MESTNI JAVNI LINIJSKI PREVOZ

### LPP MAP OF BUS ROUTES LJUBLJANA CITY PUBLIC TRANSPORT



- 1 Vižmarje - Mestni log
- N1 Bavarski dvor - Brod (nočna/night)
- 1B Mestni log - Gameljne (nedelja/Sunday)
- 15 Nedeljski sejem - Gameljne (nedelja/Sunday, do till 13:00)
- 2 Nove Jarše - Zelena Jama
- 3 Litostroj - Rudnik
- 3B Litostroj - Škofljica

- N3 Bavarski dvor - Rudnik (nočna/night)
- N3B Bavarski dvor - Škofljica (nočna/night)
- 3G Bežigrad - Grosuplje
- 5 Podutik - Štepanjsko naselje
- N5 Podutik - Štepanjsko naselje (nočna/night)
- 6 Črnuče - Dolgi most
- 6B Črnuče - Notranje Gorice

- 7 Pržan - Nove Jarše
- 7L Pržan - Letališka
- 8 Gameljne - Brnčičeva
- 9 Štepanjsko naselje - Trnovo
- 11 Ježica - Zalog
- N11 Bavarski dvor - Zalog
- 11B Bežigrad - Zalog (21:00 - 24:00 in/and sobota/Saturday)

- 12 Bežigrad - Vevče
- 13 Center Stožice - Sostro
- 14 Savlje - Vrhovci
- 14B Savlje - Bokalce
- 15 Stanežiče - Zgornje Pirniče
- 18 Tovarna Lek - Kino Šiška
- 19B Tomačevo - Jezero

- 191 Tomačevo - Ig
- 20 Nove Stožice - Fužine
- 20Z Nove Stožice - Zalog (nedelja/Sunday)
- 21 Beričevo - Ježica
- 22 Kamna Gorica - Fužine
- 23 Kolodvor - ZOO (Maj - Oktober/May - October)
- 24 Bizovik - Kodeljevo

- 25 Medvode - Zadobrova
- 27 NS Rudnik - BTC - Letališka
- 27K Bavarski dvor - Kolosej (nedelja/Sunday)
- 28 Kodeljevo - Mali Lipoglav
- 29 Kodeljevo - Tuji Grm
- N Nočna/Night time ponedeljek - sobota/Monday - Saturday 03:15 - 04:45 in/and 22:30 - 24:00 nedelja in prazniki/Sundays and holidays 04:15 - 05:45 in/and 22:30 - 24:00

### LPP BUS INFO

Poslijete SMS s ključno besedo »Lpp« in številko vstopnega postajališča, na številko 2929. **Primer: Lpp 600011**

Lahko dodate še:

- številko ene ali več linij **Primer: Lpp 600011 6 p ali Lpp 600011 6 14 z**
- črko "p" - informacija o prvih treh odhodih naslednjega dne
- ali črko "z" - informacija o zadnjih treh odhodih iz izbranega postajališča v trenutnem dnevu

Vse besede, številke in črke v sporočilu morajo biti ločene s preslediki. Informacije o odhodih avtobusov lahko dobite tudi na vašem mobilnem telefonu: <http://mobi.lpp.si> (Cena storitve je 0,21 € (z ddv) za dohodno sporočilo.) Informacije o točnih prihodih avtobusov - **Tel.: 090 7220** (Cena klica je 1,09 € z ddv)

Relazione fra gli elementi a Lubiana

RIFERIMENTI DELLA CITTÀ





# PROGETTO

IL WAYFINDING E PALMIRA

## Il processo

Il processo attraverso cui si stabilisce il progetto di comunicazione dev'essere indirizzato verso un obiettivo, che però deve essere basato su dei problemi reali da risolvere attraverso dei segni.

Un'attività divergente è quella che tenta di generare la maggior quantità di informazione per la creazione della maggior quantità possibile d'idee.

Un'attività convergente è un'attività di selezione, di astrazione e di conclusione.

Nel processo di design esistono sette passi nei quali il designer deve realizzare entrambe le attività. La ricerca dei dati e la loro rispettiva analisi (una attività divergente), mentre le fasi successive, il disegno schematico, lo sviluppo, la documentazione, la presentazione e la valutazione (attività divergenti). Fin'ora, attraverso lo studio della problematica analizzata si possono estrarre diverse conclusioni.

La mancanza di un sistema complesso di segnaletica formale ed stabilito, che possa interagire direttamente con l'ambiente e con gli spettatori in una maniera facile ed intuitiva. La rispettiva ubicazione dei riferimenti, dei nodi, percorsi, dei margini e la maniera in cui si relazionano fra di loro è il primo passo per offrire una conoscenza consapevole sul proprio spazio. La creazione di un codice identificativo che possa permettere una nascita di un nuovo sistema di visualizzazione cartografico introspettivo sulle proprie linee e la loro interazione con gli altri oggetti dello stesso sistema (paneli, tabelle, pitogrammi) ma anche con gli elementi della città.

Creando così un'attante aiutante del dialogo con il destinatario, la sua ubicazione in tutti i nodi offrono una possibilità di scelta, ma anche una conoscenza sul proprio spazio. Da un'altra parte il trasporto informale e la mancanza di uno sforzo semiotico che attiri il flusso di persone, la mancanza della costruzione di un dialogo dove utente ed il sistema interagisca di una maniera amichevole, piacevole, crea una mancanza d'interesse da parte degli utenti, essi non si appropriano del servizio, ovvero non lo considerano come

loro, come parte della propria città. Quindi l'interpretazione semiotica nel momento della creazione di nuovi oggetti che possano realizzare questo compito per risolvere il problema appena descritto attraverso delle loro funzioni espressive e referenziali è il secondo passo del progetto.

La sfiducia nasce dal momento in cui esiste l'incertezza di una ubicazione, di una destinazione ma anche dell' impotenza di avere un minimo di controllo del proprio tempo. Dopo di che l' elaborazione di un sistema stabilito con una determinata tecnologia che possa offrire all'utente una consapevolezza del proprio tempo è necessaria, gli utenti devono essere consapevoli della propria ubicazione ma anche offrire una propria possibilità di scelta nelle singole fermate.

Il problema delle fermate di Palmira richiede di studiare la miglior maniera nella cui si possano esse distribuite ed ubicate d'accordo alla relazione con i singoli elementi.

## Gli obiettivi

Gli obiettivi di un sistema d'informazione sono diversi, in anzitutto e come primo obiettivo del progetto è quello di restituire sicurezza, (sicurezza non solamente intesa come sicurezza sociale, ovvero la qualità di essere in uno stato d'animo tranquillo senza che i diversi attanti abbiano un'atteggiamento di un'opponente dell'utente danneggino la propria condizione fisica e mentale), ma anche la sicurezza intesa come uno stato di controllo del proprio percorso, il rafforzamento delle condizioni ideali per fornire una esperienza.

Il secondo obiettivo è quello di generare attraverso la creazione di una identità del sistema di trasporti, una interazione con la città chiara, positiva e che riunisca delle caratteristiche che dialoghino con lo spettatore, fornendolo di conoscenza sulla propria città.

Queste, sono le motivazioni principali, ed è necessario affrontarle attraverso una maniera multidisciplinare, professionale con diversi punti di vista sullo stesso problema, per poterlo confrontare nella miglior maniera possibile.

## I responsabili di un modello di segnaletica per la città.

La pianificazione di un progetto di un sistema segnaletico coinvolge diverse figure professionali, la struttura organizzativa ha bisogno della creazione continua e sincronizzata di diversi tipi di conoscenza.

### Il Cliente

Amministratore finanziario

Operazione e manutenzione

Sicurezza

Relazioni pubbliche

Architetti

Interior designer

Architetti di paesaggio

Architetti per il restauro e la valorizzazione del patrimonio

Artisi ambientali

Ingegnere del traffico

Ingegnere elettrico

Psicologi, fisiologi o esperti di comunicazione

Gestione immobiliare

Contrattista immobiliare

Costruttore di segni

Vigili del fuoco

Designer dei segni

Esistono diversi problemi non solo di comunicazione nella città di Palmira che sono responsabilità di altre figure professionali, ad esempio l'atteggiamento e potere assegnato alla figura dell'autista.

La concezione della funzionalità della figura del pregonero è un singolo problema di gestione.

La definizione del budget d'accordo alla dimensione del progetto ed al livello di complessità, il problema della luce, elemento determinante per le situazioni di sera e di notte.

La definizione della tecnologia ad utilizzare.

La definizione delle fermate d'accordo alla pianificazione delle linee, come confrontare la situazione sociale di una delle città più insicure della Colombia e del mondo.

Il servizio di trasporto è attualmente in una crisi grave, essa lo potrebbe far scomparire se si continua a ignorare tutto un mondo complesso che sta dietro, a priori, del servizio che si sta offrendo, la conoscenza ordinata e ragionevole di questo mondo permette all'utente di conoscere la sua propria città, di creare un senso di appartenenza, di costruire una identità attraverso delle funzioni espressive del linguaggio che usiamo. La poca quantità d'informazione sulla mobilità all'interno della città è una delle diverse cause della crisi, la preferenza dei mezzi come "i mototaxi", la creazione di una necessità di comprare un veicolo, sia la motocicletta oppure la macchina, sono pregiudizi in contro dell'intero sistema.

I mezzi di trasporto dipendono direttamente proporzionale dalla sicurezza, dalla chiarezza della comunicazione, e quindi si deve analizzare la città, dopo di che si sono stati stabiliti dei componenti principali d'accordo alla teoria di Kevin Lynch. ( I Nodi, i percorsi, i quartieri, le margini ed i riferimenti ). Di questa maniera si è ricostruita una immagine generalizzata della città, dei suoi pregi e debolezze stabilendo in questa maniera una gerarchia degli elementi che strutturano la città.

L'importanza della creazione di un concetto di connessione, visualizzata attraverso i nodi nel servizio di trasporto, della cre-

**A B C D E F G H I J**  
**K L M N Ñ O P Q R**  
**S T U V W X Y Z .**  
**1 2 3 4 5 6 7 8 9 0**  
**! " . \$ % & / ( ) = ? ;**

**a b c d e f g h i j**  
**k l m n ñ o p q r**  
**s t u v w x y z .**  
**1 2 3 4 5 6 7 8 9 0**  
**! " . \$ % & / ( ) = ? ;**

#### Gill Sans Bold

azione delle stazioni "immaginarie" creano un cambiamento nella maniera in cui si percepisce la città ed il trasporto pubblico. Per poter stabilire un linguaggio di comunicazione astratto, capibile, sintetico su di un sistema complesso, si devono capire i suoi problemi gestionali ma anche della progettazione della sua mobilità, cercando di capire ogni linea, in ogni nodo, con ogni quartiere, con ogni riferimento per poter astrarre degli elementi concreti per la progettazione di una mappa di orientamento generale sui mezzi per la città.

A B C D E F G H I J  
 K L M N Ñ O P Q R  
 S T U V W X Y Z .  
 1 2 3 4 5 6 7 8 9 0

a b c d e f g h i j  
 k l m n ñ o p q r  
 s t u v w x y z .  
 1 2 3 4 5 6 7 8 9 0  
 ! " . \$ % & / ( ) = ? ;

#### Gill Sans Regular

#### Scelta Tipográfica

La Gill Sans, progettata da Eric Gill nell'1927. È un font umanista senza delle grazie, la sua capacità versatile di usanza, la mancanza di una geometria perfetta come il futuro, è ottima per Palmira, con una altezza X bassa anche se difficoltà un poco la leggibilità genera un vincolo formale con la personalità "informale" degli abitanti della città. Sono state usate le versioni Bold e Regular. La versione Bold è utilizzata per propositi di accentuare i nomi dei punti di riferimento più importanti, mentre che i regular sono utilizzati per funzioni di nodi, riferimenti e quartieri secondari. Il testo è conformato da una maiuscola nell'inizio del titolo. Questo è dovuto al fatto tradizionale di usare una maiuscola per i nomi in generale, fatto opposto alle descrizioni.

#### Lineas Azules



Mora



Uva



Ciruela



Arándano

#### Lineas Citricas



Lima



Limón



Naranja



Toronja

#### Lineas Rojas



Manzana



Fresa



Cereza



Sandía



Aji



Rábano

#### Il codice

Una delle funzioni del modello di Jakobson è la funzione metalinguistica, anche chiamata "metasemiotica" ed è quella dove si concentrano le attività maggiormente impegnate in senso cognitivo: l'avvio dell'attività inferenziale, l'interpretazione e la decodificazione; ma anche (in caso) la riflessione e l'analisi sul sistema di orientamento, il giudizio in termini di soddisfazione o di critica.

A Palmira bisogna ritrovare l'identità agricola, la tradizione che è stata dimenticata attraverso degli anni, ed è una premessa del senso comune.

Dopo aver analizzato le linee della città, sono state stabilite tre diverse tipologie di linee, due tipologie che iniziano il circuito attraverso di un percorso (e.s. Avenida 28 / Cr 35), ed un'altra che è circonvolare, inizia per un percorso e finisce per un'altro. La funzione del codice è quindi quella di strutturare la informazione in maniera retorica nella cui si connota l'agricoltura, sono stati creati dei pittogrammi che sono stati utilizzati come elementi strutturanti dell'intero sistema.

Ad ogni linea è stata assegnata un simbolo di frutta o verdura; la tipologia di frutta che è anche un colore definisce la tipologia di linea, sia quella circonvolare che sia quella che va e torna dallo stesso percorso.

#### Frutti Blu

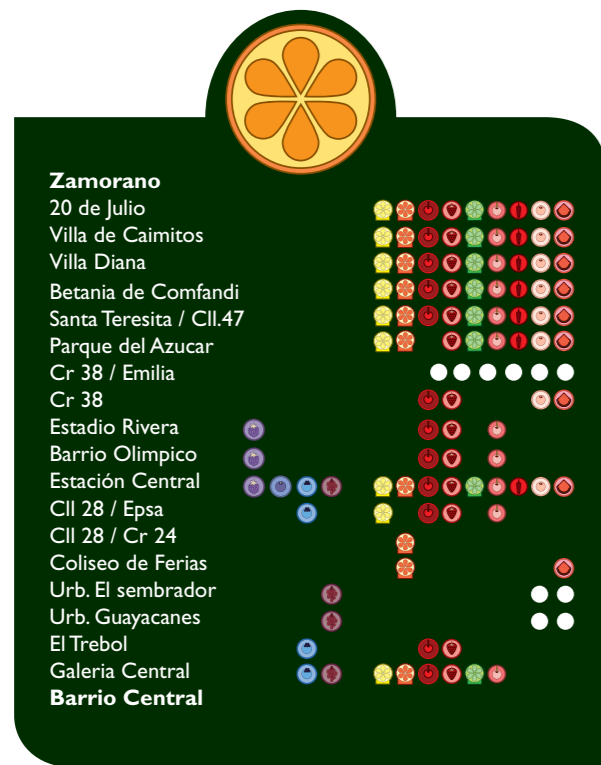
Linea 1 = La Mora  
 Linea 8 = L'uva  
 Linea 11 = La prugna  
 Linea 13 = Il Mirtillo

#### Frutti Rossi ( Circonvalazioni)

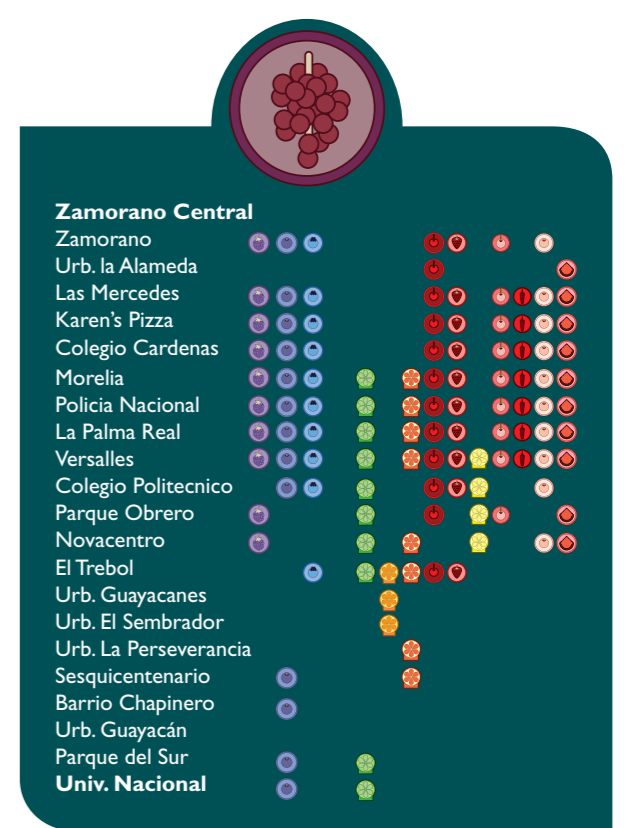
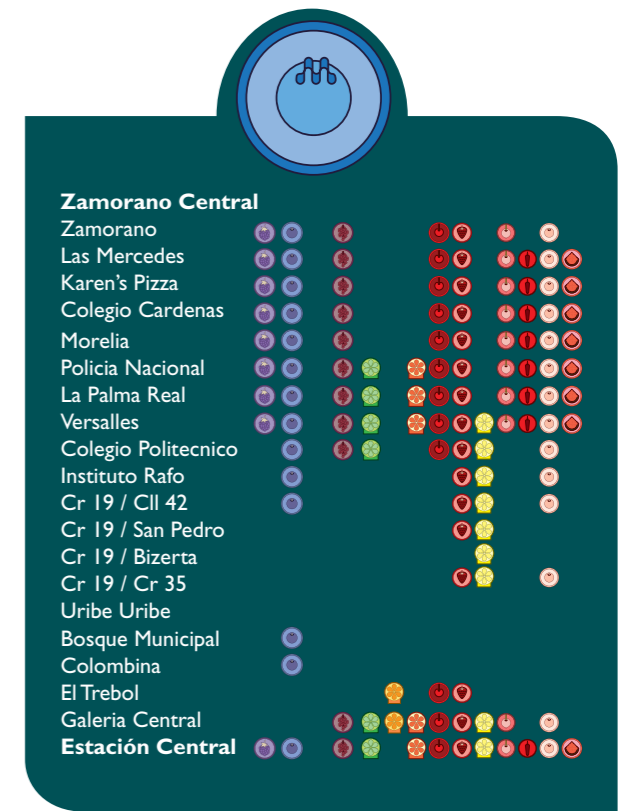
Linea 3 = La Mela  
 Linea 4 = La Fragola  
 Linea 6 = La Ciliegia  
 Linea 9 = La Anguria  
 Linea 1A = Il Peperoncino  
 Linea 2A = Il Ravanillo

#### Fruti citrici

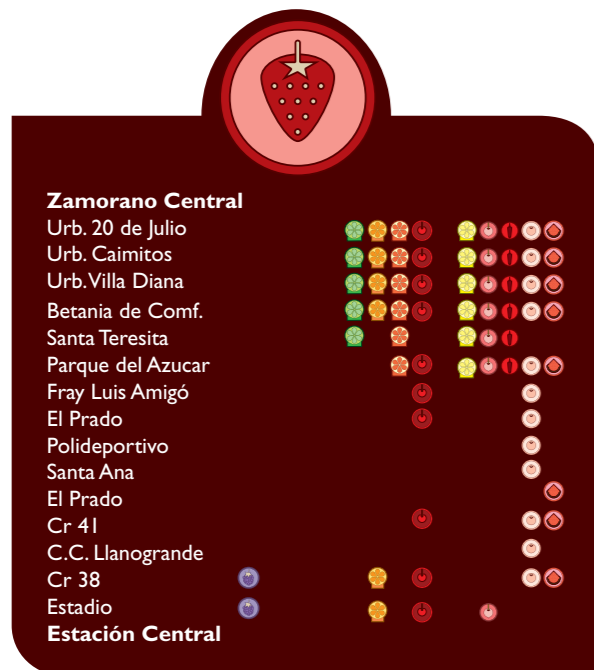
Linea 2 = La lima  
 Linea 5 = Il Limone  
 Linea 10 = Il Pompelmo  
 Linea 12 = L'arancia

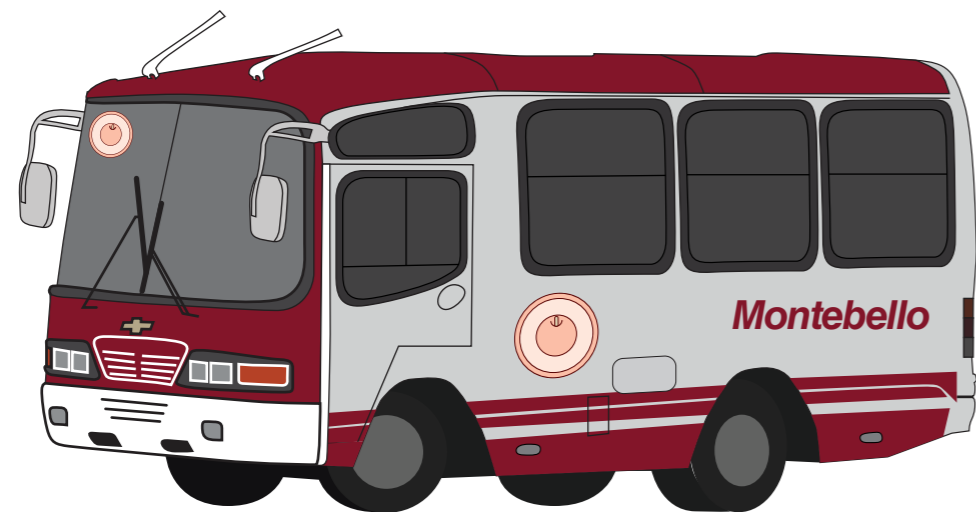


Linee Verdi



Linee Blu





Definizione stilistica degli autobus



Riferimento  
Olimpiade di Londra, 2012

### Le Fermate

L'informalità del funzionamento del trasporto pubblico non definisce un luogo di incontro, un luogo da cui si dia informazione all'utente. La omogeneità dello stile coloniale e repubblicano della città non stabilisce una forma ben definita, ma è una costante che definisce la propria identità senza limiti.

Le fermate di Autobus conserveranno uno stile classico; sono le tradizioni quelle che si vogliono restaurare. l'ambiente classico di Palmira è la priorità.

Il problema dello spazio di Palmira (soprattutto in centro) non permette di stabilire punti dove ci siano delle panchine per aspettare ed altri artefatti di aiuto con l'obiettivo di

generare un'esperienza diversa dall'informalità, e quindi si deve pensare ad un modo che informi l'utente sul percorso, sulle connessioni, e su dove è l'utente.

Come parte di questa soluzione si riscopre la tradizione agricola, utilizzando lo spazio in modo da permettere di non ridurre ancora di più lo spazio per i pedoni nel centro storico, ma anche che permetta di approfittare e rafforzare il codice che si è stato stabilito precedentemente.

Per le zone che si trovano fuori dagli anelli centrali della città e che godono di più spazio esiste una soluzione simile, per rispettare la congruenza concettuale e formale dell'intero sistema.

5'



**Zamorano**

Coronado

20 de Julio

Villa de Caimitos

Villa Diana

Betania de Comfandi

Santa Teresita / CII.47

Villa Claudia

Olimpica CII. 47

Sta. Isabel

CII.42

Versalles

HSVP

Liceo Femenino

Colegio Cardenas

Parque de la factoria

Comfaunion

Bomberos

Los Carmelos

Galeria Central

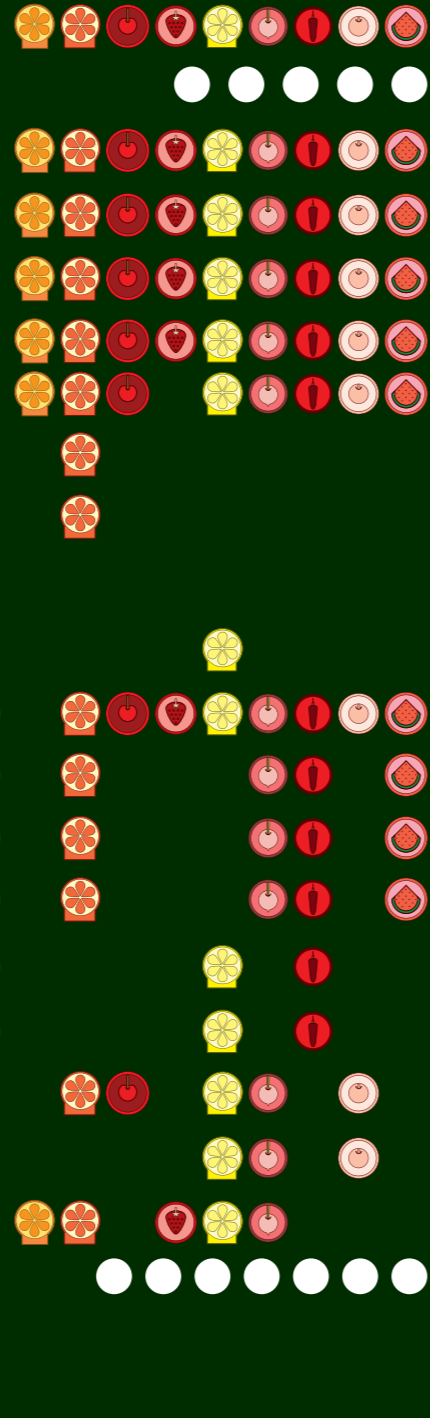
Crr 32 / CII 26

Barrio Nuevo

Diagonal 20

Parque del Sur

**Univ. Nacional**



5'



**Zamorano**

Coronado

20 de Julio

Villa de Caimitos

Villa Diana

Betania de Comfandi

Santa Teresita / CII.47

Villa Claudia

Olimpica CII. 47

Sta. Isabel

CII.42

Versalles

HSVP

Liceo Femenino

Colegio Cardenas

Parque de la factoria

Comfaunion

Bomberos

Los Carmelos

Galeria Central

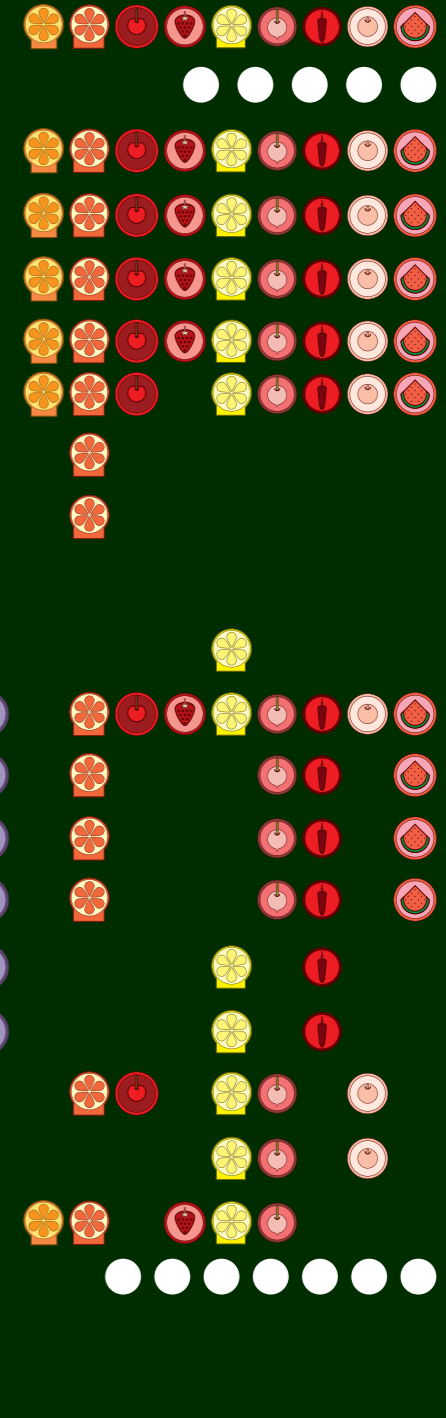
Crr 32 / CII 26

Barrio Nuevo

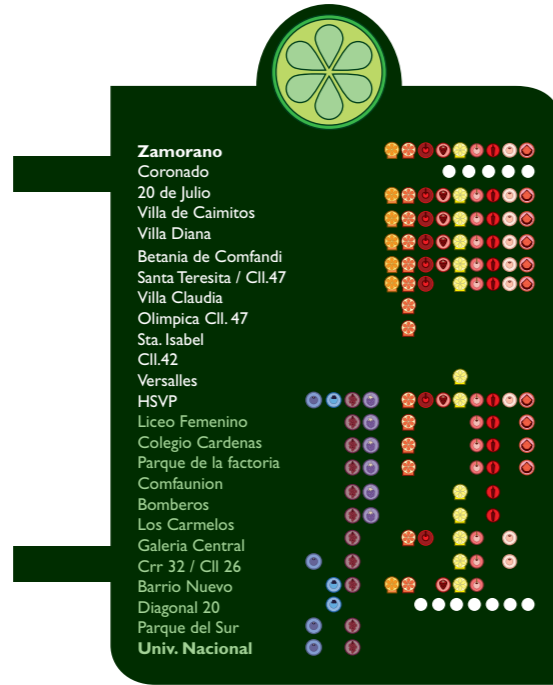
Diagonal 20

Parque del Sur

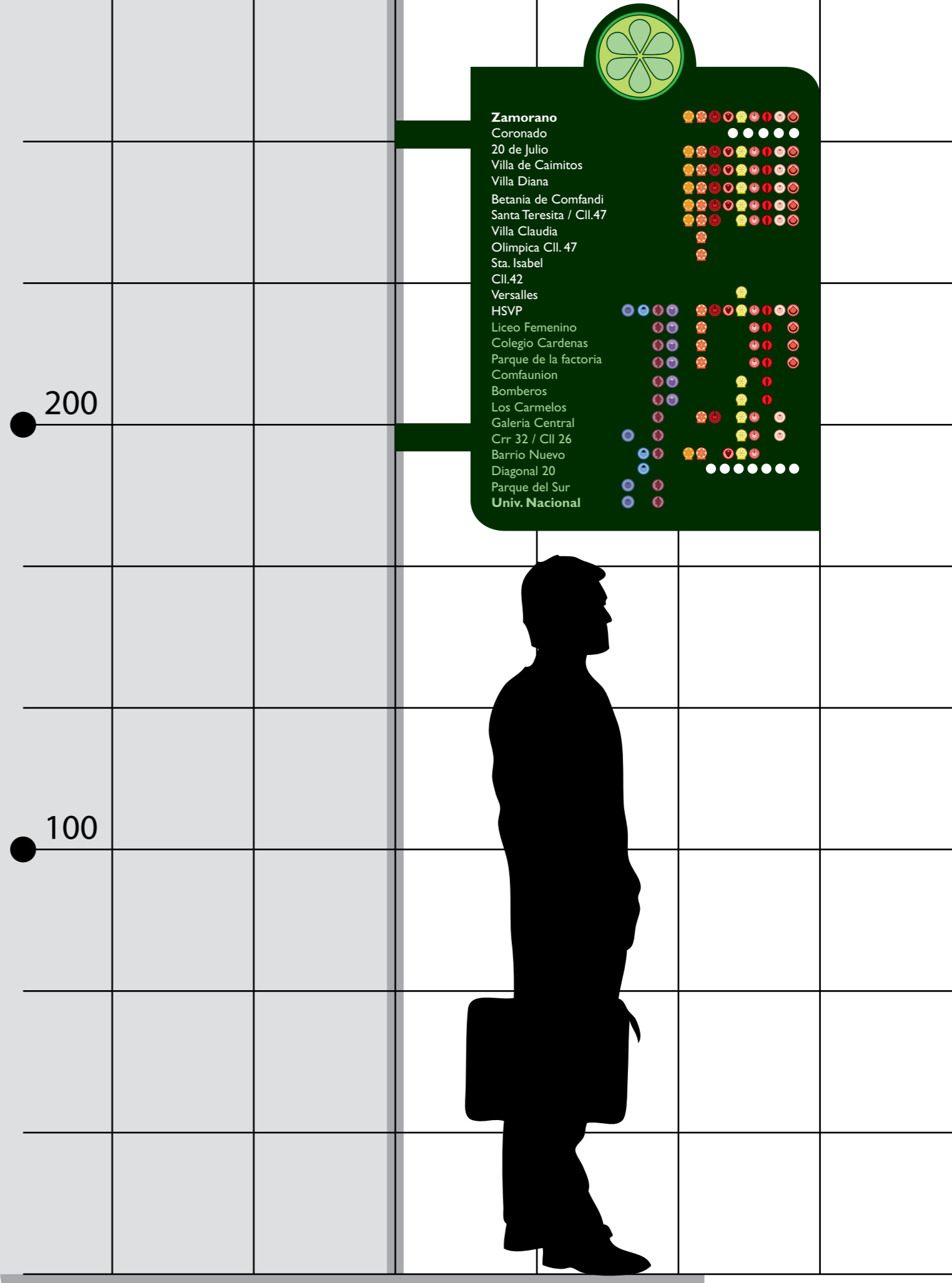
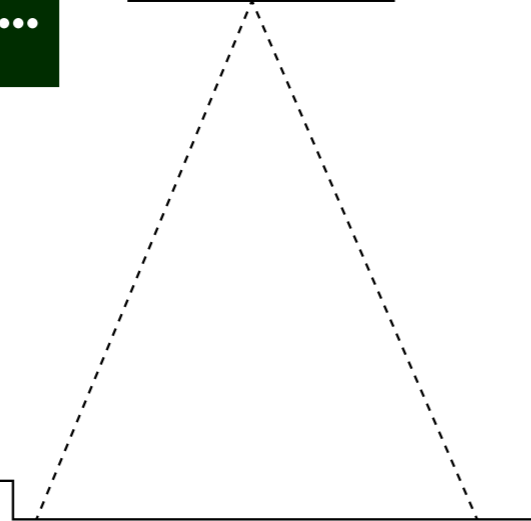
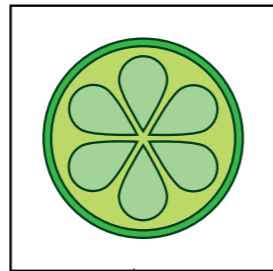
**Univ. Nacional**



# Tipología Centro

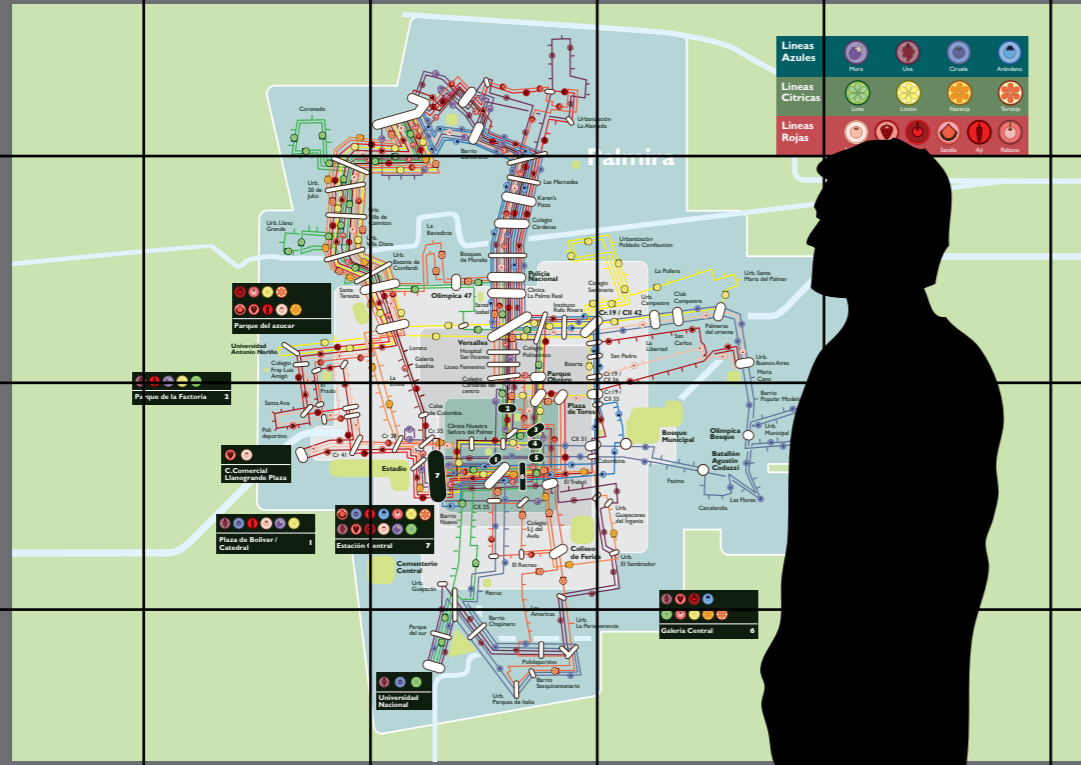


# Tipología Fuori Centro

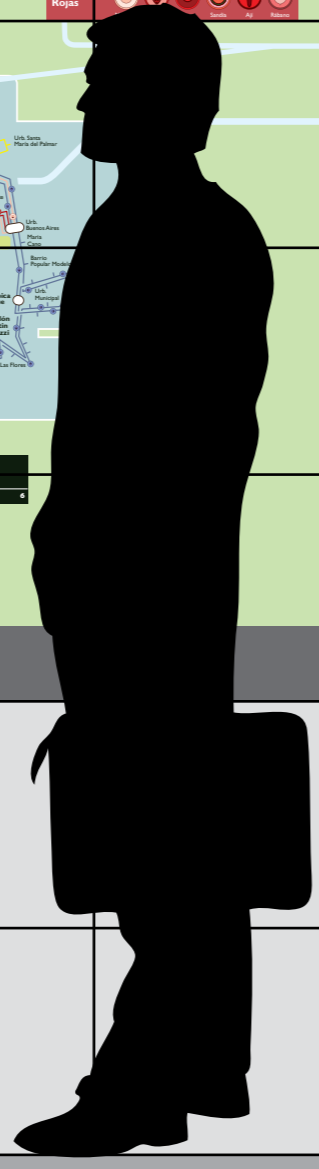


Le Proporzioni

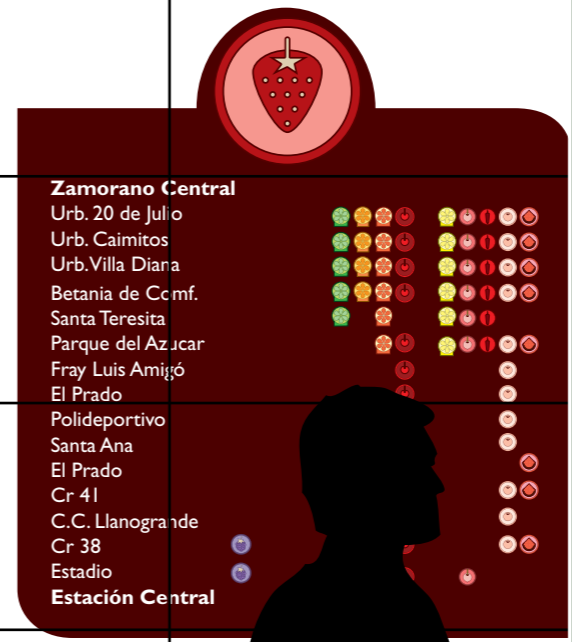
200



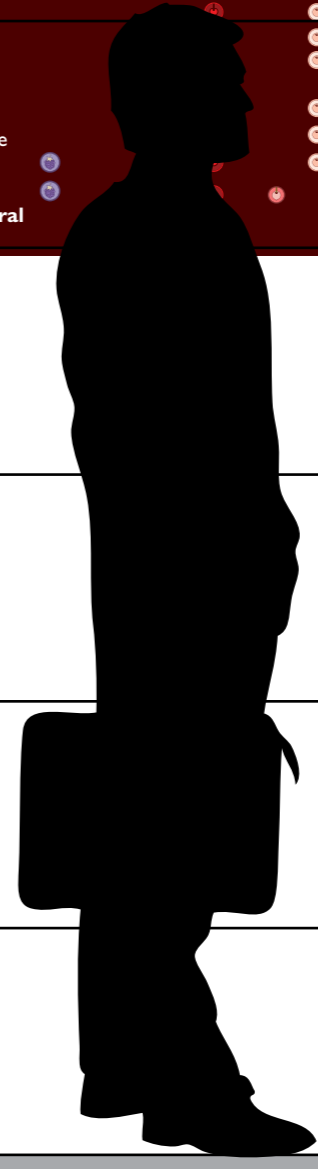
100



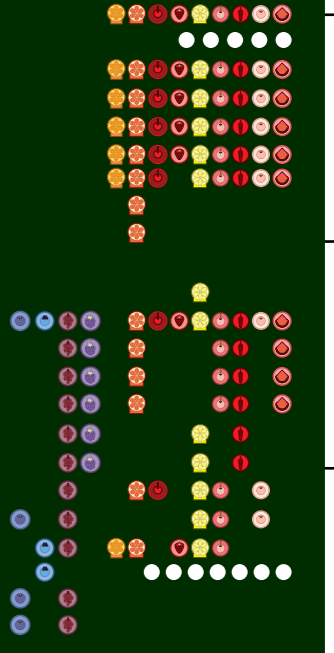
200



100



**Zamorano**  
 Coronado  
 20 de Julio  
 Villa de Caimitos  
 Villa Diana  
 Betania de Comfandi  
 Santa Teresita / Cll.47  
 Villa Claudia  
 Olimpica Cll. 47  
 Sta. Isabel  
 Cll.42  
 Versailles  
 HSPV  
 Liceo Femenino  
 Colegio Cardenas  
 Parque de la factoria  
 Comfaunion  
 Bomberos  
 Los Carmelos  
 Galeria Central  
 Crr 32 / Cll 26  
 Barrio Nuevo  
 Diagonal 20  
 Parque del Sur  
**Univ. Nacional**





**Lineas Azules**

- Mora
- Uva
- Ciruela
- Arándano

**Lineas Citricas**

- Lima
- Limón
- Naranja
- Toronja

**Lineas Rojas**

- Manzana
- Fresa
- Cereza
- Sandia
- Aji
- Rábano



**Parque del azucar**

**Parque de la Factoría 2**

**C.Comercial Llanogrande Plaza**

**Plaza de Bolívar / Catedral 1**

**Estación Central 7**

**Universidad Nacional**

**Galería Central 6**

**Bomberos 3**

**Iglesia Los Carmelos 4**

**Marden 5**

# Bibliografía

## Libri

Signage Design Manual. Edo Smithuijzen Lars Müller Publishers. Edizione 2007

Signage and Wayfinding Design: A Complete Guide to Creating Enviromental Graphic design Systems. Chris Calori. Jon Wiley & Sons, Inc

Information Graphics. Sandra Rendgen TASCHEN.

L'immagine della città. Kevin Lynch. Biblioteca Marsilio. 1960

Segnare la Strada. Il Contributo della Semiotica al Wayfinding. Salvatore Zingale. Politecnico di Milano. Dipartimento Indaco.

Wayfinding e cognizione Spaziale. Salvatore Zingale. Intervista di Linda Melzani.

Signs of space. Interpreting the complexity of territories. Gaia Scagnetti. Density Design. 2009.

Autobuses Urbanos. Sistemas Modernos y Tradicionales en el Mercosur Ampliado. Jose Alex Sant'Anna. Banco Interamericano de Desarrollo.2002

Guia del Valle del Cauca. Guia Turistica.

Anuario Estadistico de Palmira 2011

Estatuto de Espacio Publico Municipio de Palmira. Cartilla de Espacio Publico. 2011

## Internet

Plan de Ordenamiento Territorial de Palmira. 2011

<http://www.palmiguia.com/sitios-interes.html#UKlAwRxnegI>

<http://www.ingenierosmilitares.mil.co/?idcategoria=283397>

<http://www.corfepalmira.gov.co/index.php/quienes-somos>

<http://www.elpais.com.co/elpais/valle/noticias/obrero-sigue-luchando-contra-caos-y-ruido>

<http://www.radiopalmira.com/noticias/34-politica/1526-15-mil-motorratones-podrian-organizarse-en-palmira>

[http://geo.stadt-muenster.de/webgis2/frames/index.php?PHPSESSID=cde5e772a74eec7ab3467dd0fc2bef83&gui\\_id=Stadtplan](http://geo.stadt-muenster.de/webgis2/frames/index.php?PHPSESSID=cde5e772a74eec7ab3467dd0fc2bef83&gui_id=Stadtplan)

<http://www.jhl.si/en/lpp/city-public-transport>

<http://www.star.fr/>

<http://bus.gijon.es/>

<http://www.palmiguia.com/cronicas/catedralpalmira.html>