



*Inserción Contemporánea  
Elemento articulador como propuesta de conservación  
integral de la ciudad de Cali*

**Claudia Marcela Álzate Zúñiga  
Jenny Alejandra Montes Casasbuenas**

Universidad La Gran Colombia  
Facultad de Arquitectura  
Bogotá, Colombia  
2015



*Inserción Contemporánea  
Elemento articulador como propuesta de conservación  
integral de la ciudad de Cali*

Claudia Marcela Álzate Zúñiga  
Cod. 2001110906

Jenny Alejandra Montes Casasbuenas  
Cod. 2001110529

Tesis presentada como requisito parcial para optar al título de:

**Arquitecto**

Directora:

Dayra Milena Vargas Ardila

Línea de Investigación:

Hábitat Sociocultural

Grupo de Investigación:

Diseño urbano

Universidad La Gran Colombia

Facultad de Arquitectura

Bogotá, Colombia

2015

-----  
Decano

-----  
Director (a) del Trabajo  
Nombre del director

-----  
Jurado invitado  
Nombre del jurado

-----  
Jurado invitado  
Nombre del jurado

## Dedicatoria

*.....Has tropezado, pero el camino al éxito  
Esta colmado de dificultades; muchas personas retroceden al primer  
Error y creen estar en el camino equivocado, pero yo seguí adelante con este sueño.*

*Sabes que será difícil por más que ames lo que haces,  
Por más que seas bueno y por más que hagas las cosas bien;  
Nadie se salva del fracaso de vez en cuando,  
Lo importante es como se toma  
Y la constancia que tengas para llegar a él.*

A mis Padres y daniel.

*Por cada día de conocimiento,  
Siempre con el ánimo de cumplir todo lo propuesto.  
Me siento orgullosa de poder decir que una de mis mayores  
Metas la estoy culminando gracias a  
Mi madre quien siempre me apoyó en cada paso de mi vida en la academia,  
Que sienta que este logro va especialmente dedicado a ella Maria Eugenia Casasbuenas Gonzalez y  
A mi hermano David Santiago Montes Casasbuenas, que con la guía eterna de mi padre  
Siempre pensé en ser orgullo para mi familia.*

*Sin olvidar aquellas personas de depositaron una semilla de su conocimiento  
Para poder desarrollar una etapa muy  
Significativa en mi realidad como futura profesional,  
A ti Nicolás Barrera Santos por apoyarme siempre y ser el encargado de  
Animarme en poder demostrar todo lo que puedo dar,  
Y a todos los docentes que a lo largo de mi carrera dieron un conocimiento significativo que  
Sería el fruto como profesional.  
Gracias a ellos ya puedo decir que he cumplido un  
Nuevo objetivo en mi vida.*



## **Resumen**

El proyecto de inserción contemporánea como elemento articulador en el eje de conservación integral en la ciudad de Cali es una propuesta de diseño urbano que tiene como estrategia principal la conservación de bienes Interés cultural (BIC), el manejo del paisaje arquitectónico y el espacio público como agente principal en las dinámicas urbanas que se desarrollan en el sector. Esta intervención se desarrolla en las comunas 3 y 4 de la ciudad específicamente sobre la carrera 5 y como punto de focalización las bodegas del ferrocarril construidas en el siglo XX, donde se contempla la mayor parte del principal eje ferrovial de la ciudad y de área verde aun sin utilizar, tejiendo y complementando el legado histórico de la ciudad de Cali.

Por tanto, mediante estrategias urbanas se busca mejorar conexión con el eje ambiental contiguo de las bodegas del ferrocarril y todo el sector patrimonial, turístico y económico de Cali, donde se proyecta una conservación integral e inserción de inmuebles la cual pretende fortalecer el contexto del sector, brindando integración y mejoramiento en los barrios el Porvenir, Jorge Isaacs y San Nicolás, además de un vínculo fuerte en el reconocimiento histórico y la apropiación de la ciudad.

**Palabras clave:** *Diseño urbano, Inserción Contemporánea, Eje Ferrovial, Bien interés cultural, Conservación integral, paisaje urbano, Dinámicas urbanas.*

## **Abstract**

The project of contemporary insertion as focal point on the axis of comprehensive conservation in the city of Cali is a proposed urban design whose main conservation strategy real cultural interest (BIC), the management of the architectural landscape and public space as major player in urban dynamics that develop in the sector. This intervention takes place on 3 and 4 communes of the city specifically about the race 5 as a focal point of the railway warehouses built in the twentieth century, where most of the main axis of the city ferrovia and green contemplated even without using weaving and complementing the historical legacy of the city of Cali.

Therefore, by urban strategies is to improve connections with the adjacent environmental axis bodegas railroad and all the heritage, tourism and economic sector of Cali, where a comprehensive conservation and integration of properties which aims to strengthen the context of the sector is projected providing integration and improvement in the Porvenir neighborhood, Jorge Isaacs and St Nicholas as well as a strong link in the historical recognition and appropriation of the city.

**Keywords:** *Urban Design, Integration Contemporary, Ferrovia Axis, either cultural, integrated conservation, landscape architecture, urban dynamics.*



## Contenido

	Pág.
Resumen .....	VII
Lista de figuras.....	X
Lista de tablas .....	11
Introducción .....	12
Antecedentes.....	15
Formulación.....	17
Justificación .....	20
Objetivos.....	21
Objetivo General.....	21
Objetivos Específicos .....	21
Marco Conceptual .....	22
Marco Teórico.....	27
Marco Normativo .....	33
Diseño Metodológico .....	35
CAPITULO I.....	36
Diagnóstico del Lugar.....	36
Diagnostico Socioeconómico .....	38
Diagnóstico Ambiental.....	41
Diagnóstico de Infraestructura.....	43
Diagnostico Patrimonial .....	46
CAPITULO II.....	49
Planteamiento De Estrategias .....	49
Emplazamiento .....	52
Relación y Tensiones.....	52
Conceptualización.....	54
Aspectos Bioclimáticos .....	67
Anexo. Planimetría .....	71
Bibliografía .....	76

<b>Lista de figuras</b>	<b>Pág.</b>
Ilustración 1. <i>Árbol de Problemas</i> .....	18
Ilustración 2. <i>Diagramación de conceptos</i> .....	35
Ilustración 3. <i>Localización del proyecto por escalas en la ciudad de Cali</i> .....	36
Ilustración 4. <i>Análisis de equipamiento en la Ciudad</i> .....	39
Ilustración 5. <i>Diagnostico Demográfico y puntos críticos de aglomeración</i> .....	40
Ilustración 6. <i>Análisis Estructura Ecológica Principal</i> .....	41
Ilustración 7. <i>Análisis escala Metropolitana- Componente Ambiental</i> .....	43
Ilustración 8. <i>Análisis escala zonal - Componente Ambiental</i> .....	43
Ilustración 9. <i>Estructura Vial de la Ciudad</i> .....	44
Ilustración 10. <i>Análisis escala metropolitana – Componente Infraestructura</i> .....	44
Ilustración 11. <i>Diagnóstico de usos y espacio publico</i> .....	45
Ilustración 12. <i>Análisis del patrimonio de la Ciudad</i> .....	46
Ilustración 13. <i>Conteo de Bienes de interés cultural en el sector</i> .....	46
Ilustración 14. <i>Análisis Local- afectaciones en los Bienes de interés cultural (BIC)</i> .....	47
Ilustración 15. <i>Diagnóstico de centralidades y grados de importancia del patrimonio</i> ....	47
Ilustración 16. <i>Infografías de Problemáticas en el sector</i> .....	48
Ilustración 17. <i>Identificación de problemáticas y estrategias puntuales en el proyecto</i> ....	50
Ilustración 18. <i>Infografía de estrategias planteadas en el desarrollo del proyecto</i> .....	51
<b>Ilustración 19. Relación del proyecto con la ciudad</b> .....	<b>53</b>
Ilustración 20. <i>Estado actual Plaza de Caycedo</i> .....	55
Ilustración 21. <i>Prospectiva Plaza de Caycedo</i> .....	56
Ilustración 24. <i>Levantamiento perfil actual plaza de caycedo- Cra.5</i> .....	57
Ilustración 25. <i>Prospectiva perfil Cra.5- Calle 13</i> .....	57
Ilustración 26. <i>Prospectiva Plaza de Caycedo</i> .....	58
Ilustración 27. <i>Estado actual barrio San Nicolás</i>	
Ilustración 28. <i>Prospectiva nocturna Barrio San Nicolás</i> .....	59
Ilustración 29. <i>Perfiles viales contenidos en el Manual MECEP (sca cali)</i> .....	59
Ilustración 30. <i>Levantamiento perfil actual plaza de San nicolas-Cra.5</i> .....	60
Ilustración 31. <i>Prospectiva perfil Cra.5-calle 22</i> .....	60
Ilustración 32. <i>Patrones ecológicos como conceptos de diseño</i> .....	61
Ilustración 33. <i>Memoria compositiva de diseño en el espacio urbano</i> .....	62
Ilustración 34. <i>Prospectiva Barrio San Nicolás</i> .....	63
Ilustración 35- 36. <i>Prospectiva espacio público elevado</i> .....	64
Ilustración 37. <i>Estado actual eje ferrovial</i>	
Ilustración 38. <i>Estado actual Bodegas del ferrocarril</i> .....	65
Ilustración 39. <i>Prospectiva en corte del eje ferrovial y las bodegas del ferrocarril del pacifico</i> ....	65
Ilustración 40. <i>Infografía del patrimonio natural del sector. (Eje ferrovial)</i> .....	66
Ilustración 41. <i>Prospectiva de la unidad de actuación 3</i> .....	67
Ilustración 42-43. <i>Esquemas De vientos</i> .....	67
Ilustración 44. <i>Graficas de materiales utilizados</i> .....	69
<b>Ilustración 45. Representación planta urbana del proyecto</b> .....	<b>69</b>
Ilustración 46. <i>Acercamientos de la propuesta urbana (Unidades de actuación 1,2,3)</i> ....	70

## **Lista de tablas**

---

**Pág.**

<i>Tabla 1. Resumen normativa del proyecto. ....</i>	<i>34</i>
<i>Tabla 2. Diseño bioclimático (elementos y estrategias) .....</i>	<i>68</i>

## **Introducción**

En la presente investigación se hace especial énfasis en las problemáticas urbanas, de hábitat construido y patrimonio arquitectónico que fragmentan la calidad de vida de los habitantes de los barrios El Porvenir, San Nicolás y Jorge Isaac de la ciudad de Cali, que bajo patrones y costumbres sociales se fueron generando directa o indirectamente resultados negativos sobre el territorio y la misma población presente y futura. Bajo estos conceptos, se entiende que el incremento del problema urbanístico y social, ha acelerado la medida de optar soluciones eficaces y concretas para evitar el deterioro ambiental de la calidad de vida que día a día ha estado en vulnerabilidad.

Por esta razón, se hace necesario pensar en ciudad, mediante un proyecto que opte por mejorar los desequilibrios en la infraestructura del territorio generado por impactos de deterioro, abandono y contaminación en las comunas 3 y 4 de la Ciudad de Cali, las desigualdades sociales que provoca obstáculos funcionales que conlleva a la pérdida de identidad siendo afectado el patrimonio arquitectónico y natural de la zona.

Así mismo, el propósito del proyecto radica en fortalecer las estructuras ecológica principal, vial y de servicios que bordea el complejo ferroviario, para así integrar las bodegas del ferrocarril, inmueble de interés cultural (BIC) con valores patrimoniales ya declarados para crear una relación armónica que debe tener el paisaje y el hábitat construido para así mismo asegurar la calidad de vida de los habitantes. De esta manera, esta propuesta de investigación, está enmarcada mediante las estrategias de gestión del plan parcial “Corredor Verde”, el cual intenta una integración intermodal de la ciudad con el transporte y el espacio público, teniendo algunos vacíos en la conservación del paisaje, conexión del centro de la ciudad, las oportunidades que este ofrece y los sectores en donde se propone.

Por consiguiente, para cumplir con los objetivos propuestos y desarrollo del proyecto, se presentó un esquema metodológico en esta Investigación, donde desarrollo un **marco conceptual** pertinente que permite identificar los elementos teóricos necesarios para la generación de esta.

Así mismo de manera posterior, se presentó una **caracterización** de dicha zona, realizando un acercamiento por escala puntual y metropolitana que permita profundizar en las condiciones económicas, físicas, ambientales, culturales y educacionales del sector.

Finalmente, se presenta el capítulo que contiene el **ejercicio proyectual**, basado en la idea de intervención urbanística que integre arquitectónicamente el hábitat construido de las Bodegas del Ferrocarril del Pacífico (BIC) como una alternativa de articulación y de espacio público, concentrado en la integración social y participación ciudadana para el fortalecimiento de la cohesión social acorde con los objetivos del desarrollo sustentable, para los barrios El Porvenir, San Nicolás y Jorge Isaac de la ciudad de Cali.



## **Antecedentes**

Cali capital del Valle del Cauca, como la mayoría de las ciudades latinoamericanas, cae en el error de olvidar sus trazos de progreso conseguido en varios años, al intentar visualizar un futuro que intenta retomar distintos ejemplos de ciudad.

Las sucesivas crisis sociales y económicas que agitaron al país y otras locales que solo afectaron a Cali por su distintiva ubicación geográfica; ocultan toda la historia que beneficiaron y engrandecieron a Cali en su crecimiento como una de las ciudades más importantes de Colombia, entendiendo su alcance y su memoria como alimentan el estudio y le dan contexto al conjunto de bodegas y eje ferroviario del ferrocarril del Pacífico. Es por esto que, la evolución histórica de ferrocarril y el crecimiento urbano de la ciudad, por una parte evidencian como la ciudad se ha desarrollado de manera intuitiva y social; Por otro lado, el recuento histórico de la planeación urbana por la que ha pasado Cali, demuestra la metamorfosis a lo largo del tiempo acerca del modelo de ciudad. Al cual diversos planificadores y urbanistas le han apostado, esta vez de manera teórica, a la morfología a la cual la capital vallecaucana debería amoldarse.

Es importante entender como el corredor férreo surgió en un espacio y tiempo determinado, cómo se desarrolló y cómo posteriormente se convirtió en un vacío residual para el colectivo de los ciudadanos. Esto, con el fin de entenderlo y hacerlo renacer como espacio articulador de la trama urbana y de las dinámicas sociales, culturales y económicas de los caleños.

La ciudad de Santiago de Cali, desde épocas remotas, se ha esforzado por generar planes de renovación, regeneración, expansión e innovación en su morfología urbana

Apoyada por las infraestructuras viales que dan paso a una movilidad integral. Esta decisión se da como consecuencia de su acelerado crecimiento poblacional incentivado por la connotación de ciudad industrial que ha ganado a través de los tiempos en el entendimiento nacional. Es por ello que es importante, para realizar cualquier proyecto urbano, entender y compilar la información de éstos distintos planes y estudios que se han querido hacer, ya que tienen gran significado y ayuda a la creación de diagnóstico que busca identificar las necesidades demandadas por la ciudad, especialmente en las áreas aledañas al corredor férreo.

Y el reconocimiento de las falencias de algunos planes entendiendo la causa del mismo y los errores que acarrearón a su no realización al igual que los potenciales de cada una de las propuestas. En esta misma línea, el análisis de estos estudios permite abstraer los elementos positivos de cada uno de ellos para que sean integrados a una propuesta futura.



## **Formulación**

Los bienes de interés patrimonial con el tiempo han perdido su valor en las ciudades generando en los habitantes de la ciudad de Cali la pérdida del significado histórico-patrimonial de dichos inmuebles, debido a las falencias en la forma de planificación y gestión urbana que actualmente se utilizan junto con nuevos acuerdos normativos para el ordenamiento territorial de la ciudad. Es Por esto, que surge la inquietud de hallar el origen de la problemática principal, la cual aborda e influye fuertemente en el, cambiando de manera drástica las dinámicas urbanas de cada comuna, además afectando directamente a los Bienes Inmuebles de la ciudad de Cali.

Para abordar la temática y realizar un análisis riguroso que abarque en su mayoría todos los contextos urbanos y el inventario de redes que influyen el lugar de la intervención, es necesario formular una estrategia problemica, la cual funciona a partir de un recuento de problemas puntuales, que se generan y afectan directamente el lugar de intervención, lo que nos permite al finalizar, reconocer claramente las problemáticas generales que existen.

Por lo anterior, es importante el reconocimiento claro de las problemáticas emergentes que están en la ciudad, en el área de afectación inmediata y cómo influyen en el desarrollo de la propuesta a realizar.

### **Documentos de estudio para el reconocimiento problemático de la ciudad y la zona de intervención:**

- Análisis de normativa (*POT – PLAN DE DESARROLLO*)
- Valores Patrimoniales en la ciudad (*POT- NORMATIVA BIC*)
- Estudio y análisis urbanísticos.
- Recuento BIC (Declarados en la ciudad)
- Estudio y análisis de fitotectura perteneciente al área de Trabajo.



**Ilustración 1.** *Árbol de Problemas*  
Elaboración de árbol de problemas de la investigación. Claudia Marcela Alzate Zúñiga, 2015

La falta de oportunidades sociales y la evolución tecnológica del mecanismo para el transporte de mercancías a nivel nacional, ha producido en el territorio de la ciudad de Cali respuestas negativas que han ido afectado el presente y futuro de los habitantes, provocando: **1. desequilibrios en la infraestructura del territorio y la ronda del eje ferrovial generado por impactos de deterioro y contaminación en las comunas 3 y 4 de la ciudad de Cali,** **2. las desigualdades sociales que provoca obstáculos funcionales que conlleva a la pérdida de identidad siendo afectado el patrimonio arquitectónico y natural de la zona.** Lo que ocasiona que en ambas situaciones resulten problemas negativos que afecten la calidad de vida de los habitantes, incluido el impacto en los sistemas ambientales y hábitat construido.

Los antecedentes se relacionan por no encontrar ningún tipo de control, manejo y coordinación con los procesos de planificación social y urbana de la ciudad de Cali que prestan diferentes servicios a sus habitantes. Conduciendo así a las alternativas de la no

apropiación de espacio público, el incremento de la inseguridad y en consecuencia al abandono del patrimonio natural y arquitectónico.

En conclusión, esta pregunta problema dirigida a partir de factores problemas, nos permite llegar a respuestas más puntuales.

### **1.1 PREGUNTA PROBLEMA**

*¿Mediante qué **estrategias** integrales de diseño urbano sobre el patrimonio arquitectónico y natural, se pueden evitar los problemas que generan los desequilibrios en la infraestructura del territorio, el eje ferroviario y las desigualdades sociales de los habitantes de los barrios El Porvenir, San Nicolás y Jorge Isaac de la ciudad de Cali?*

## **Justificación**

Mediante una **propuesta** de diseño urbano se busca beneficiar a los habitantes de los barrios El Porvenir, San Nicolás y Jorge Isaac de la ciudad de Cali, para generar una hábitat mejor construida, valorar el patrimonio arquitectónico y natural de la zona, con el fin de mejorar la calidad de vida a cada habitante y así mismo, el proyecto urbano y social proporcione estrategias de solución respecto a las problemáticas existentes.

Con el fin de fortalecer estas costumbres, el sentido de identidad, las dinámicas urbanas, las conexiones de ciudad deben ser claves para la construcción de **estrategias** para complementar la proyección urbanística que se plantea en este sector de la ciudad de Cali; Para cumplir con los objetivos propuestos junto con el desarrollo de este proyecto, después de presentar un esquema metodológico a través de problemas, es necesario desarrollar una **caracterización** de dicha zona, realizando un acercamiento por escala puntual, metropolitana que permita profundizar en las condiciones y problemáticas actualmente económicas, físicas, ambientales, culturales, educacionales del sector, en donde el reconocimiento y la conservación de los sectores cercanos de las bodegas del ferrocarril y el centro de la ciudad, se conviertan en una investigación y una propuesta a nivel urbana rigurosa que soporte los criterios, permita una conexión con el ámbito patrimonial, cultural, natural de la ciudad y fortalezca la identidad histórica no solo de los barrios Porvenir, Jorge Isaac y San Nicolás, sino de toda la ciudad de Cali.

Finalmente, esta propuesta de intervención tiene como objetivo reconstruir el **paisaje del centro** como una alternativa de articulación del espacio público, dándole oportunidad a la integración social de sectores en el centro de la ciudad, su herencia cultural, potencializando el turismo y comercio que se encuentran en ellos acorde con las especificaciones del desarrollo sostenible para la ciudad.

## **Objetivos**

### **Objetivo General**

Diseñar una propuesta de inserción contemporánea como elemento articulador en la propuesta de conservación integral que se desarrollara en la carrera 5 para la calidad de vida de los habitantes de los barrios El Porvenir, San Nicolás y Jorge Isaac de la ciudad de Cali.

### **Objetivos Específicos**

1. Analizar mediante un reconocimiento espacial inicial de los barrios El Porvenir, San Nicolás y Jorge Isaac, escala zonal de las comunas 3 y 4 para la identificación de principales oportunidades y debilidades que se evidencian en él.
2. Elaborar un **diagnóstico** de las relaciones que se establecen entre infraestructura, usos, medio ambiente y patrimonio a escala micro de los barrios El Porvenir, San Nicolás y Jorge Isaac, escala meso de las comunas 3 y 4 y de escala macro para la Ciudad de Cali.
3. Formular **estrategias** que den respuesta a la problemática actual y respeten los parámetros de los patrones urbanos, sociales y dinámicas urbanas en el eje de conservación integral de la carrera 5 de la Ciudad de Cali.
4. **Proyectar eje** de conservación integral para crear conexiones entre el sector patrimonial, comercial e industrial además del paisaje arquitectónico que en él se encuentra para fomentar las oportunidades de revitalización sectorial.
5. Diseñar una **inserción** contemporánea en las bodegas del ferrocarril como elemento de tensión y de enmarcación patrimonial del sector.

## **Marco Conceptual**

Hoy en día vivimos en una sociedad multicultural, cada vez existen más culturas en contacto, Por lo tanto profundizar en el concepto de cultura es necesario, ya que debemos de tener en cuenta que esta palabra es clave en la actualidad y en la transculturación que hoy en día se presenta.

La palabra *Cultura* deriva del latín –colere- (cultivar) pero ha sido tomada en muchas como...“*La expresión del esfuerzo humano por “cultivarse”, por progresar en unos conocimientos, habilidades y sobre todo en valores portadores de prestigio y estatus social*”..... (Jordan, 1992)

....“*Ese progreso se haría siempre con las miras puestas en una presunta CULTURA más humana que ninguna*”.....  
(Besalú, 2002)

La cultura es el conjunto más o menos ligado de significaciones adquiridas, las más persistentes y las más compartidas, que los miembros de un grupo, por su afiliación, deben propagar de manera prevalente. En realidad la cultura es algo genuino y peculiar de cada grupo humano, lo que puede hacernos tender hacia un intercambio cultural muy grande.

### **LAS CARACTERÍSTICAS DE LA CULTURA:**

- la cultura se aprende a través de un proceso de socialización, no fuera parte de nuestra propia herencia genética, lo que no debe hacernos olvidar las bases biológicas de la misma (el sueño, la comida, etc.); pero el hombre es el único ser vivo que construye su propio futuro individual y colectivo “sin estar sujeto a condicionamientos”.
- la cultura no es un conjunto de rasgos específicos (costumbres, usos) es decir algo ESTATICO sino que también es un mecanismo de gran adaptación a los cambios y transformaciones del medio, algo DINAMICO.
- -La cultura es un tipo de filtro en el cual vemos la realidad y la que le dé sentido y significado. A través de la cultura percibimos la realidad, la interpretamos y la comprendemos.

Es ahí en donde se dice que la cultura es simbólica, se construye y transmite a través de símbolos como el lenguaje y otros más relevantes en la comunicación. Es por esto que cualquier tipo de intervención que se realice desde el campo de la proyectación, debe incluir estos factores que comprometen en su totalidad las prioridades de los habitantes y toda su memoria colectiva.

En efecto, *Identidad* es uno de esos conceptos que también se implica en la labor de aprendizaje y diseño, donde converge una gran parte de las categorías centrales de la sociología como *son cultura, normas, valores, status, socialización, educación, roles, clase social, territorio / región, etnicidad, género, medios*, los cuales permiten que la investigación y el proceso de diseño parta de ideas y nociones apreciables que puedan aportar al tejido colectivo del sector sin modificarse.

..... “*La noción de hibridación viene a desafiar las concepciones conservadoras que implica el concepto de ‘identidad’..... (Canclini, 1998)*”

Teniendo en cuenta, del proceso de construcción del tejido colectivo y de la no intervención invasiva de él, durante la investigación, reconocimiento y la implementación de la etapa proyectual, es importante reconocer como el término de patrimonio y su significado radica en la herencia transcultural del lugar determinado. Este concepto en la actualidad hace referencia al “*conjunto de bienes materiales y espirituales creados por una comunidad a lo largo de su historia*” (Real Academia de la Lengua Española, 2011).

Pero al referirse a patrimonio cultural puede ser algo subjetivo y dinámico, no depende de los objetos o bienes sino de los valores que la sociedad en general les atribuyen en cada momento de la historia y que determinan qué bienes son los que hay que proteger y conservar para la posteridad.

.....”*Si los bienes o conocimientos que una comunidad hereda a sus descendientes podrían llegar a considerarse el patrimonio cultural de dicha comunidad, entonces el patrimonio cultural, es vital para el desarrollo de la identidad de un determinado grupo social, en otras palabras, aquello que se transmite es el resultado de la civilización y sus interacciones sociales...*”  
(Monzón, 2014, pág. 21)

.....“Hoy son varios los documentos internacionales que consolidan una visión amplia y plural del patrimonio cultural, que valoran todas aquellas entidades materiales e inmateriales significativas y testimoniales de las distintas culturas, sin establecer límites temporales ni artísticos, considerando así las entidades de carácter tradicional, industrial, inmaterial, contemporáneo, subacuático o los paisajes culturales como garantes de un importante valor patrimonial.”.....

(Lucía, R.S, 2013)<sup>1</sup>

Esencialmente, “no debe considerársele como un constructo social” (Monzón, 2014, pag.21) a la definición de patrimonio originalmente, “ya que este también fluye y trabaja como detonante de la identidad colectiva de un grupo social y es determinado en la forma en que estos símbolos intervienen en las prácticas y discursos.” (Monzón, 2014, pag.22) es un conjunto de edificios o la ruina de estos, que al pasar los años adquieren un precio mayor al original y que va más allá del encargo original.

El valor adquirido según ICOMOS “Puede ser emocional o cultural, físico o intangible, técnico o histórico” (ICOMOS, 2008). Esta definición está inmerso en el [Patrimonio cultural](#), sin embargo el patrimonio arquitectónico se refiere ...“a las obras de arquitectura que dicen relación con la identidad y la memoria de un lugar..” (Ospino, 2010)

.....“las obras de arquitectura que son consideradas de patrimonio arquitectónico son aquellas que debido a una diversidad de razones, no exactamente artísticas o técnicas se consideran que sin ellas, el entorno donde se ubican, dejaría de ser lo que es”..... (2012)

Se puede decir que un edificio en ruina, en construcción o barrio en su totalidad puede convertirse o bien “Considerarse como patrimonio arquitectónico cuando este posee un valor cultura, un valor técnico, un valor sentimental, urbanístico, histórico y un valor artístico” (ICOMOS, 2008). Es importante tener en cuenta que la calidad de patrimonio no está ligado al coste, sino a la importancia que posea en los valores antes citados.

---



La *identidad* que se expresa en el *paisaje natural* reside directamente en la relación de sus elementos sabiamente contruidos por la naturaleza, convirtiéndose en algo complejo y mayor estructurado la definición de identidad del *paisaje cultural*, pues se construye no solamente con la concordancia de elementos entre sí, sino fundamentalmente en la manera como los efectos de la mano del hombre se superponen y se tejen con el medio primitivo.

*... "El importante papel del paisaje, como formador de nuestro carácter, alimento del espíritu y estímulo a la creatividad, el cual no ha sido reconocido aún en nuestro medio, como un gran aporte a la consolidación de la identidad cultural".....(Aponte, 2003)*

Teniendo en cuenta, que el paisaje es un agente muy importante para el bienestar de los habitantes, este se encuentra íntegramente relacionado con la cultura, así como se explica a continuación:

*... "El paisaje, como ya se ideó, está íntimamente ligado a la noción de cultura, por lo cual su diseño no es inocuo; contribuye a reafirmar o a desdibujar la cultura. El diseño del paisaje es una actitud permanente ante la vida"... (Aponte, 2003)*

Dice Garrett Eckbo:

*.. "Buscamos dos valores en cada paisaje, uno la expresión de las calidades inherentes, nativas del paisaje, la otra el desarrollo de la máxima vitalidad humana"... (Aponte, 2003).*

Es decir, el *paisaje* forma al individuo, precisa el carácter de quienes cotidianamente lo perciben, lo cual es acertado pero también dando importancia al *paisaje construido*, "ya que primero las personas construyen la ciudad y los edificios; luego la ciudad construye a las personas"... (Aponte, 2003).

*«El paisaje es la percepción plurisensorial de un sistema de relaciones ecológicas» (Díaz Pineda, 1973)*

Básicamente, la noción de *paisaje* se compone a partir de la percepción sensorial del lugar por cada uno de los habitantes del sector, los cuales constituyen una idea generalizada de él y este cómo influye.

La sociedad de hoy en día, específicamente la urbana – *usuaria por excelencia del paisaje cultural*—, parece relacionar que el *paisaje* integral ocurre por sí mismo, sin esfuerzo, sin estrategia, resaltando los efectos perjudiciales, progresivos, acumulativos y generalizados de la actividad cotidiana.

.....”*Diseñar el paisaje es la más Compleja y total de las artes*”. Jellicoe & Jellicoe, 1982  
(Aponte, 2003).

Diseñar en pro de la calidad del *espacio público* equivale a aportar un grano de arena a la cultura, a través del mejoramiento del hábitat colectivo, a cooperar al refuerzo de la identidad a través de la búsqueda y rescate de potencialidades del lugar, a través de la recuperación del paisaje urbano.

## **Marco Teórico**

### **LA CONFIGURACION URBANA**

Partiendo de la teoría de Kevin Lynch *“Imagen de la Ciudad”*, el paisaje como imagen conjunta de elementos que van formando armonía entre sí, ha determinado que la experiencia en el lugar tiene una función sensorial que activa cada movimiento del ser humano, ya que en cada situación de la ciudad este se combina junto a la percepción de cada persona. Lo cual determina la función y la actividad que se puede reflejar la ciudad, por tanto, cada quien que atraviese dicho lugar sentirá si este territorio lo beneficia o no. *“Una imagen está conformada por la sensación inmediata más el recuerdo de experiencias anteriores que sirve para interpretar la información y orientar la acción”* (Lynch, 1998)

*“Se plantea que cualquier intervención propuesta sobre la ciudad debe iniciarse por la comprensión del espacio urbano a través de tres grandes aspectos: las condiciones funcionales, las características formales y las propiedades semánticas”* (Morella, 2011), Sin embargo, algo importante es su cambio en el tiempo, es por ello que cuando se habla del espacio urbano se refiere inmediatamente a las condiciones funcionales, ya que resulta una variable en constante modificación. *“Las condiciones funcionales del espacio urbano pueden ser de índole físico-espacial y socio-cultural entre las cuales destacan: condicionantes naturales, valores históricos y patrimoniales, determinantes jurídicas y normativas, organización social, movilidad, usos del suelo, densidad poblacional, equipamiento, redes de infraestructura y mobiliario urbano”* (Morella, 2011).

De tal manera, la intención urbanística del proyecto será el conjunto de elementos integrando de forma integral las bodegas del Ferrocarril, generando un atractivo hacia las personas nativas y extranjeras que atreviesen el lugar, por tanto, la imagen de la ciudad cumplirá sobre todos los elementos la función de adaptar al ser humano mediante actividades sociales que armonicen su recorrido por el lugar.

Las sendas como elementos integradores en esta teoría determinan que, *“son conductos que sigue el observador normalmente, ocasionalmente o potencialmente = calles,*

*senderos, líneas de tránsito, canales o vías férreas. La gente observa la ciudad mientras va a través de ella y conforme a estas sendas organizan y conectan los demás elementos ambientales.” (Lynch, 1998),* de esta manera, el eje vial de la carrera 5 y las bodegas del ferrocarril al ser elementos que se han deteriorado con el paso del tiempo, por medio de una recuperación integral, se quiere mejorar las dinámicas urbanas que en este sector se generan y así mismo, implementar estrategias para la conexión y conservación del paisaje cultural.

## **PAISAJE URBANO**

Según Gordon Cullen en su obra *“Paisaje Urbano”*, afirma que la división del espacio es estudiar cualquier vista de la ciudad, en este caso el elemento lineal tiene como finalidad atraer la vista del espectador, por tanto, la perspectiva siempre va tener la intención de interesar por su composición al momento de bordear un eje.

Por consiguiente, la conformación de las bodegas del Ferrocarril como elemento articulador y de importancia para el patrimonio cultural de la ciudad tiene como objetivo atraer la vista del espectador, de tal manera que junto a la intervención urbana de la carrera 5 como propuesta de conexión, cumplen a cabalidad la intención que el autor explica en su investigación.

*“No hay procedimiento mejor para dar énfasis a un “acontecimiento” callejero como, por ejemplo, que el de proporcionarle su propia función en el mismo espacio que ocupa, con lo que gana en vitalidad y adquiere el tono centelleante que le da la conversación y la tensión” (Cullen, 1974).* Como intención urbanística para la integración del sector patrimonial de la ciudad con las bodegas del Ferrocarril y la revitalización de la carrera 5 (no solo como un ambiente netamente turístico, comercial y de conservación del patrimonio) se quiere llegar a generar un espacio donde las actividades sociales cumplan la función de darle vitalidad y a su vez sea la respuesta para atraer personas.

De esta manera, la articulación entre el entorno natural y el patrimonio arquitectónico, sería la tarea primordial para darle solución a la propuesta, *“para muchos lo “ambiental” implica una pugna entre lo natural y lo construido” (Menéndez, 2003)* de este modo, el medio ambiente lo entendemos como un espacio que genera sensaciones que en

comparación con el concepto de lo construido, son espacios artificiales que suplen necesidades.

Durante los últimos años, la implementación de proyectos urbanos se está generando de forma interdisciplinar y en diferentes contextos que promueven la regeneración de partes degradadas de la malla urbana, “*este mecanismo de cambio busca crear un conjunto de estrategias y propuestas urbanas para recuperar partes del tejido urbano degradado con los años, o que han sufrido el abandono de los sectores de la ciudad que ya no satisfacía las necesidades de la llamada “Economía Global” (Vieira, 2014)*”, lo que resulta en espacios inutilizados y grandes áreas desaprovechadas dentro de la ciudad, la inseguridad y la degradación del paisaje. En este contexto, los proyectos urbanos se han convertido en parte crucial en la transformación del entorno urbano existente.

## **ECO URBANISMO**

Es así, como interpretamos que para evitar un propósito erróneo a cerca del *eco urbanismo*, damos por concepto que el patrimonio es arquitectónico como natural, con el fin de globalizar el término patrimonio en la unión de elementos que armonicen y promuevan la buena idea de la función y la actividad de una forma vital en la propuesta de revitalización urbana.

Por tanto, la teoría del *Eco urbanismo* analizada por el arquitecto Pedro P. Menéndez de la Universidad Javeriana de Bogotá, la necesidades fisiológicas de las personas en unión con el ambiente natural y el construido tienen que favorecer las sensaciones de cada persona, en este caso se afirma que: “*Un medio térmico adecuado, un aire limpio, luz diurna mesurada, luz solar directa, luz artificial suficiente, ruido moderado, espacio suficiente para hacer ejercicio y para que jueguen los niños” (Menéndez, 2003)*”, por tanto, la intención social dentro de la propuesta de intervención responde a este tipo de planteamiento y así mismo, motivar la identidad con el fin de conservar integralmente todo el proyecto.

Así mismo, la teoría del *Eco urbanismo* tiene una absorción hacia el elemento de la sociedad, por tanto, el entorno tiene que ser vital y social, en donde se proteja la existencia, se motive al entendimiento y la participación por medio de actividades de

recreación e identidad, con el fin de que la percepción del ambiente active los sentidos como lo es el contraste perceptual que en este proyecto será el patrimonio, espacio público y dinámicas sociales como un solo elemento.

*“El urbanismo no resuelve los problemas sociales y económicos o ambientales, pero puede contribuir mucho a su agravamiento o, por el contrario, facilitar unas mejores condiciones de vida” (Seminario Urbanismo Inclusivo, 2012)*

## **URBANISMO EN CONTEXTOS PATRIMONIALES**

Cuando se es difícil encontrar oportunidades de mejoramiento en algunos lugares específicos de la ciudad (sectores marginales y deteriorados), se hace necesario crear diversas estrategias las cuales permitan un desarrollo que con los años potencialice las fortalezas que estos ofrecen para sus habitantes.

*“..La historia urbana mira la construcción del espacio como producto social, considera la forma como este espacio es determinado por la formación social y, a la vez, es determinante de los sucesos que en él se desarrollan. Busca captar los cambios acaecidos en la ciudad e identificar las fuerzas productoras de esos cambios. Su objetivo es considerar el escenario donde se realizan las relaciones sociales, sus ideales y conflictos...” (Niño, 2011)*

¿Cómo tener la libertad requerida para preguntarse por la carrera quinta y las bodegas del ferrocarril de Cali sin los prejuicios que brotan de su situación actual?

Es ahí en donde *“un centro histórico y las conexiones próximas a él, plantea grandes retos y requiere de decisiones que no pueden ignorar la historia y el significado que tiene para las personas”*. (Niño, 2011) ya que para desarrollar un proyecto que intente cambiar el tejido social creado por años y las dinámicas sociales presentes allí, es importante el planteamiento integral de un ideal de conservación, en donde su objetivo es la revitalización a partir de estrategias previamente relacionadas con un trabajo arduo de análisis en donde se afronte toda el área y los aspectos patrimoniales, sociales, económicos, inmobiliarios que no permiten la descontextualización de esta propuesta de recuperación y su decadencia.

*Como buscar explicar el proceso de construcción de esta calle, que va más allá de una simple obra civil de ampliación del perfil de una vía para tráfico vehicular”. (Niño, 2011)*

## TEORÍA DE BORDE

Un componente central del intelecto humano es la capacidad de establecer conexiones. Las conexiones entre las ideas permiten un mejor entendimiento de la naturaleza. El reconocimiento de los patrones que se ocultan al observador ocasional es la llave del desarrollo.

*“Estudios neurológicos demuestran que la mayor parte del cerebro está involucrado en la percepción visual, lo que sugiere que la inteligencia ha evolucionado para apoyar el proceso perceptivo” Fischler y Firschein, 1987. (salingaros, 1995)*

Es establecer una relación entre las conexiones mentales y las conexiones entre los elementos urbanos que dan lugar a una ciudad o a una pieza de paisaje urbano organizado, ya que cada edificio incluye uno o más nodos de actividad humana. *“Los nodos externos van desde los que están totalmente expuestos hasta los que tienen varios grados de resguardo parcial.”(salingaros, 2005)*

Las conexiones visuales y urbanas son necesarias para la creación de una imagen coherente del ambiente urbano.

La red urbana se encuentra compuesta por todo el exterior y por los elementos articuladores como áreas peatonales y verdes, muros, sendas peatonales y caminos que van desde una ciclo vía hasta una autopista. *“Observaciones empíricas refuerzan el concepto de que mientras más fuertes son las conexiones y más subestructura tenga la red, una ciudad tiene más vida.”(Alexander, 1965, Gehl, 1987).*

La arquitectura entrelaza elementos y espacios para alcanzar la cohesión, además las conexiones en diseño urbano encadenan entre ellos a tres tipos distintos de elementos: *elementos naturales, nodos de actividad humana y elementos arquitectónicos.”(salingaros, 2005)* Las actividades humanas definen nodos tales como un lugar de trabajo, una residencia, un conjunto de tiendas o un sitio para sentarse y beber una taza de café. Los elementos arquitectónicos incluyen todo lo que los seres humanos construyan para conectar elementos naturales y refuercen sus nodos de actividad.

Los bordes no están totalmente definidos por las estructuras como un gran edificio o un monumento, estos pueden ser más efímeros o modestos y estos deben atraer a la gente por alguna razón; Entonces, un edificio será un nodo solo si ahí existe una actividad bien definida. En contraste, *“los sitios arquitectónicos que no refuerzan la actividad humana, fracasan, se aíslan ellos mismos de la red urbana.”*([salingaros, 2005](#))

*....”Aquella periferia o “interface” es una franja territorial que denota una transición de los aspectos urbanos predominantes: densidad de ocupación, morfología, usos urbanos, dinámicas socio-culturales, etc. a lo natural o hacia los usos del suelo urbano.”*  
*(Toro, Velasco, Niño, 2005)*

## ESPACIOS INTERSTICIALES

Entendiendo al territorio como un todo, indisoluble de la acción/representación, el espacio intersticial fue definido como: *“Producto de modos de territorialización determinados a partir del cambio o superposición de apropiaciones (programadas o imprevistas) que ocurren en una misma localización espacial.”* ([Fariña, 2006](#)).

Este enfoque condujo al desarrollo del análisis en patrones de apropiación predominantemente espontáneos, desde lo material (transformaciones físicas), lo temporal (permanencia / transitoriedad), lo legal (marginalidad), y lo cultural (surgimiento de nuevos imaginarios y sentidos). Se entiende entonces como un *“espacio entre” y específica que se refiere al espacio creado por la obra para proponer, provocar y evidenciar las relaciones humanas.* ([Fariña, 2006](#)).

El estudio de la intersticialidad permitió determinar una condición conceptual general de otras situaciones particulares en términos de escalas. Cuando se habla de intersticio, se refiere a la *“situación espacial particular y diferenciable determinada por improntas espaciales emergentes de la superposición de nuevas programaciones o usos imprevistos o espontáneos en un mismo sitio.”* ([Fariña, 2006](#))

Un *intersticio* entonces es siempre una localización producto del cambio: reprogramación prevista u espontánea, desprogramación, manifestándose en oposición a la conservación, a la continuidad.



## **Marco Normativo**

Es importante reconocer las leyes y las normativas que se competen para un buen desarrollo del proyecto, ya que es una guía, una regla a seguir con parámetros exactos, que nos dictaminan unas determinantes o secuencias para el buen desarrollo con porcentajes y parámetros que nos conlleva a un proyecto ya desarrollado con una normativa a seguir.

*“Es importante reconocer las leyes y las normativas que nos competen para un buen desarrollo del proyecto, ya que es una guía, una regla a seguir con parámetros exactos y conclusos, que nos dictaminan unas determinantes o secuencias para el buen desarrollo con porcentajes y parámetros que nos conlleva a un proyecto ya desarrollado con una normativa a seguir.”*  
**RECONOCIMIENTO PRELIMINAR – POT CALI 2015**

En el desarrollo de cualquier proyecto, es de gran importancia reconocer las normas y las leyes que lo dictaminan, ya que las leyes y las normas son para cumplirlas y para ejercerlas.

## **Antecedentes Para La Investigación**

Para la investigación previa, se tuvo en cuenta varios **documentos normativos** que permitieron el desarrollo de la investigación de forma adecuada, dejando claro los parámetros que son de vital importancia para la realización del proyecto.

Se asumió en su realización, las especificaciones más importantes contenidas en el **POT** de la ciudad de Cali, brindando el seguimiento del análisis riguroso de cada elemento urbano, además de conocer y extraer los aportes y nuevos proyectos contenidos en el **PLAN DE DESARROLLO-2015** de la ciudad, dejando en claro que el proyecto que se realiza si este ligado con el avance y plan a futuro de la ciudad.

## NORMATIVA

- Plan especial de protección del patrimonio urbano-arquitectónico Santiago de cali
- Normativa para conservación de bienes. POT-CALI
- *Plan de desarrollo 2012-2015 Municipio de Santiago De Cali “CaliDA, una ciudad para todos*

<b><u>NORMATIVA / RESUMEN</u></b>	
<b>Plan especial de protección del patrimonio urbano-arquitectónico de Cali</b>	Es aquel acuerdo especial en donde se indica las condiciones en que se debe trabajar los elementos que se encuentren declarados como bienes arquitectónicos o urbanísticos, en donde se muestra el proceso de declaratoria además de guiarnos con el documento de diagnóstico de bienes inmuebles patrimoniales y el catálogo de fichas individuales para bienes patrimoniales.
<b>Normativa para conservación de bienes. POT- CALI</b>	Normativa especialmente dirigida a las intervenciones de bienes de conservaciones, en donde se muestra en orden los componentes que debe tener un bien de este tipo, además de su clasificación por normativa y la forma en que se debe intervenir. (normativa de y especificaciones de bienes inmuebles)
<b>Plan de desarrollo 2012-2015 municipio de Santiago De Cali “caliDA- una ciudad ciudad para todos”</b>	Este documento nos muestra todos los planes de desarrollo planteados y visualizados en la ciudad hasta el 2015, en donde se identifica diversos proyectos a gran escala y muy importantes para la ciudad. Nuestra investigación y proyecto de intervención se relaciona muy estrechamente con un plan de desarrollo que ahí se menciona: <b>Adecuación y plan de renovación “<u>corredor verde</u>”</b> , el cual se realizara en toda la distancia lineal de las vías del tren del pacifico dentro de la ciudad, lo que incluye bienes de interés patrimonial (estación de ferrocarril) y las bodegas, las cuales no están declaradas patrimonialmente en la actualidad, Ley 387 y ley 1185

*Tabla 1. Resumen normativa del proyecto. Elaboración de tabla por Claudia Marcela Alzate Zúñiga, 2015*

## Diseño Metodológico

Para establecer claramente el origen del proyecto y los conceptos fundamentales que se requieren para él, es importante hablar de donde surge la problemática y su idea inicial, que se genera a partir del título y que desencadena diversos puntos para analizar y complementar la investigación. Para encontrar el título adecuado, fue importante reconocer los principales conceptos que se tuvieron en cuenta para la investigación inicial, que acompañan y complementan hasta el final el proyecto a realizarse.



**Ilustración 2.** Diagramación de conceptos abordados para la formulación del título de la investigación. Elaborado por Claudia Marcela Alzate Zúñiga, 2015

Estos conceptos surgen, de la previa investigación y rigurosa extracción de temas principales que más influyen en el diagnóstico y el desarrollo del proyecto, comenzando su importancia desde su título.

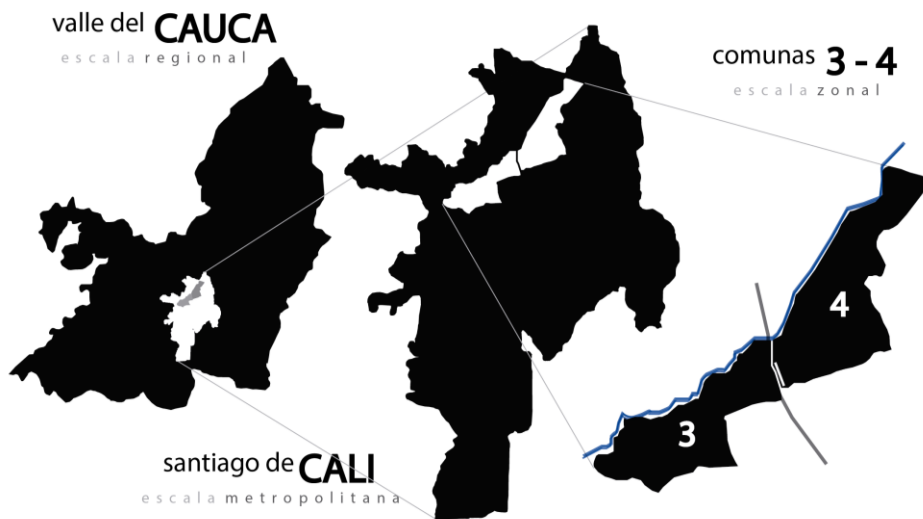
# **CAPITULO I**

## **Diagnóstico del Lugar**

Este componente incluye las actividades de diagnóstico para la construcción del eje investigativo y que forma la estructura de metodología del documento.

El capítulo recopila los análisis técnicos desarrollados de forma interdisciplinar en los componentes [Socio-Económico](#), [Ambiental](#), [Movilidad](#) y [Patrimonio](#) y como estos se articulan.

### **Localización**



*Ilustración 3. Localización del proyecto por escalas en la ciudad de Cali.  
Elaborado por Jenny Alejandra Montes Casasbuenas. 2015*

Para iniciar el análisis contextual y conocer debidamente la zona de intervención, es importante hacer un conteo desde lo general a lo particular, comenzando desde el departamento, su influencia para la región y el crecimiento para la ciudad.

#### **Escala de Estudio:**

**País:** Colombia

**Departamento:** Valle del Cauca

**Ciudad:** Santiago de Cali

**Comuna:** 3 y 4

## **VALLE DEL CAUCA** Escala Regional

El territorio de Colombia, para su mejor administración se divide en secciones, cada una con límites determinados, que se llaman Departamentos, son hoy veinticuatro en total. El Valle del Cauca resulta de la unión de dos provincias las cuales son Cali y Buga. Su nombre se deriva porque su llanura es atravesada por el Río que lleva su mismo nombre (Cauca). Políticamente el Valle del Cauca se encuentra dividido en 42 municipios su capital es Santiago de Cali.

## **SANTIAGO DE CALI** Escala Metropolitana

Santiago de Cali (o simplemente Cali) es la tercera ciudad más grande de Colombia y la capital del Valle del Cauca. Cali es una ciudad dinámica con más de 2 millones de habitantes. Es una ciudad industrial con una economía de rápido crecimiento. Cali tiene una gran ubicación geográfica en la costa oeste de Colombia.

La ciudad se encuentra en un valle, con la Cordillera de Los Farallones en el oeste, el río Cauca en las llanuras del Este y se extiende en el Norte y el Sur. Cali está cerca del puerto de Buenaventura, el puerto principal de Colombia sobre el océano Pacífico.

No fue antes del siglo XX que Cali comenzó a convertirse en una gran ciudad, debido a una posición estratégica para el comercio y los negocios. Hoy en día la mayoría de las exportaciones de Colombia pasan a través de ella en su camino hacia el puerto de Buenaventura. (Cali, s.f.)

## **COMUNA 3 Y 4** Escala Zonal

Las Comunas 3 y 4 están ubicadas al nororiente de la ciudad de Cali, contigua al centro principal y a la zona industrial especial de San Nicolás.

Limita al Occidente con el centro principal de la ciudad y la zona industrial especial de San Nicolás, cuyo límite físico es el ferrocarril Calle 25; al Norte con la comuna 2, al oriente con las comunas 6 y 5; al sur con las comunas 7 y 8.

Los siguientes barrios conforman estas comunas:

Jorge Isaac, Santander, Porvenir, Las Delicias, Manzanares, Salomia, Fátima, Sultana-Berlín, San Francisco, Ignacio Rengifo, Guillermo Valencia, La Isla, Marco Fidel Suárez, Evaristo García, La Esmeralda, Olaya Herrera, Bolivariano, creados por Acuerdo del Concejo Municipal en 1964.

Estos barrios han sufrido diferentes procesos de ocupación, desde asentamientos piratas e invasiones, hasta urbanizaciones desarrolladas bajo todos los requisitos legales, técnico-urbanísticos y de infraestructura de servicios. Actualmente presenta una dinámica transformación en la localización de actividades comerciales e industriales.

## **DIAGNÓSTICO ACTUAL – RETROSPECTIVA** **Diagnostico Socioeconómico**

El análisis socioeconómico se hizo con base a un diagnóstico sobre la problemática social y económica de la ciudad de Santiago de Cali. Este análisis es primordial para el desarrollo posterior del proyecto, debido a que el corredor férreo que atraviesa la ciudad constituye una barrera espacial de lo que se ha denominado “las dos ciudades”. Este estigma hace referencia a la segregación y la desigualdad social y económica entre las zonas oriental y las otras zonas atravesadas por el eje. Actualmente en la zona oriental de la ciudad (dividida por el corredor férreo) vive más de la mitad de la población caleña y representa la población con los menores grados de desarrollo económico y social, debido en gran parte a la falta de acceso a estas oportunidades.

### **Análisis Actual**

Comprende sectores residenciales suficientemente conformados y en proceso de consolidación, que presentan estado de desarrollo incompleto.

El uso residencial ocupa el 39.45% del área total, es decir, un área de 172.1 hectáreas, con densidades hasta de 118.01 viviendas/hectárea para el área residencial de estrato bajo (Barrio Fátima), de 30 viviendas/hectárea para estrato 2 y 20 viviendas/ha. Para el estrato 3.

**Se define como el área de actividad industrial la zona en la cual se ubican establecimientos industriales, de comercio y/o servicios complementarios a la industria.**

La mediana y gran industria se desarrolla sobre los ejes de la Carrera 1ª, 4, 5 y 6, debido a la tradición de ser el sector inmediato de las bodegas del ferrocarril, lo que permitía el intercambio de comercio e industria en la ciudad. La pequeña industria no está localizada en grandes zonas debido a su carácter artesanal o micro empresarial (comercio informal). Este tipo de industria no está totalmente inventariada en el área industrial.

El uso comercial ocupa el 3.6% del área, con 16.1 hectáreas. Actualmente se viene generando un nodo de descentralización de comercio y servicios en el sector del centro histórico y la carrera 5, lo cual genera actualmente el establecimiento de comercio informal e invasión del poco espacio público en el lugar.



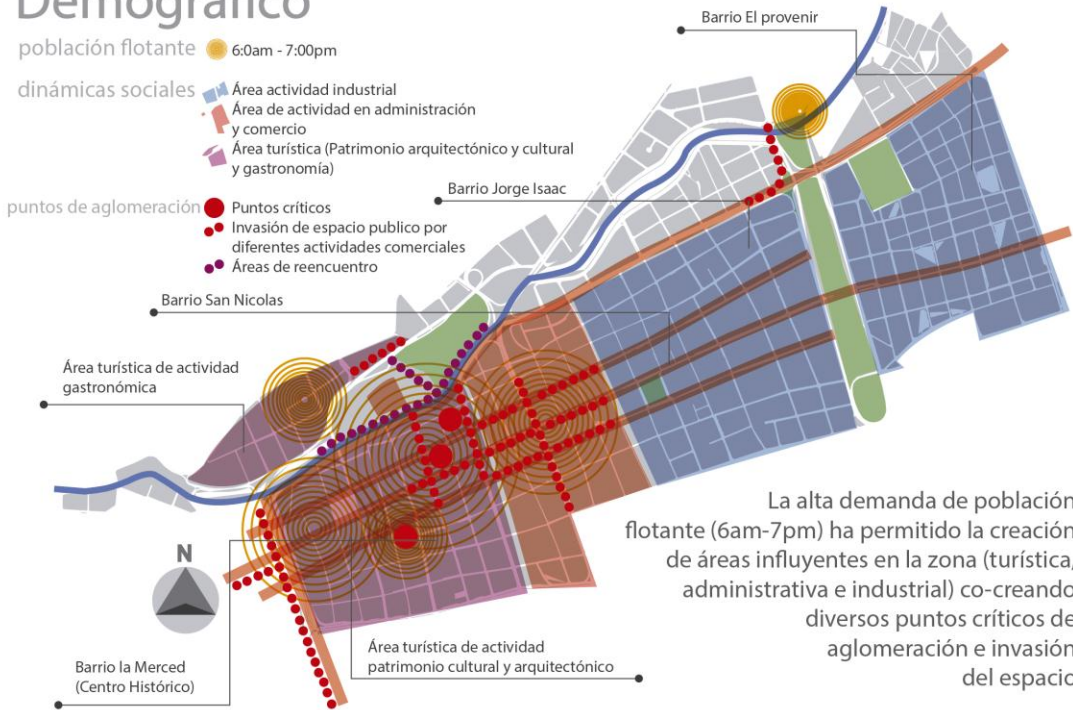
*Ilustración 4. Análisis de equipamiento en la Ciudad. Elaborado por Jenny Alejandra Montes Casasbuenas. 2015*

diagnóstico  
**Demográfico**

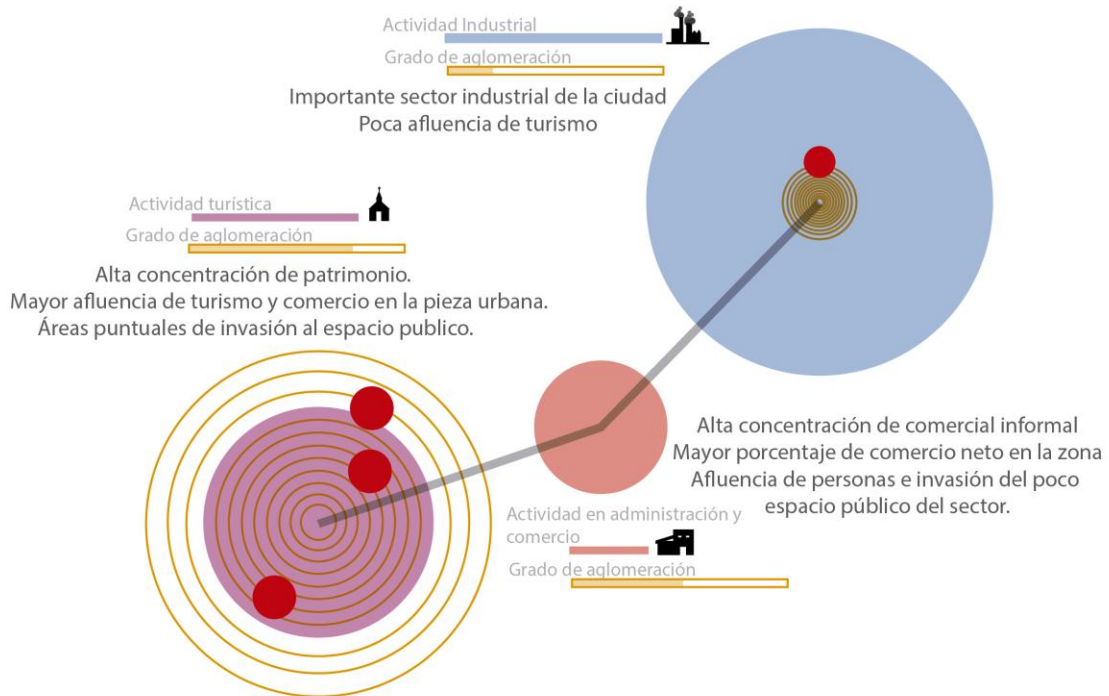
población flotante ● 6:00am - 7:00pm

dinámicas sociales  
 ● Área actividad industrial  
 ● Área de actividad en administración y comercio  
 ● Área turística (Patrimonio arquitectónico y cultural y gastronomía)

puntos de aglomeración  
 ● Puntos críticos  
 ● Invasión de espacio público por diferentes actividades comerciales  
 ● Áreas de reencuentro



La alta demanda de población flotante (6am-7pm) ha permitido la creación de áreas influyentes en la zona (turística, administrativa e industrial) co-creando diversos puntos críticos de aglomeración e invasión del espacio.



*Ilustración 5. Diagnóstico Demográfico y puntos críticos de aglomeración. Elaborado por Jenny Alejandra Montes Casasbuenas y Claudia Marcela Alzate Zuñiga. 2015*



## **Diagnóstico Ambiental**

Como parte del diagnóstico Ambiental, se identificará la situación medioambiental actual de Cali, dentro de lo cual se incluyen estudios existentes de inventarios de emisiones, inventarios de ruido, contaminación, entre otros.

Las zonas verdes suman 12.8 hectáreas, lo que representa el 2.93% del total ocupado. El índice de zona verde por habitante es de 1.86 m<sup>2</sup>/Hab, índice muy bajo si tenemos en cuenta que la meta, según el Plan de Desarrollo del municipio, es tener 6m<sup>2</sup> de zona verde por habitante.



*Ilustración 6. Análisis Estructura Ecológica Principal. Elaborado por Jenny Alejandra Montes Casabuenas. 2015*

## **Problemática Ambiental**

A pesar de que el ambiente de una zona, región o ciudad, determina decididamente la calidad de vida y las posibilidades de desarrollo de una población, los problemas ambientales son, en su mayoría, causados por actividades humanas.

Un problema ambiental se manifiesta en afectaciones negativas a los elementos naturales, en otras palabras, en contaminación, invasión, alteración, extinción, erosión o degradación de los recursos naturales (suelo, agua, aire, fauna y flora, principalmente).

Dichos problemas son causados por la presencia de factores nocivos que deterioran los elementos constitutivos del ambiente, afectando su calidad, la estética del paisaje y claro está, el bienestar humano.

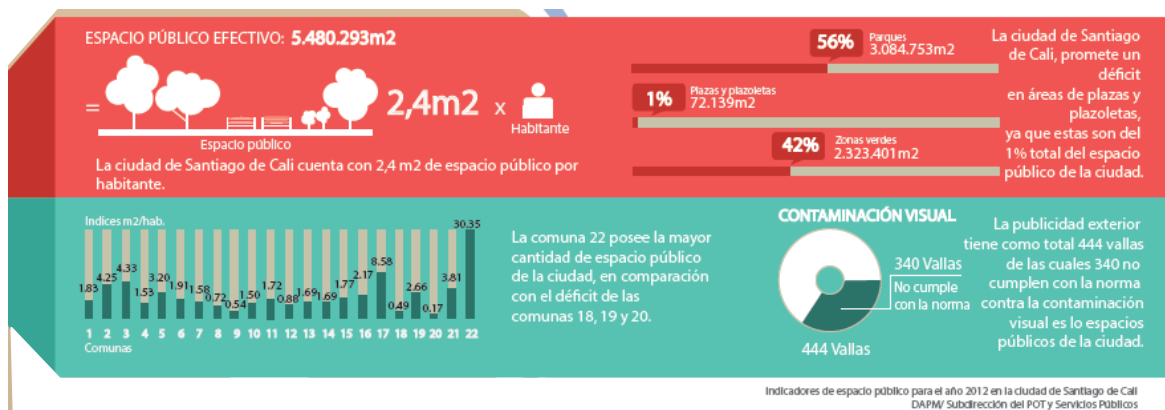
Pero los problemas ambientales hay que entenderlos de manera más humana e integral, como aquellas situaciones que agreden el hábitat, potenciando conflictos y afectando las posibilidades de convivencia, es decir, deteriorando las posibilidades de habitabilidad en el sector, más aún si nuestro entorno es la ciudad, escenario por excelencia de relaciones sociales múltiples y variadas, cuya armonía se ve entorpecida o potenciada por las características del medio.

*Poder socializar, caminar por las calles tranquilamente, divertirse sanamente, disfrutar de las áreas públicas y de un ambiente agradable y hermoso, hacen parte de expectativas ciudadanas. Por eso, solucionar los problemas ambientales es construir vecindario, construir barrio, construir ciudad. (Convivencia ciudadana en ambientes sanos,2008)*

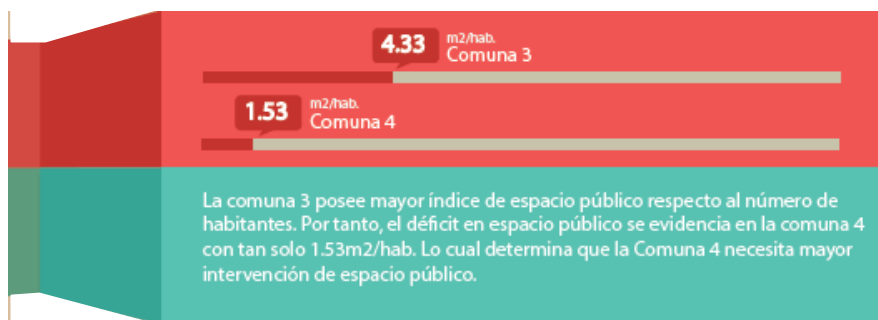
En la identificación de un hecho como problema intervienen muchos factores. La percepción humana con su carga de subjetividad, es uno de ellos. Un basurero puede ser, por ejemplo, percibido como problema por los habitantes de un vecindario; mientras que puede ser fuente de vida e ingresos para quienes viven de clasificar y vender las basuras. Por esta razón, para los habitantes de un sector, una situación particular que los afecta en su cotidianidad puede ser un problema y no serlo para los moradores de un sector vecino.

Los problemas ambientales que aquí se presentan tienen en cuenta:

- La percepción, basada en la vivencia personal y cotidiana de los pobladores.
- La racionalización, en la que se califican cuantitativamente los principales problemas buscando encontrar sus orígenes, la interacción con otros factores, las posibles consecuencias y las perspectivas de solución.



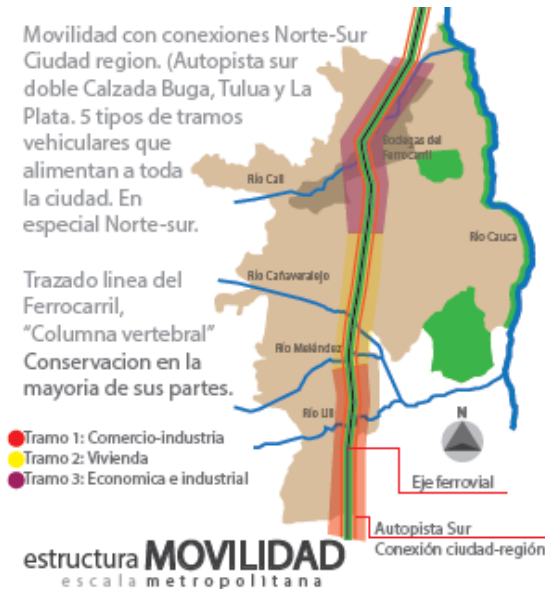
*Ilustración 7. Análisis escala Metropolitana- Componente Ambiental. Elaborado por Jenny Alejandra Montes Casasbuenas y Claudia Marcela Alzate Zuñiga. 2015*



*Ilustración 8. Análisis escala zonal - Componente Ambiental. Elaborado por Jenny Alejandra Montes Casasbuenas y Claudia Marcela Alzate Zuñiga. 2015*

## Diagnóstico de Infraestructura

El diagnóstico de accesibilidad, inicia con la evaluación de las condiciones de accesibilidad geográfica (espacial) de la población (a nivel de barrios) que vive en radios de proximidad al conjunto de bodegas del ferrocarril y a las diferentes actividades (movilidad, equipamientos públicos colectivos, de empleo y a otros servicios de educación, salud, cultura, recreación y deporte), precisamente los que se encuentran definidos dentro de la regulación e investigación del POT.

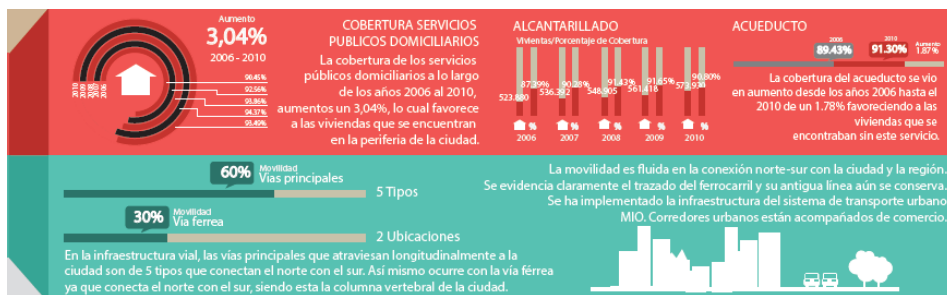


*Ilustración 9. Estructura Vial de la Ciudad. Elaborado por Jenny Alejandra Montes Casasbuenas. 2015*

### Conformación de la Red Vial

La red vial está consolidada y representa el 29.0% del área, teniendo esta comuna importantes vías como la Carrera 1, la Carrera 5, la Avenida 5N, la Calle 52 y la Autopista Oriental que le dan óptimas condiciones de accesibilidad desde y hacia el resto de la ciudad.

- La longitud de la red vial es 71.590 m.,
- Las vías en asfalto tienen 39.360 m.,
- Las vías en concreto tienen 25.410 m., y
- Las vías sin pavimentar 6.820 m
- La totalidad de la red vial pavimentada es el 90.47 %

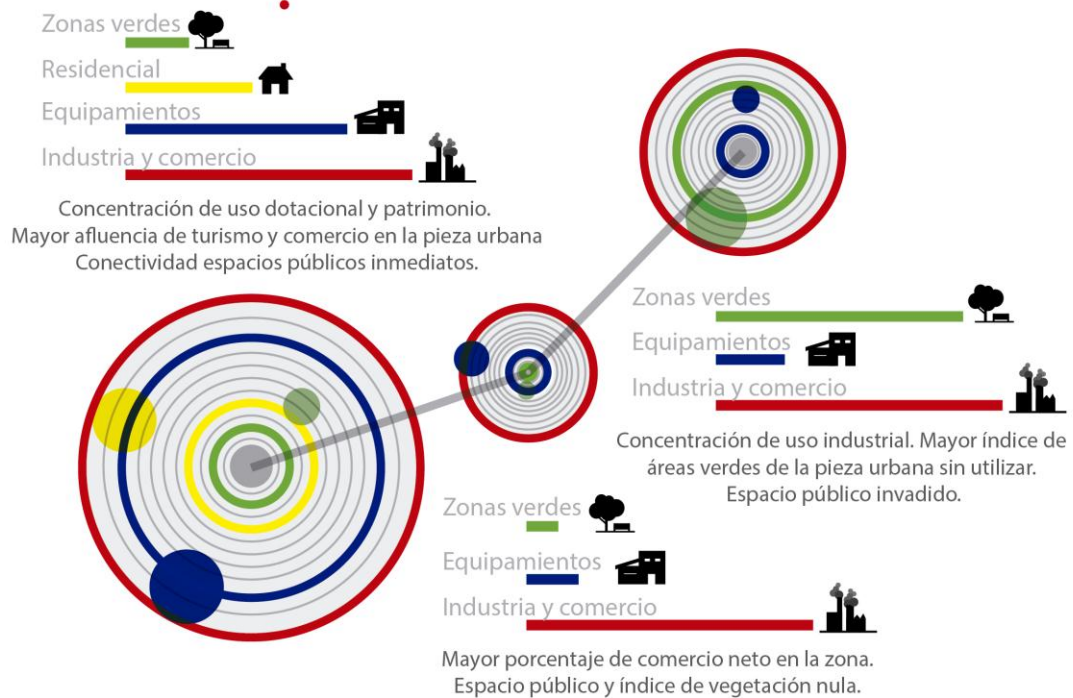


*Ilustración 10. Análisis escala metropolitana – Componente Infraestructura. Elaborado por Jenny Alejandra Montes Casasbuenas y Claudia Marcela Alzate Zuñiga. 2015*

Los siguientes puntos presentan alto nivel de congestión vehicular:

diagnóstico

## Usos, Espacio público y movilidad



*Ilustración 11. Diagnóstico de usos y espacio público.*

Elaborado por Jenny Alejandra Montes Casabuenas y Claudia Marcela Alzate Zúñiga. 2015

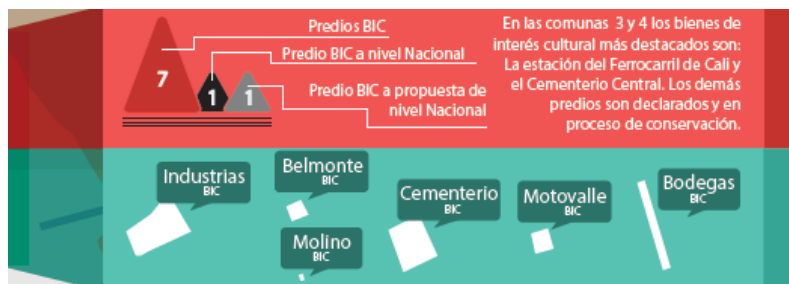
## Diagnostico Patrimonial

El ferrocarril jugó un papel muy importante en la organización de la ciudad, pues las industrias se ubicaron cerca al centro de transporte de carga. Las paralelas del tren (que hoy conforman el límite de la Comuna 4) se convirtieron, por algún tiempo, en un verdadero muro de contención de la expansión de la ciudad, que fue desbordado en los 50, cuando la ciudad crece a lado y lado de la vía férrea.



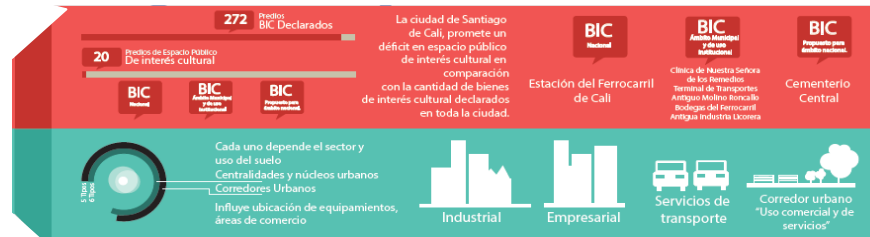
*Ilustración 12. Análisis del patrimonio de la Ciudad. Elaborado por Jenny Alejandra Montes Casabuenas. 2015*

La falta de reglamentación de instrumentos de financiación y gestión para la protección del patrimonio, ha permitido que el crecimiento de deterioro de los BIC en la ciudad y el sector se evidencia, afectando su inventario y conservación.

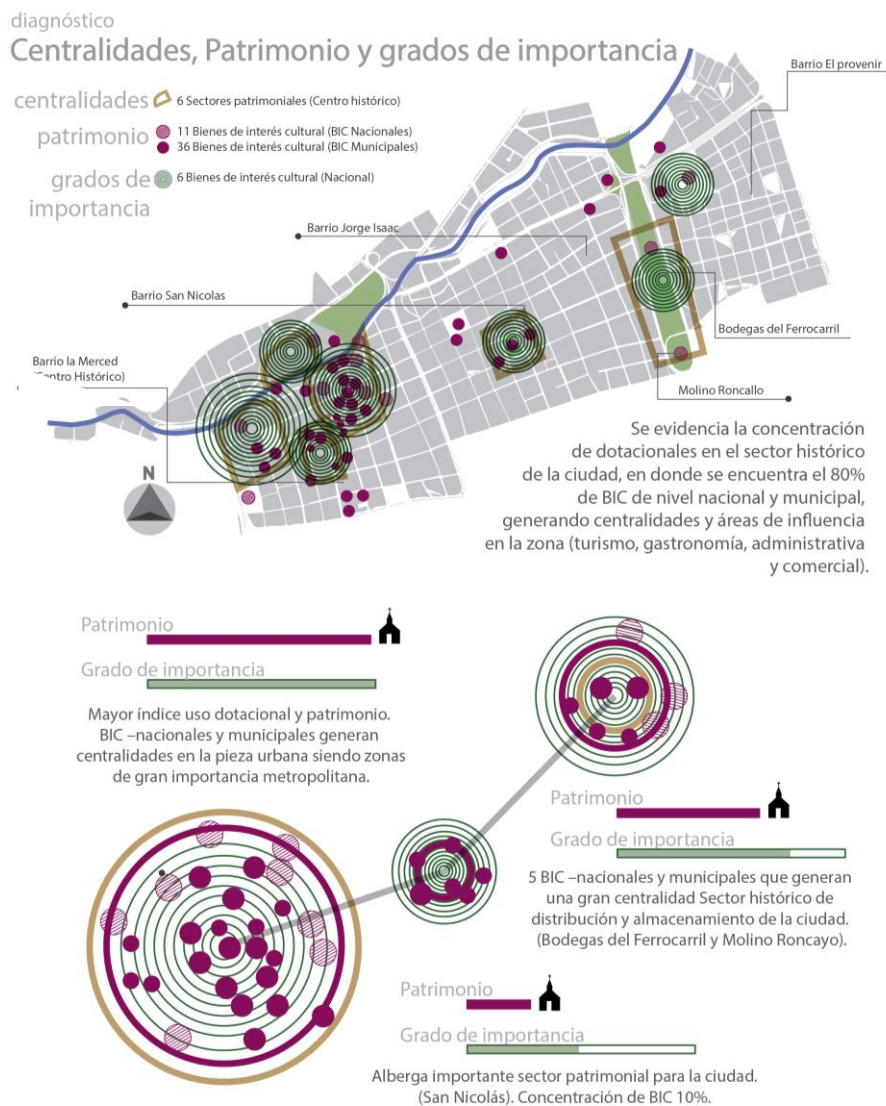


*Ilustración 13. Conteo de Bienes de interés cultural en el sector. Elaborado por Jenny Alejandra Montes Casabuenas. 2015*

Según la investigación realizada, no está claro cómo se van a mantener los BIC que en la actualidad se encuentran en un estado avanzado de deterioro y su relación a futuro con los planes especiales de la ciudad.



**Ilustración 14.** Análisis Local- afectaciones en los Bienes de interés cultural (BIC). Elaborado por Jenny Alejandra Montes Casasbuenas. 2015



**Ilustración 15.** Diagnóstico de centralidades y grados de importancia del patrimonio. Elaborado por Jenny Alejandra Montes Casasbuenas y Claudia Marcela Alzate Zuñiga. 2015



Invasión de espacio público  
(Comercio informal)



Contaminación por  
basuras



Déficit de áreas verdes  
y vegetación urbana



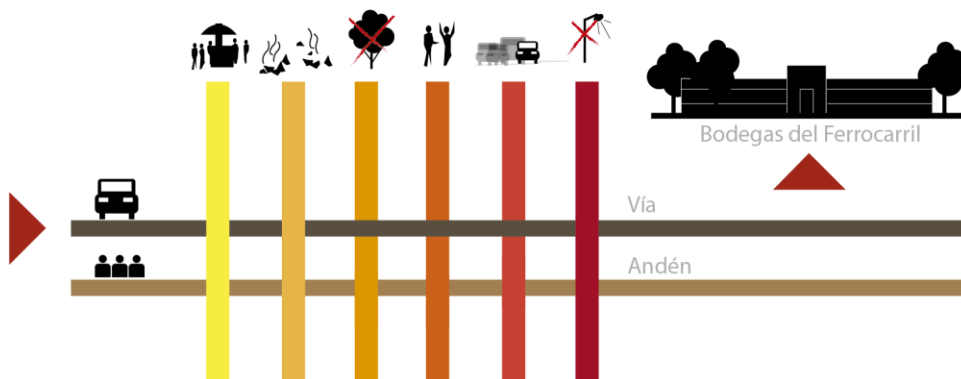
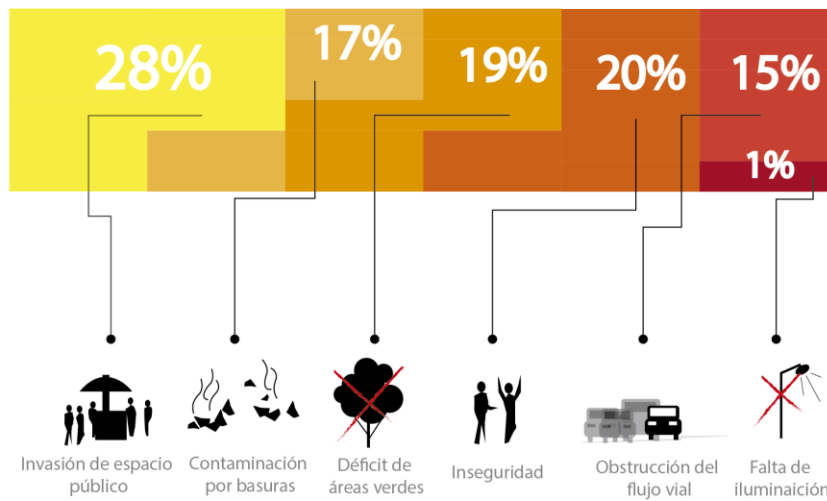
Inseguridad



Obstrucción del flujo vial  
por parqueos en la vía



Falta de iluminación



**Ilustración 16.** Infografías de Problemáticas en el sector.

Elaborado por Jenny Alejandra Montes Casasbuenas y Claudia Marcela Alzate Zúñiga. 2015



## **CAPITULO II**

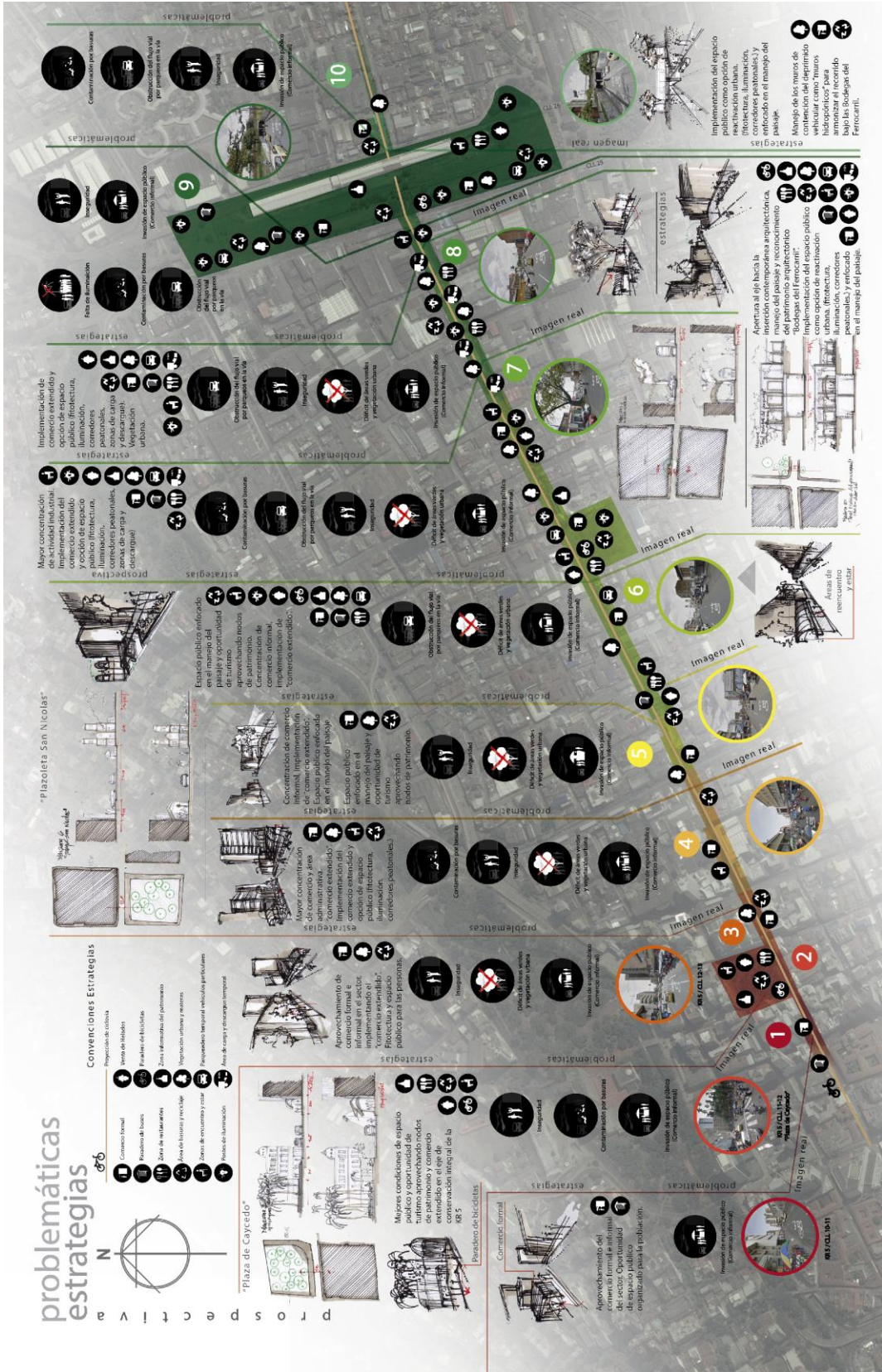
### **Ejercicio Proyectual**

Dentro de la ciudad, uno de los lugares que tradicionalmente alberga importantes dinámicas sociales y que en muchas veces marca el pulso de la ciudad, es su centro histórico; Sin embargo, muchos de ellos, a pesar de estar en el epicentro, se encuentran desarticulados con el resto de la ciudad, debido probablemente al crecimiento en las periferias y la desorganización que muchas veces marca el dinamismo propio del lugar: vendedores informales que trabajan en el área, las malas condiciones de higiene, deterioro en el patrimonio y un entorno en el que prima la inseguridad y la poca identidad de sus habitantes.

### **Planteamiento De Estrategias**

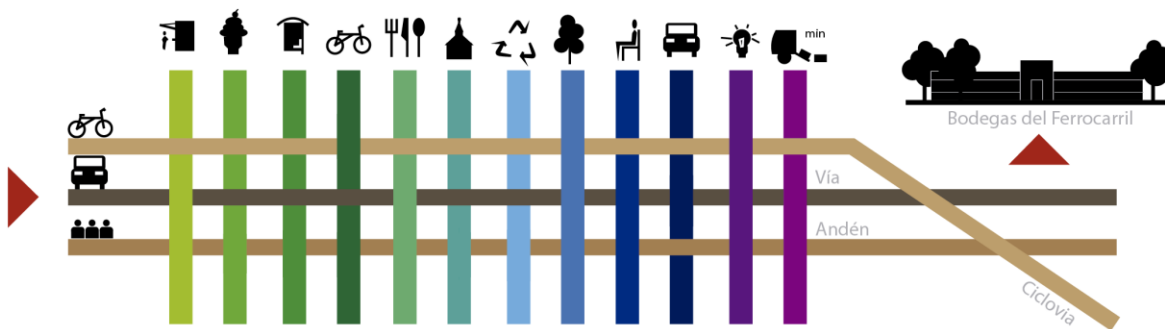
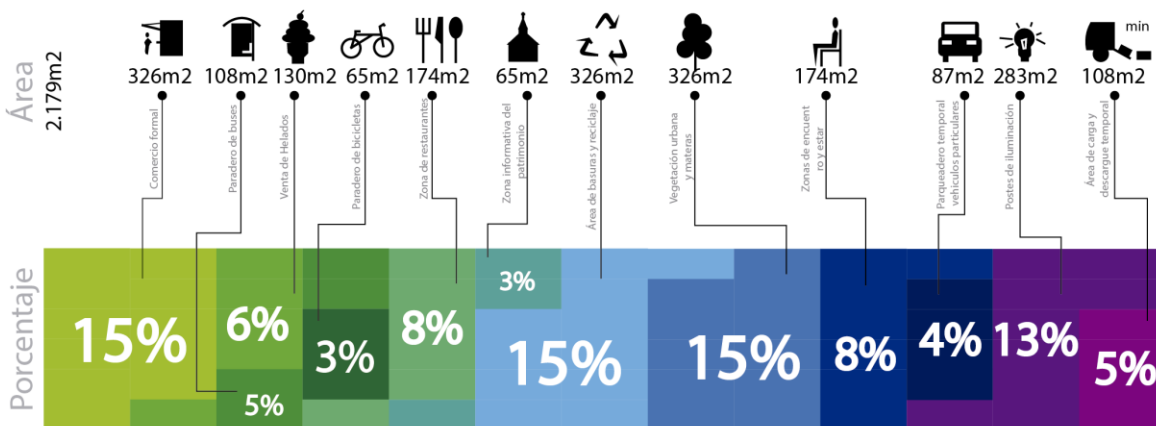
En el desarrollo de la propuesta fue importante el reconocimiento de toda la problemática actual en el sector, tomando como referencia el estudio puntual de las dinámicas sociales y las necesidades de los habitantes, donde se consideraron y permitieron el planteamiento de estrategias que se utilizaron para el proyecto.

Estas estrategias se plantearon en la totalidad del proyecto, haciendo énfasis en la distintas escalas que se abarcan en el proyecto (metropolitana, zonal y puntual) y la relación que tienen con la ciudad, donde el principal objetivo es mejorar la conexión y conservación de su centro histórico, su potencial y los elementos que la convierten en un punto focal de la ciudad de Cali.



*Ilustración 17. Identificación de problemáticas y estrategias puntuales en el proyecto. Elaborado por Jenny Alejandra Montes Casasbuenas y Claudia Marcela Alzate Zúñiga. 2015*

## Estrategias urbanas



*Ilustración 18. Infografía de estrategias planteadas en el desarrollo del proyecto. Elaborado por Jenny Alejandra Montes Casabuenas y Claudia Marcela Alzate Zúñiga. 2015*

## **Emplazamiento**

*El centro histórico, el eje comercial de la carrera 5 y las bodegas del ferrocarril del pacífico junto con su entorno, fueron elegidos como área de intervención para rescatar el espacio público, el paisaje urbano y remarcar la importancia que debe tener toda centralidad en una ciudad.*

El proyecto no sólo consiste en la conservación y reactivación de una parte importante del centro de la ciudad, sino que se considera su transformación social, integrándola y articulándola con las bodegas del ferrocarril del pacífico y su entorno inmediato, transformando el área de influencia en un centro de actividades comerciales, turísticas y de exploración en sus elementos patrimoniales.

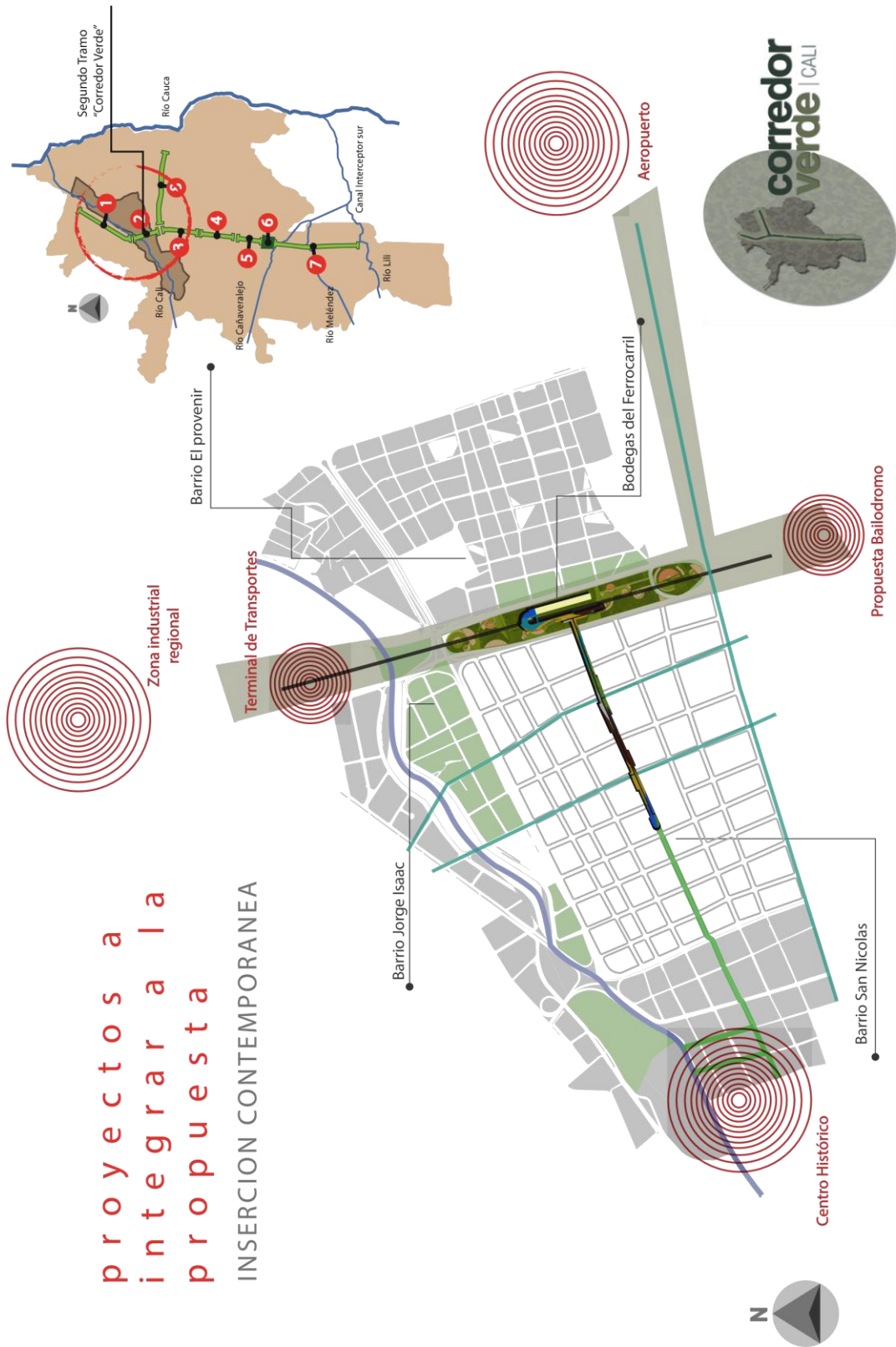
Se entiende el proyecto como un instrumento de estrategia urbana para un desarrollo sostenible del Centro Histórico, donde el componente del espacio público y el paisaje se constituyen como sus elementos estructurales. Por lo tanto ésta propuesta estratégica consideró el Centro como pieza fundamental y lo que determinó el trabajo para su recuperación y conservación.

## **Relación y Tensiones**

*“El principal reto para ciudades hoy en día es la generación de proyectos integrales, que tengan un impacto social, económico, cultural, ambiental y que busquen un enfoque multisectorial de la sostenibilidad”.*

*Laboratorio de Diseño Urbano en Montería, Equipo ‘Taller Urbano Bogotá-Viena’, 2014.*

Este proyecto se consolida a través de sub-proyectos estratégicos, que plantean la recuperación integral del espacio urbano como catalizador fundamental para la renovación y el desarrollo del sector.



Integración propuesta junto al plan parcial de desarrollo "Corredor Verde" como equipamiento de Estación Central para el Tren Ijiero para la ciudad de Cali.

**Ilustración 19.** Relación del proyecto con la ciudad.

*Proyectos a integrar a la propuesta.* Elaborado por Jenny Alejandra Montes Casasbuenas. 2015

## **Conceptualización**

La ciudad se ha adaptado para permitir el paso del vehículo, la consolidación, el abandono junto con la poca identidad en sus habitantes y su expansión hacia las periferias; en donde los pocos espacios para el peatón son el resultado de vacíos discontinuos y fragmentados, producto de la importancia que se le ha dado a la malla vial.

La construcción y consolidación del espacio ha afectado la estructura ecológica, disminuyendo su porción y dividiéndose dentro de la ciudad; es ahí en donde el espacio público es igual hoy en día a *zonas residuales* dentro de la ciudad.

Es importante entender que el proyecto consideró el “patrimonio” no como algo estático ubicado en el pasado, deduciendo que el valor no consiste en la ‘conservación’ del pasado, sino en entenderlo como guía de proyección hacia el futuro.

Es por esto, que en el planteamiento del proyecto, se considera como:

*El eje urbano sobre la carrera 5 y su relación con las bodegas del ferrocarril del pacífico, se pensó como un lugar de encuentro e intercambio ciudadano, en donde además de resaltar el patrimonio tanto arquitectónico y urbano se maneja el paisaje de manera innovadora*

Por lo anterior, se plantea como eje estructurador, un sistema único que integra 4 conceptos fundamentales para el funcionamiento y la regeneración de la ciudad:

1. La movilidad
2. el espacio público
3. la estructura ecológica
4. las actividades y dinámicas urbanas

En donde se convierta el proyecto en un “*Sistema de actividad multimodal*” que permita para las personas, el aprovechamiento del espacio público como punto focal para la regeneración de ciudad.

El proyecto consta de tres unidades de actuación, en donde cada una propone una conservación integral del sector, además de responder al lenguaje patrimonial e industrial que se mantiene en el centro de la ciudad y generar estrategias para la implementación del espacio público, como componente estructural en los cambios y nuevos planes que se desarrollan en la ciudad de Cali.

## Unidades de Actuación

### 1. Plaza de Caycedo- entorno:

La propuesta de este sector, consiste en la implementación de estrategias urbanas que permitan reorganizar el entorno y dar respuesta a las mayores problemáticas que anteriormente se identificaron en el capítulo de análisis y que se encuentra actualmente en el centro histórico de Cali.



*Ilustración 20. Estado actual Plaza de Caycedo.  
Fuente: [Google Earth/Cali-2015](#)*

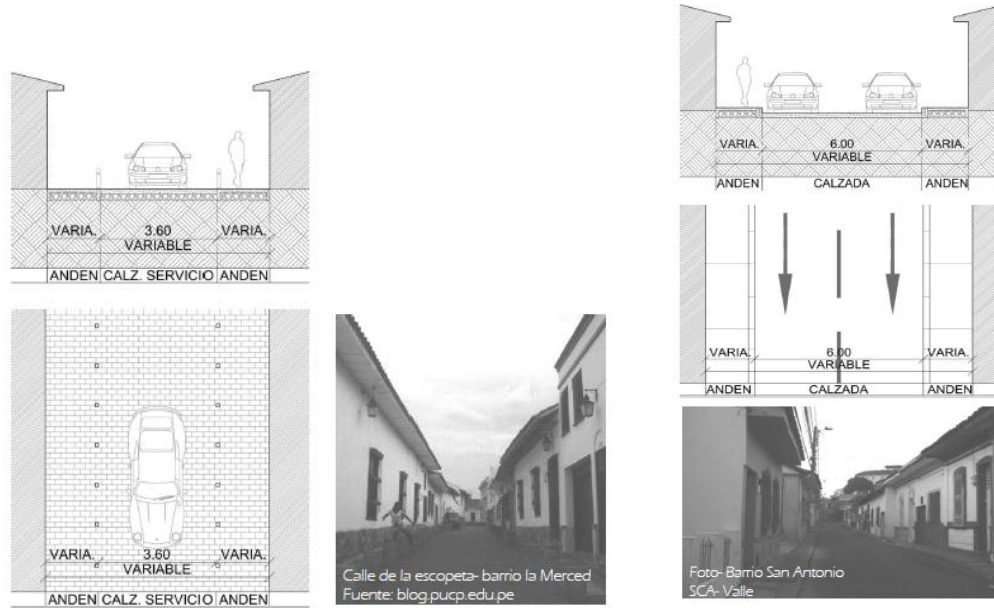


*Ilustración 21. Prospectiva Plaza de Caycedo.  
Elaborado por Jenny Alejandra Montes Casasbuenas. 2015*

El proyecto en este sector, radica en la implementación del espacio público, en su reorganización y adecuación, ya que al tener un proceso de consolidación de hace varios años, la prioridad peatonal y el espacio público de calidad no se implementa en la actualidad, en donde los índices de área verde son muy bajos y la invasión casi en su totalidad en los recorridos peatonales cada día es más preocupante.



**Perfiles Viales:**



*Ilustración 22 - 23. Perfiles viales contenidos en el Manual MECEP (sca cali)*



*Ilustración 24. Levantamiento perfil actual plaza de caycedo- Cra.5. Elaborado por Claudia Marcela Alzate Zuñiga. 2015*



**C2 CORTE TRANSVERSAL**  
 ESC: 1/200

*Ilustración 25. Prospectiva perfil Cra.5- Calle 13. Elaborado por Claudia Marcela Alzate Zuñiga. 2015*

### **Propuesta de diseño:**

En la propuesta de este sector, se implementa la adecuación del espacio público en la Plaza de Caycedo y el eje de la carrera 5, los cuales para evitar la invasión de los ejes peatonales e incrementar el índice de zonas verdes, se plantea que el perfil vial siga la normativa contenida en el [Manual MECEP](#) en donde se especifica que en los sectores patrimoniales, se conserven los BIC y el ancho vial sea de 6 mts, el cual se encuentre con paso restringido (utilización de adoquín) para evitar deterioros y accidentes que pueden afectar a los **BIC**.

El proyecto prolonga este perfil de vía, desde la Plaza de Caycedo hasta la calle 15, en donde se articula con la 2da. Unidad de actuación, que se ubica en el barrio San Nicolás; Las características de este eje se centran en la propuesta de espacio público extendido en donde en algunas zonas, se plantean áreas verdes, las cuales están acompañadas de elementos paisajísticos (elementos verdes “guayacanes” y mobiliario) sujetos a los nuevos planes de adecuación que se quieren realizar en el sector.



*[Ilustración 26.](#) Prospectiva Plaza de Caycedo.  
Elaborado por Jenny Alejandra Montes Casasbuenas. 2015*

## 2. Eje Urbano- Carrera 5:

*Elemento integrador capaz de albergar la mayor cantidad de dinámicas urbanas y sociales: recorridos, espacios verdes y reserva ecológica posible.*

La propuesta de esta unidad, consiste en la implementación de estrategias urbanas que permitan reorganizar el entorno y dar respuesta a las problemáticas que anteriormente se identificaron en el capítulo de análisis, a partir de un elemento contemporáneo que se inserta en el sector, generando una relación urbana y paisajística.



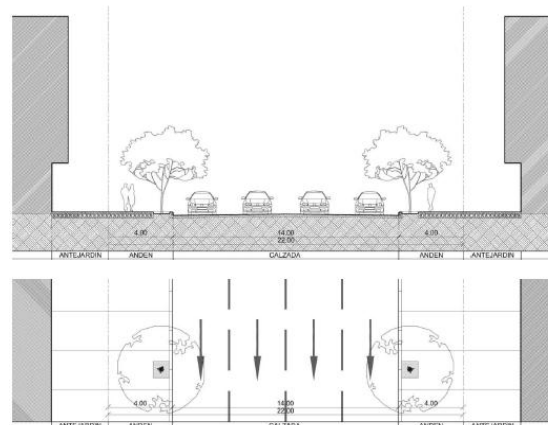
*Ilustración 27.* Estado actual barrio San Nicolás  
*Fuente:* [Google Earth/Cali-2015](#)



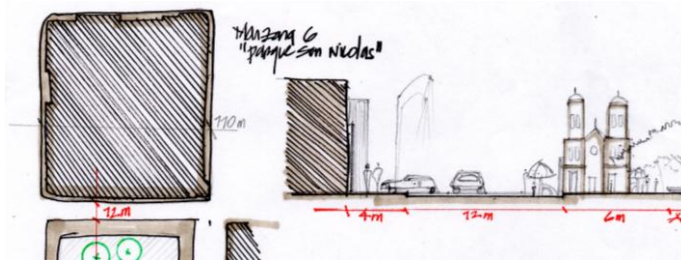
*Ilustración 28.* Prospectiva nocturna Barrio San Nicolás  
*Elaborado por* Jenny Alejandra Montes Casasbuenas. 2015

El proyecto parte de la carrera 5 con calle 15 en donde se prolonga, desde la Plaza de Caycedo, hasta el barrio San Nicolás en donde se articulan por medio de un eje urbano elevado, el cual pretende el manejo del paisaje urbano y arquitectónico, además de la implementación del espacio público.

### Perfiles Viales:



*Ilustración 29.* Perfiles viales contenidos en el *Manual MECEP (sca cali)*



*Ilustración 30. Levantamiento perfil actual plaza de San nicolas-Cra.5  
Elaborado por Claudia Marcela Alzate Zuñiga. 2015*



*Ilustración 31. Prospectiva perfil Cra.5-calle 22  
Elaborado por Jenny Alejandra Montes Casasbuenas. 2015*

### **Propuesta de diseño:**

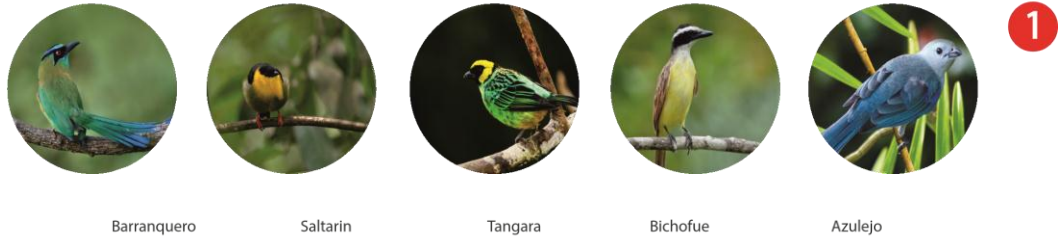
En la propuesta de este sector, se implementa la adecuación del espacio público en el barrio San Nicolás, sobre el eje de la carrera 5, los cuales para evitar la invasión de los ejes peatonales, la inseguridad e incrementar el índice de zonas verdes, se plantea que el perfil vial siga la normativa contenida en el [Manual MECEP](#) en donde se especifica que en los sectores de carácter industrial, el ancho vial sea de 14 mts, en donde se proponga zonas verdes, peatonales en la totalidad de este.

Las características de este eje se centran en la propuesta de espacio público elevado en donde en algunas zonas, se plantean áreas verdes, las cuales están acompañadas de elementos paisajísticos (elementos verdes, Iluminación y mobiliario) sujetos a las necesidades que se presentan en los habitantes del sector.

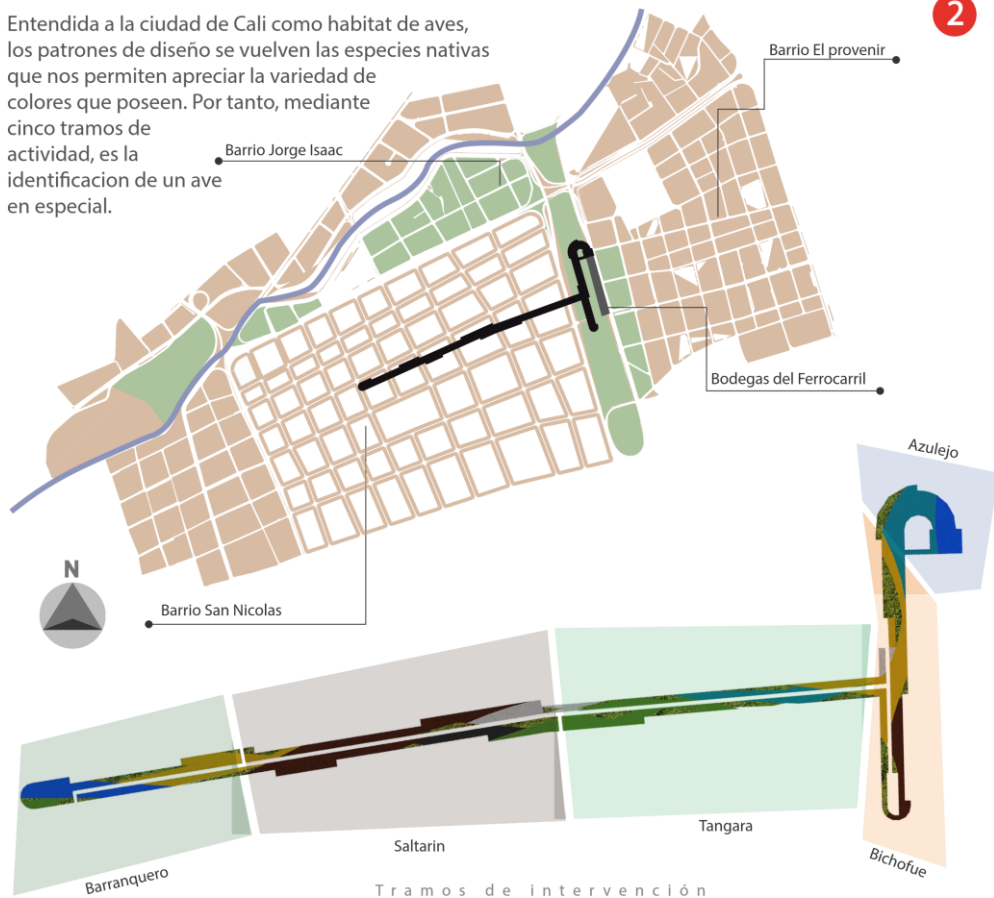
*El espacio público elevado, nace de la prioridad de proponer áreas verdes, corredores de movilidad continua, control en el comercio informal, seguridad, manejo del paisaje urbano y arquitectónico además de la revitalización de este sector en la ciudad;*

Es así como esta propuesta funciona como un *elemento integrador capaz de albergar la mayor cantidad de dinámicas urbanas* que anteriormente no eran posibles por el lenguaje, los usos y la tipología de perfil que en el sector se encontraba.

Algunas especies de aves de la Ciudad de Cali



Entendida a la ciudad de Cali como habitat de aves, los patrones de diseño se vuelven las especies nativas que nos permiten apreciar la variedad de colores que poseen. Por tanto, mediante cinco tramos de actividad, es la identificación de un ave en especial.



*Ilustración 32. Patrones ecológicos como conceptos de diseño.  
Elaborado por Jenny Alejandra Montes Casasbuenas y Claudia Marcela Alzate Zuñiga. 2015*

Para no interrumpir y cambiar el legado histórico como sector industrial y comercial tradicional de la ciudad, la utilización de materiales (acero corten) y estilo industrial (engranajes) es característico, en donde el fácil ensamble y desarme, la sostenibilidad, continuidad y las grandes superficies, son importantes, además de la tipología arquitectónica que se encuentra en las bodegas del ferrocarril, la cual se pretende resaltar y conservar desde el concepto de diseño hasta la materialidad.

# memoria de diseño

c o m p o s i t i v a

## e j e f e r r o v i a l

Algunos elementos que componen la maquina del tren industrial.

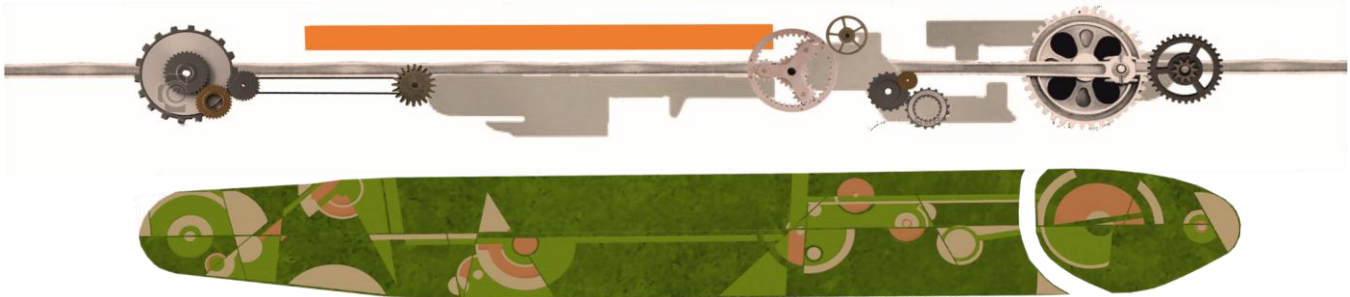


1

2



Partiendo de la idea industrial que marco la historia del lugar, el diseño conceptual parte del funcionamiento de los trenes industriales que representan esta zona. Por tanto, la maquina como objeto compositivos de varios elementos funcionales es el concepto que define las ideas urbanas a proponer.



*Ilustración 33. Memoria compositiva de diseño en el espacio urbano. Elaborado por Jenny Alejandra Montes Casasbuenas. 2015*



*Ilustración 34. Prospectiva Barrio San Nicolás.  
Elaborado por Jenny Alejandra Montes Casasbuenas. 2015*





*Ilustración 35- 36. Prospectiva espacio público elevado  
Elaborado por Jenny Alejandra Montes Casasbuenas. 2015*

### **3. Inserción - Estación de Tren ligero (Bodegas del ferrocarril del pacífico)**

*“Las conexiones en diseño urbano encadenan entre ellos a tres tipos distintos de elementos: elementos naturales, nodos de actividad humana y elementos arquitectónicos”. (salingaros, 2005)*

La propuesta de esta unidad, consiste en la implementación estratégica de crear una conexión entre los elementos urbanos previos desarrollados en el documento y el espacio actualmente deteriorado de las Bodegas del ferrocarril del pacífico, permitiendo reorganizar el entorno, a partir del espacio público elevado y su inserción en las bodegas, brindando un uso diferente para su utilización a futuro como estación de tren ligero, integrándose al plan parcial del “[Corredor verde de Cali](#)” y crear una verdadera relación urbana y paisajística con la ciudad.





*Ilustración 37.* Estado actual eje ferroviario.

*Ilustración 38.* Estado actual Bodegas del ferrocarril.

Archivo Fotográfico: Jenny Alejandra Montes Casasbuenas. 2015

El proyecto parte del eje ferroviario de las bodegas (carrera 5- calle 25) en donde se prolonga desde el barrio San Nicolás un eje urbano elevado, el cual pretende el manejo del paisaje urbano y arquitectónico, la implementación del espacio público, la identidad y conservación de los **Bienes de interés cultural** que ahí se encuentran. (Bodegas del ferrocarril, molino roncayo).



*Ilustración 39.* Prospectiva en corte del eje ferroviario y las bodegas del ferrocarril del pacífico.  
(Corte transversal occidente-oriente)

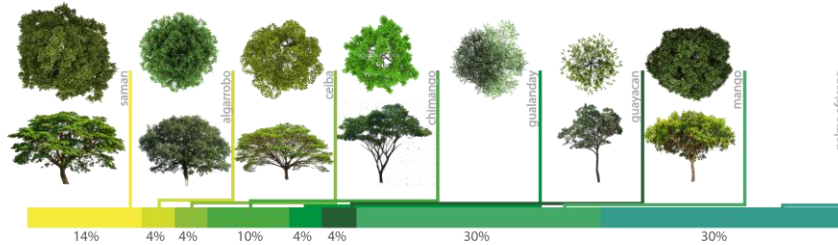
Elaborado por Claudia Marcela Alzate Zúñiga y Jenny Alejandra Montes Casasbuenas. 2015

### **Propuesta de diseño:**

*La integración del sector patrimonial de la ciudad junto a las bodegas del Ferrocarril, no solo es un ambiente netamente turístico y comercial, también puede ser visto como un espacio donde las actividades sociales y el espacio público cumplan la función de darle vitalidad y permitan la apropiación de él.*

## especies nativas

1 Diagnóstico de especies naturales actualmente encontradas en el área de intervención.



2 En la propuesta de intervención urbana, se quiere conservar las especies nativas encontradas en la ciudad de Cali, por esta manera, la palma africana sale del listado de especies naturales para inserción contemporánea.

Por tanto, el patrimonio natural se propone como especies que complementen la propuesta de diseño urbano.

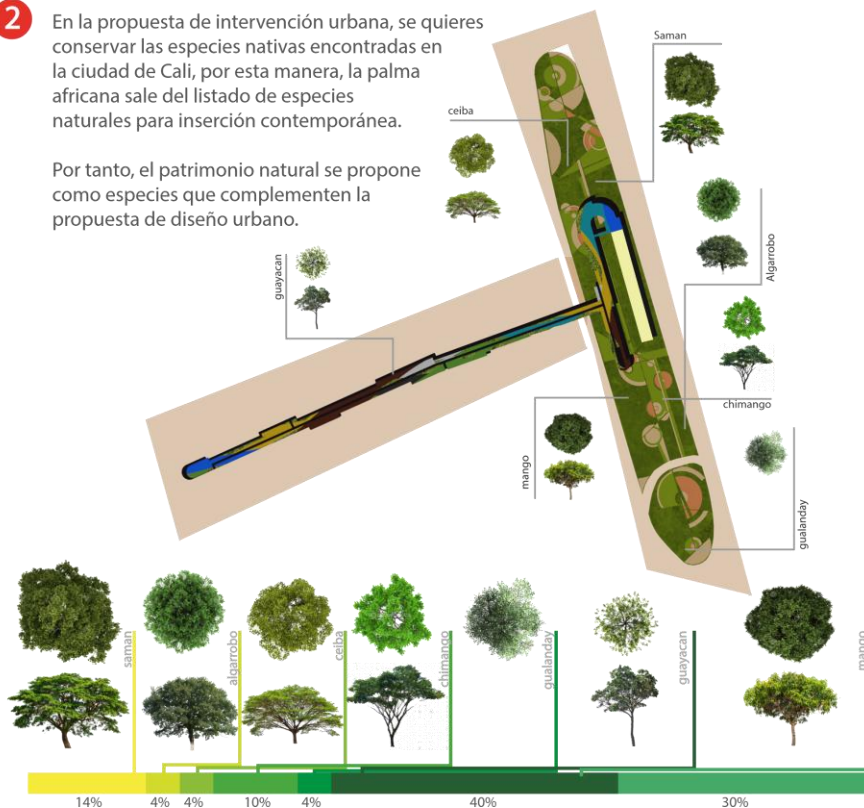


Ilustración 40. Infografía del patrimonio natural del sector. (Eje ferroviario).

Elaborado por Jenny Alejandra Montes Casasbuenas y Claudia Marcela Alzate Zúñiga. 2015

Las características de este eje se centran en la propuesta de espacio público en donde el patrimonio natural inmediato se integre a la ciudad, se establezcan dinámicas urbanas en la mayor parte de su eje verde, las cuales están acompañadas de elementos paisajísticos (elementos verdes, iluminación y mobiliario) sujetos a las necesidades que se presentan en los habitantes del sector y que a futuro sirva de complemento en el plan parcial de “Corredor Verde”.



*Ilustración 41.* Prospectiva de la unidad de actuación 3.  
Elaborado por Jenny Alejandra Montes Casasbuenas. 2015

## Aspectos Bioclimáticos

### ASPECTOS FÍSICOS:

ALTITUD: 1000 msnm

CLIMA: Calido

PRECIPITACION ANUAL:

900mm: zonas secas

1800mm: zonas húmedas

**1000mm: centro de la ciudad**

ALTITUD FARALLONES:

2000m: zona norte

4000m: zona sur (zona lluviosa ciudad)

VIENTOS:

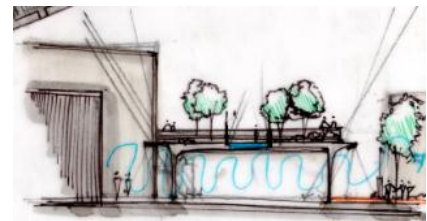
*Dirección Occidente-Oriente*

TEMPERATURA:

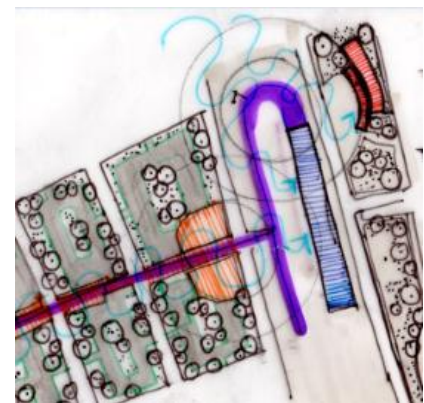
18°C Baja

26°C Media

34°C Alta



*Ilustración 42-43.* Esquemas De vientos  
Elaborado por Claudia Alzate. 2015



La cordillera Occidental bloquea los frentes de aire húmedo provenientes del océano Pacífico aunque es notable que la brisa marina llega a la ciudad.

## Diseño Bioclimático

El diseño bioclimático y la implementación de materiales de bajo impacto ambiental son ejes transversales en la concepción y ejecución del proyecto; Las características del **espacio público elevado** y su **inserción**, están determinadas por el respeto de las condiciones climáticas del lugar, buscando una óptima orientación solar y una apropiada respuesta formal y funcional a los requerimientos de habitabilidad y confort climático.

*Respetando las corrientes de vientos existentes que sumados a la cobertura arbórea y su diversidad, el proyecto busca conservar y utilizar estos elementos para su funcionalidad.*

## Sostenibilidad

Se define que el uso de elementos naturales, el consumo energético controlado y materiales reutilizables serían el factor principal dentro de la estrategia de sostenibilidad.

ANÁLISIS	ESTRATEGIAS
VENTILACION	<ul style="list-style-type: none"> <li>Entendiendo cómo son los vientos de la ciudad, cómo funcionan las presiones de aire y permitiendo que el edificio tenga unos pasos de aire permanente, se logró que el sistema de ventilación principal obedeciera al diseño desde la arquitectura bioclimática y no a los sistemas convencionales.</li> <li>Crear fachadas abiertas por donde los vientos del sector occidental que se mueven en dirección oriental, generen presiones positivas constantes de aire del costado de los farallones disminuyendo las presiones negativas que se crean en el interior.</li> </ul>
ILUMINACION	<ul style="list-style-type: none"> <li>El uso de lámina <i>screen</i> en la inserción, permite que la luz ingrese de manera controlada y reduce la radiación solar PM y el calor que se genera. Estas estrategias minimizan el efecto de deslumbramiento de los rayos solares sobre los ocupantes del edificio. <b>“Las perforaciones en las fachadas son también la forma calculada para controlar el paso de la luz día.”</b></li> <li>Basándose en el juego de luz y sombra que ofrecen las perforaciones, estas no deben perjudicar la visión ni el paso de la luz para que el ahorro energético no se vea comprometido y los espacios internos tengan un ambiente particular por el juego de luces y sombras que se generan.</li> </ul>

*Tabla 2. Diseño bioclimático (elementos y estrategias).  
Elaborado por Claudia Marcela Alzate Zúñiga. 2015*

## Materialidad

El legado histórico como sector industrial y comercial tradicional de la ciudad, se mantiene debido a la utilización de materiales de uso fabril, pero que actualmente se desarrollan de forma más responsable con el medio ambiente y minimizando el impacto durante su utilización.

*El fácil ensamble, uso sostenible y el menor impacto, son temáticas que se abordan en el desarrollo del proyecto, conservando el modelo industrial del sector pero a su vez, teniendo en cuenta tópicos ecológicos que pueden implementarse para reducir su huella.*

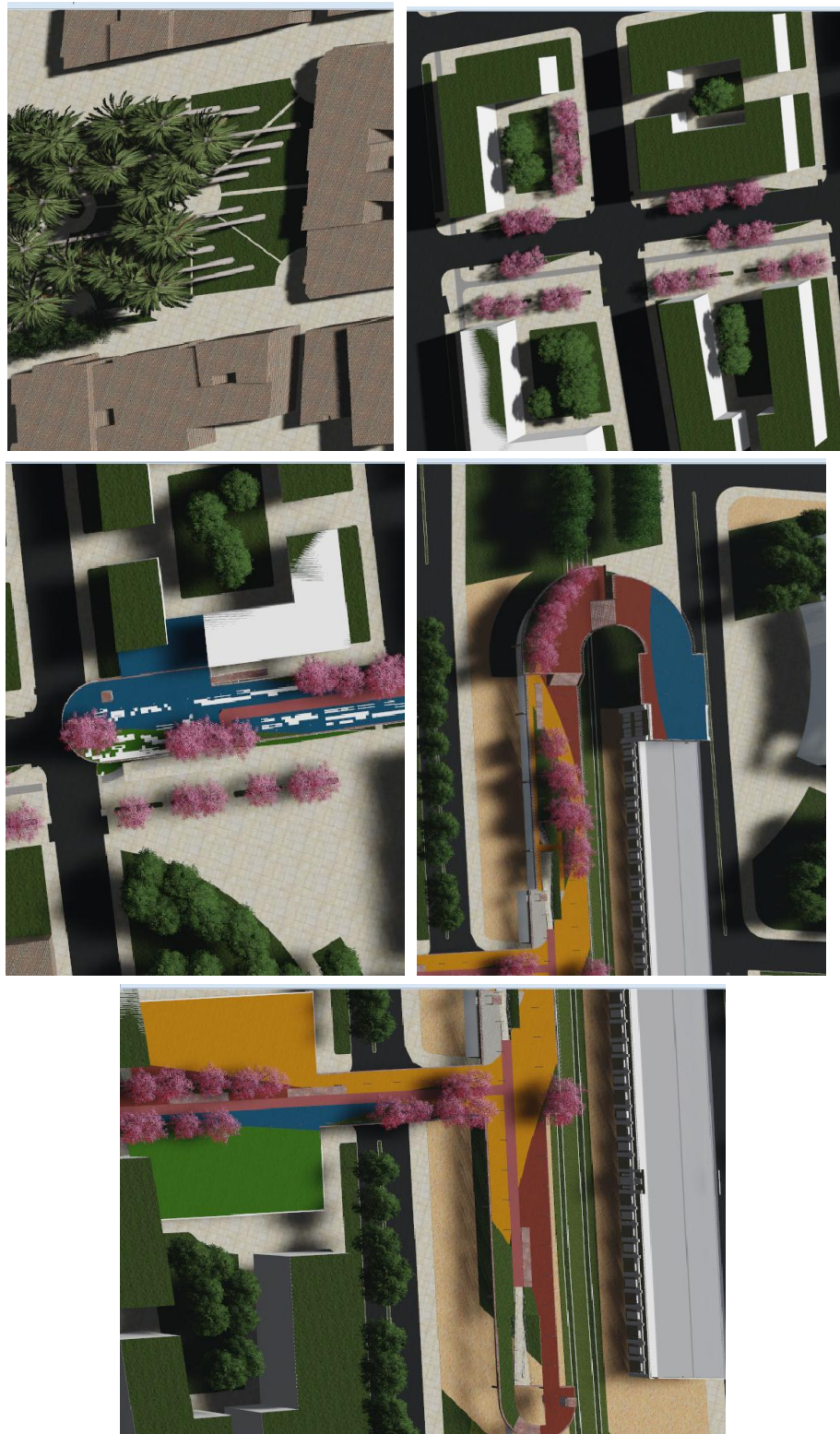
- Acero corten (fachadas y estructuras)
- Suelo de tartán (espacio público)
- Estivas (mobiliarios)
- Adoquín (espacio público)



**Ilustración 44.** Graficas de materiales utilizados.  
Elaborado por Jenny Alejandra Montes Casasbuenas. 2015

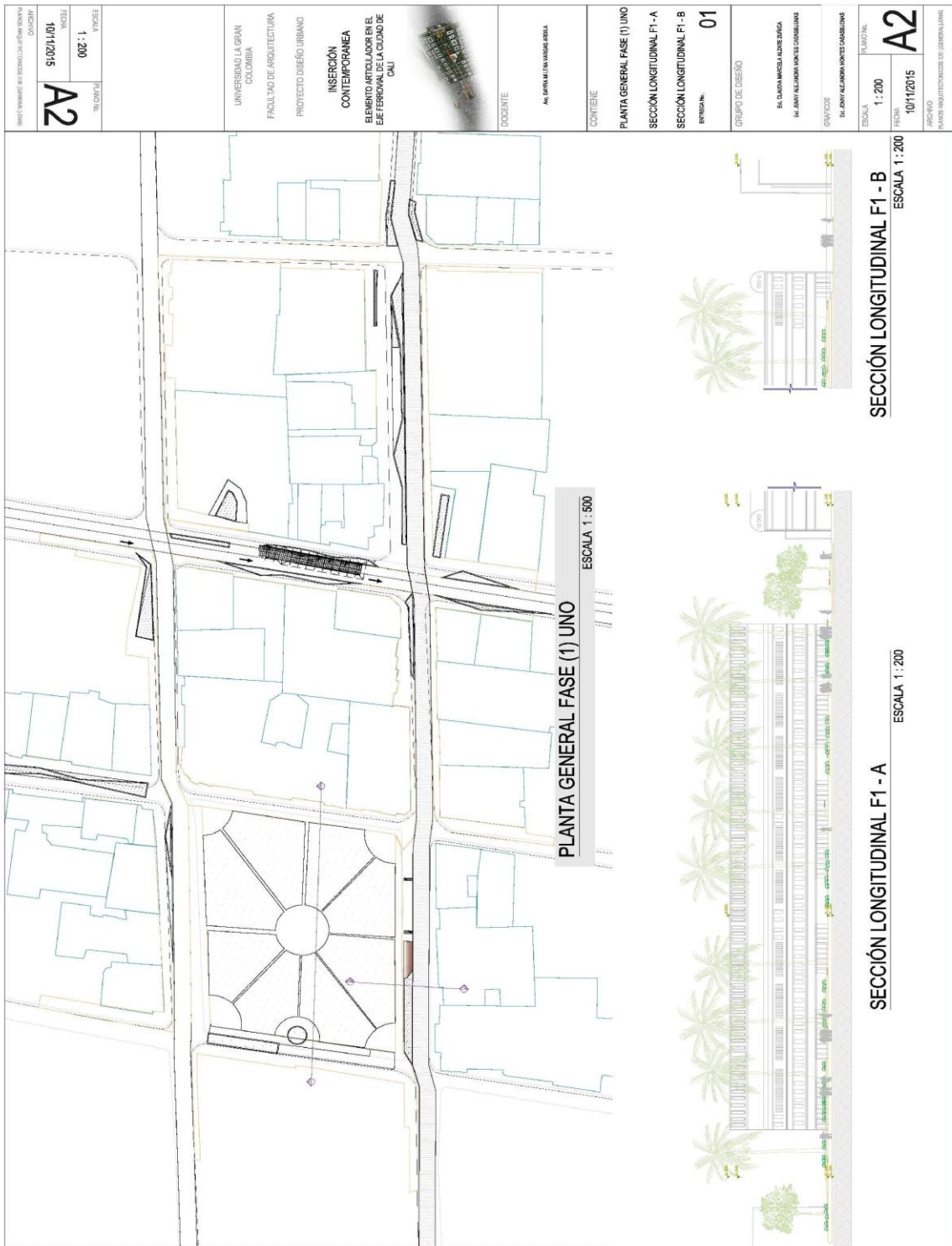


**Ilustración 45.** Representación planta urbana renovación del proyecto.  
Elaborado por Jenny Alejandra Montes Casasbuenas. 2015



**Ilustración 46.** Acercamientos de la propuesta urbana (Unidades de actuación 1,2,3).  
*Elaborado por Jenny Alejandra Montes Casasbuenas. 2015*


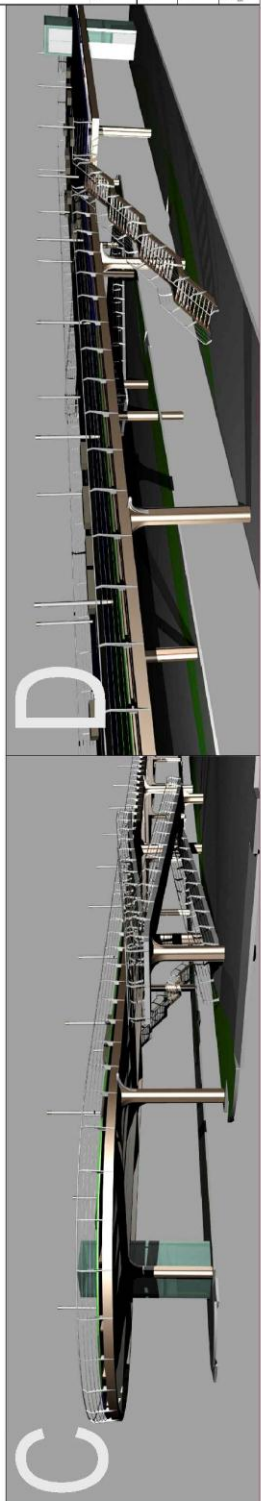

**Anexos Planimetría**

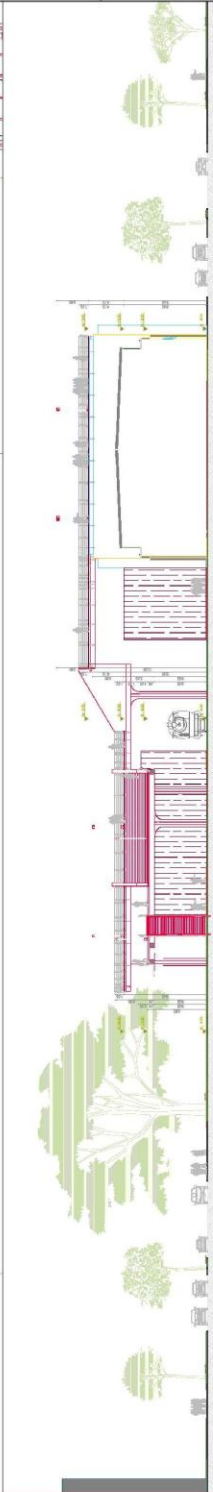
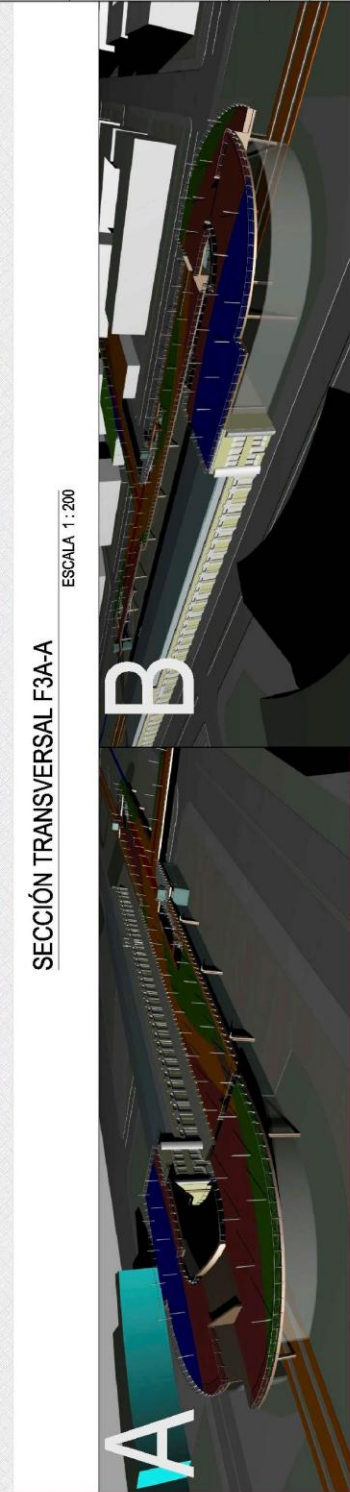


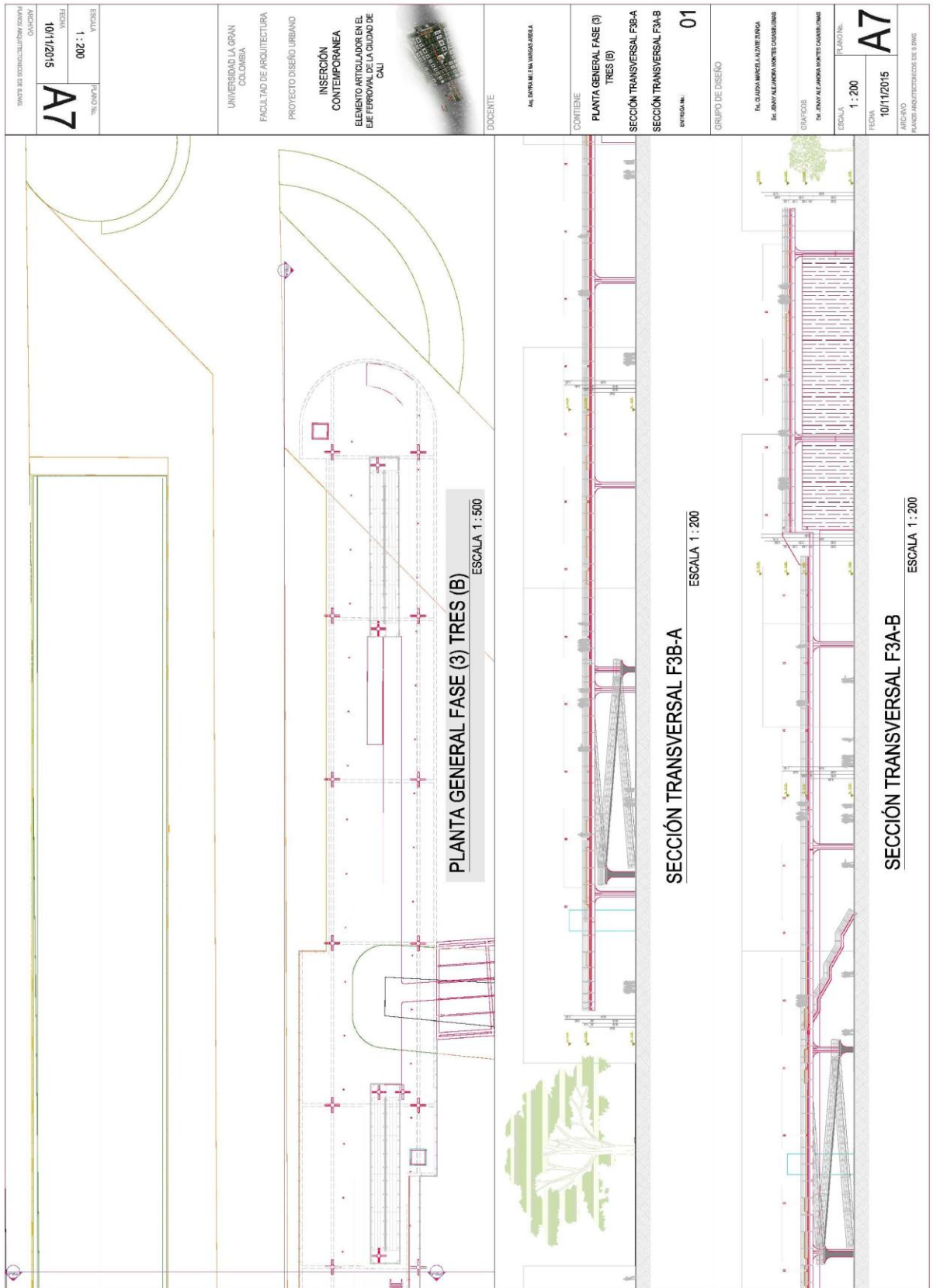


DISEÑO ARCHITECTÓNICO DE LA OBRA <b>A3</b> ESCALA 1:200 FECHA 10/11/2015	UNIVERSIDAD LA GRAN COLOMBIA FACULTAD DE ARQUITECTURA PROYECTO DISEÑO URBANO INSERCIÓN CONTEMPORÁNEA ELEMENTO ARTICULADOR EN EL EJE FERROVIARIO DE LA CIUDAD DE CALI	DOCENTE ALVARO ALFARO VARGAS PEREA	CONTIENE PLANTA GENERAL FASE (2) DOS SECCIÓN LONGITUDINAL F2A-A RENDERS	ENTREGA No. 01	GRUPO DE DISEÑO	ESCALA 1:200 FECHA 10/11/2015 <b>A3</b>
---	---	---------------------------------------	--	----------------	-----------------	---



<p>UNIVERSIDAD LA GRAN COLOMBIA FACULTAD DE ARQUITECTURA PROYECTO DISEÑO URBANO</p>	<p>INSERCIÓN CONTEMPORANEA ELEMENTO ARTICULADOR EN EL EJE FERROVIARIO DE LA CIUDAD DE CALI</p>		<p>DOCENTE AR. DIANA M. DE LA ROSA CONTIENE SECCIÓN LONGITUDINAL F2A-B y C SECCIÓN LONGITUDINAL F2A-X-Y SECCIÓN LONGITUDINAL F2B-A RENDER'S 01 GRUPO DE DISEÑO</p>	<p>ESCALA: 1:200 FECHA: 10/11/2015 A4 ARCHIVO: PLANOS ARCHITECTONICOS DE F. DISE</p>			
 <p>SECCIÓN LONGITUDINAL F2A-B ESCALA 1:200</p>		 <p>SECCIÓN TRANSVERSAL F2A-C ESCALA 1:200</p>		 <p>CORTE FACHADA F2A-X-Y ESCALA 1:200</p>		 <p>SECCIÓN LONGITUDINAL F2B-A ESCALA 1:200</p>	
 <p>C</p>		 <p>D</p>					

<p>ARCHIVO PLANS ARCHITECTONICAS DE LINDAS</p> <p><b>A6</b></p> <p>FECHA 10/11/2015</p> <p>ESCALA 1:200</p> <p>PLANO No.</p>	<p>UNIVERSIDAD LA GRAN COLOMBIA</p> <p>FACULTAD DE ARQUITECTURA</p> <p>PROYECTO DISEÑO URBANO</p> <p>INSERCIÓN CONTEMPORANEA</p> <p>ELEMENTO ARTICULADOR EN EL EJE FERROVIAL DE LA CIUDAD DE CALI</p>	<p>DOCENTE</p> <p>AV. DAMPA ME EN LA VANGUARDIA</p> <p>CONTIENE</p> <p>PLANTA GENERAL FASE (3) TRES (A)</p> <p>SECCIÓN TRANSVERSAL F3A-A</p> <p>RENDERS</p> <p>ENTREGA No. 01</p> <p>GRUPO DE DISEÑO</p>	<p>ESCALA 1:500</p> <p><b>PLANTA GENERAL FASE (3) TRES (A)</b></p> 	<p>ESCALA 1:200</p> <p><b>SECCIÓN TRANSVERSAL F3A-A</b></p> 	<p>FAZILDA MARCHA ALONSO TORRES</p> <p>SILVIA NEGRON LONTE CASABLANCA</p> <p>GRÁFICOS</p> <p>PAZ JENNY ALFONSO MONTE CASABLANCA</p> <p>ESCALA 1:200</p> <p>FECHA 10/11/2015</p> <p>PLANO No. <b>A6</b></p> <p>PROYECTO PLANS ARCHITECTONICAS DE LINDAS</p>	<p>ESCALA 1:200</p> <p><b>SECCIÓN TRANSVERSAL F3A-A</b></p> 
--	---	--	---	---	--	--



## **Bibliografía**

Aponte, Gloria. (1990-1991). El paisaje como óptimo recreador y valor paisajístico de la recreación. *Revista Arquitectura del Paisaje 3 y 6. Sociedad Colombiana de Arquitectos Paisajistas*. Bogotá D.C

[Aponte, García, Gloria.](#) (2003). Paisaje e identidad cultural. *Tabula Rasa*, enero-Diciembre. 153-164. Bogotá D.C

Caicedo, A. (1990). Acerca del Plan de Karl Brunner.

Cali como Vamos. (2013). *Informe de Calidad de Vida en Cali 2012. Primer año de la administración de Rodrigo Guerrero. Santiago de Cali*. Cali.

Cámara de Comercio (2018). Tertulias de Cali viejo. *Cámara de Comercio de Cali, Centro de Estudios Históricos y Sociales Santiago de Cali*.

[Canclini, Néstor.](#) (1998). Entrevista publicada en la revista KARIS, publicación de Interarts, Observatorio Europeo de Políticas Culturales Urbanas y Regionales, n° 6, Febrero de 1998, p.23.

[Consejo Municipal de Santiago de Cali](#) (2000). *Acuerdo 062 de 2000 "Plan de ordenamiento Territorial POT"*. Cali

Consejo Municipal de Santiago de Cali (2006). Plan especial de protección del patrimonio urbano-arquitectónico del municipio de Santiago de Cali. *Consejo Municipal de Santiago de Cali*

[Consejo Municipal de Santiago de Cali](#) (2012). Plan de desarrollo 2012-2015. Municipio de Santiago de Cali "*CaliDA, una ciudad para todos*". *Consejo Municipal de Santiago de Cali*. Cali

[Cullen, Gordon.](#) (1974). El paisaje urbano: *Tratado de estética urbanística*. Editorial Blume. Barcelona

Departamento de vivienda, obras públicas y transporte (2012). *Seminario "Urbanismo Incluyente"*. Gobierno Vasco

[Díaz pineda, F.](#) (1973). Terrestrial ecosystems adjacent to large reservoirs: ecological survey and impact diagnosis. *Universidad de Sevilla*. España

Escoda, Carmen (2010). La arquitectura como paisaje. *Arquitectura-revista*, enero-junio. 12-26

[Fariña, Fernando](#) (2006). Predios Urbanos Intersticiales. Validación de Herramienta de Análisis Diagnóstico y Generación de Hipótesis Teóricas Fundantes de Procesos Proyectuales Alternativos. *Universidad de La Plata*. Facultad de arquitectura y urbanismo. Buenos Aires

[Gehl, Jan.](#) (1987). Life between buildings. *Van nostrand reinhold*. New York

[ICOMOS. \(2008\).](#) Carta de ICOMOS para interpretación y presentación de sitios de patrimonio cultural. Quebec.

[Jordán Sierra, J.](#) (1992). Educación multicultural, conceptos y problemática. En P. Feroso, Educación intercultural: la Europa sin fronteras (pp. 15-44). Madrid: Narcea

[Lynch, Kevin.](#) (1998). La imagen de la ciudad. *Gustavo Gili*. Barcelona

Mazuera. (2006). *Inventario de árboles urbanos en la ciudad de Cali*.

Mendoza, Sandra. (2010). La carrera de la Modernidad: *Construcción de la carrera decima Bogotá 1945-1960*. Instituto de Patrimonio Cultural. Bogotá

[Menéndez, Pedro.](#) (2003). Ecurbanismo. Maestría en intervenciones ambientales. *Universidad Javeriana*. Bogotá

[Monzón, María.](#) (2014). Estrategia para el reconocimiento de los espacios culturales en Tequila, Jalisco, México. *Pontificia Universidad Javeriana*. Bogotá

[Morella, Ángela.](#) (2011). Proceso de diseño urbano – Arquitectónico. *Universidad de los Andes*. Venezuela

[Niño, Carlos.](#) (2011). La carrera de la Modernidad: *Construcción de la carrera decima Bogotá 1945-1960*. Instituto de Patrimonio Cultural. Bogotá

Páez, L., & Mogollón, J. (1988). La construcción del Ferrocarril del Pacífico: una obra anhelada, *Universidad del Valle*. Cali

[Ospino, Alvaro](#) (2010). Nociones de monumento arquitectónico puesta en valor, legislación nacional y zonas monumentales de Santa Marta. Santa Marta

[Real Academia de la Lengua Española.](#) (15 de marzo de 2011). Real Academia de la Lengua Española. Obtenido de Real Academia de la Lengua Española: [www.rae.es](http://www.rae.es)

[Salingaros, Nikos A.](#) (2005). Principles of urban structure. Design Science Planning.

[Salingaros, Nikos A.](#) (1995). The laws of architecture from physicist's perspective. Physics Essays (Vol.8) paginas 638-643

[Toro Vasco, Carolina; Velasco Bernal, Vanessa; Niño Soto, Alexander.](#) (2005). El borde como espacio articulador de la ciudad actual y su entorno. *Revista Ingenierías Universidad de Medellín*, julio-diciembre, 55-65.

Vásquez, E. (2001). Historia de Cali en el siglo XX: Sociedad, economía, cultura y espacio. *Universidad Del Valle*. Cali

Vélez, J. (1940). Ciudades y rutas de Colombia: *Obra de información geográfica, histórica, política, industrial, comercial, bancaria, turística y artística*; profusamente ilustrada con selectísimo material gráfico. *Editorial El Grafico*. Bogotá.

[Vieira, Elvis.](#) (2014). Análisis del diseño urbano contemporáneo en América Latina. *Universidad Braz Cuba. Brasil*.