

**Buga, Tras Los Rieles De Una Aventura Cultural- Revitalización De La Estación Del
Ferrocarril Del Pacifico**

Brian Nicolás Oliveros Márquez

Jhojan Snaider Bocanegra Suarez



UNIVERSIDAD LA GRAN COLOMBIA

FACULTAD DE ARQUITECTURA

BOGOTÁ, D.C.

2017

**Buga, Tras Los Rieles De Una Aventura Cultural- Revitalización De La Estación Del
Ferrocarril Del Pacifico**

Buga- Valle Del Cauca

Brian Nicolás Oliveros Márquez

Jhojan Snaider Bocanegra Suarez

Tesis de grado presentado como requisito parcial para

Optar a título de Arquitecto

Director (a):

Arquitecto Alejandro Medrano

Director del proyecto de grado

Línea de investigación

Diseño y gestión del hábitat territorial

UNIVERSIDAD LA GRAN COLOMBIA

FACULTAD DE ARQUITECTURA

BOGOTÁ, D.C.

2017

Agradecimientos

En primer lugar, a Dios por darnos salud, fortaleza, valentía, la disciplina para poder realizar todos los diferentes estudios, salidas de campo y las respectivas investigaciones.

A nuestros padres por siempre brindarnos la mano, las atenciones los alimentos en horas de madrugada, estas líneas van para ustedes que siempre nos impulsaron a seguir adelante por ser siempre nuestra mayor motivación y motor de energía.

No ha sido un camino fácil, pero con la ayuda de Dios y de ustedes hemos podido sobresalir y llegar hasta donde hemos llegado, con este proyecto de grado se pretende que sirva de ejemplo para generaciones futuras, y que entiendan que con sacrificio, disciplina y amor se puede triunfar y hacer realidad los sueños.

Esperamos seguir mejorando y seguir aprendiendo de grandes personas como nuestro asesor de tesis Alejandro Medrano por todas sus indicaciones por dedicar de su tiempo a todos nosotros y enseñarnos tantas cosas que nos han aportado en nuestra formación como arquitectos y que nos servirá para seguir adelante como personas éticas y profesionales.

NOTAS DE ACEPTACION

Observaciones

Firma director de trabajo de grado

Firma de presidente de grado

Firma de jurado

Firma de jurado

BOGOTA, DICIEMBRE.

INDICE

Resumen.....	12
Abstract.....	13
INTRODUCCIÓN	14
1. PROBLEMA	15
2. JUSTIFICACIÓN.....	17
3. HIPÓTESIS	21
4. OBJETIVOS.....	22
5. MARCOS REFERENCIALES	23
5.1 MARCO PROBLÉMICO	23
5.2 MARCO JURÍDICO	24
5.3 MARCO NORMATIVO.....	24
5.3.1 Plan de ordenamiento territorial (POT)	25
5.3.2 Capítulo II: Artículo 45: Políticas Para La Protección Del Patrimonio Histórico.....	25
5.3.3 Capítulo II: Artículo 124: Programa Recuperación De La Estación Férrea Y De Su Entorno Inmediato.	25
5.3.4 Capítulo VII Artículo 78: Políticas Para La Disminución Del Déficit Cuantitativo De Espacio Público.	26
5.3.5 Capítulo VII Artículo 79: Políticas Para la Disminución Del Déficit Cualitativo De Espacio Público.	26
5.3.6 Conclusiones.....	26
5.4 MARCO HISTÓRICO.....	27
5.5 MARCO AMBIENTAL.....	29
6. MARCO CONCEPTUAL.....	32
7. MARCO TEÓRICO.....	34

7.1	Deterioro de los centros históricos en américa latina.....	34
7.2	Recuperación de áreas centrales – Eduardo Rojas	35
7.3	Revitalización de centros urbanos - Francisco Covarrubias Gaitán.....	36
7.4	Revitalización Vs Rehabilitación - José María Yagüe.....	37
7.5	Las Ciudades Inertes Y Sin Vigor – Erwin Taracena	39
7.6	Vitalidad - Entornos Vitales.....	40
7.7	Necesidad De Edificios Antiguos – Jane Jacobs.....	43
7.8	Principios De Restauración- Camilo Boito	44
8.	ESTADO DEL ARTE.....	46
8.1	Mompox: Revitalización De La Albarrada De Mompox.....	46
8.2	Zaragoza: la recuperación del patrimonio a través de la estrategia urbanística y cultural urbana.....	47
8.3	Pamplona: Recuperación del Parque Principal Águeda Gallardo	48
8.4	Cali: Segunda Fase Del Corredor Verde - Entre Los Cerros Y El Rio	50
8.5	Chile: Nueva Explanada de los Mercados en Santiago.....	52
8.6	Nueva agenda urbana – Hábitat III	53
9.	ANÁLISIS DEL TERRITORIO	57
9.1	Estructura ecológica principal.....	57
9.2	Estructura funcional y de servicios	60
9.3	Estructura socioeconómica espacial.....	68
10.	EFICACIA URBANA.....	71
11.	ESTRATEGIAS.....	72
12.	PROGRAMA	79
13.	REPERTORIO	80
14.	PROGRAMA URBANO	84

15.	PROGRAMAS ARQUITECTONICOS	85
16.	Instrumento urbanístico.....	89
17.	MEMORIA DE DISEÑO:	95
18.	PROPUESTA.....	101
19.	CONCLUSIONES	111
20.	Bibliografía.....	114
21.	Anexos.....	115

INDICE DE GRAFICOS

Ilustración 1	Localización De La Problemática Fuente: Propia	16
Ilustración 2	Danzas típicas Fuente: http://elturismoencolombia.com/wp-content/uploads/2015/08/cultura-feria-Buga-valle-del-cauca	19
Ilustración 3	Registro fotográfico Fuente: Propia.....	19
Ilustración 4	Registro fotográfico Fuente: Propia.....	20
Ilustración 5	Registro fotográfico Fuente: Propia.....	20
Ilustración 6	Platos típicos Fuente: http://turismovalle.com/buga/	21
Ilustración 7	Objetivos generales y específicos Fuente: Propia.....	22
Ilustración 8	Proyecto conservación de la estación del ferrocarril del Jícaro FUENTE: http://biblioteca.usac.edu.gt/tesis/02/02_1742.pdf	24
Ilustración 9	Salida sur de 1951 Fuente: http://www.guadalajaradebuga-valle.gov.co/apc-aa/files/61663161356265666630653566343538/DIAGNOSTICO_GENERAL_MUNICIPIO_BUGA.pdf	28
Ilustración 10	Línea del tiempo del crecimiento de la ciudad y desarrollo de las estaciones férreas Fuente: Propia	29
Ilustración 11	Marco Ambiental-Fauna Fuente: Propia.....	30
Ilustración 12	Ubicación de elementos Fuente: Propia.....	31
Ilustración 13	Marco Conceptual Fuente: Propia	33
Ilustración 14	Diagrama Erwin Taracena – Revitalización Fuente: Propia.....	33
Ilustración 15	Isologo Eduardo Rojas Fuente: Propia	36

Ilustración 16 Isologo Francisco Covarrubias Gaitán Fuente: Propia	37
Ilustración 17 Isologo José María Yagüe Fuente: Propia	39
Ilustración 18 Isologo Erwin Taracena Fuente: Propia.....	40
Ilustración 19 Isologo Entornos Vitales Fuente: Propia	42
Ilustración 20 Isologo Jane Jacobs Fuente: Propia	44
Ilustración 21 Isologo Camilo Boito Fuente: propia.....	45
Ilustración 22 Marco Teórico Fuente: Propia	45
Ilustración 23 Análisis Segunda Albarrada De Mompox Fuente: https://www.archdaily.co/co/767328/proyecto-urbano-en-colombia-revitalizacion-albarrada-de-mompox con edición propia.....	47
Ilustración 24 Análisis Parque Águeda Gallardo Fuente: https://images.adsttc.com/media/images/57a3/2728/e58e/ced3/c700/00df/slideshow/ESQ_03.jpg?1470310173 con edición propia.	50
Ilustración 25 Análisis Segunda Fase Del Corredor Verde De Cali Fuente: https://images.adsttc.com/media/images/568e/c5b2/e58e/ce70/1100/0037/slideshow/CCVC-II-P07.jpg?1452197269 con edición propia.....	51
Ilustración 26 Análisis Nueva Explanada De Los Mercados De Santiago Fuente: https://images.adsttc.com/media/images/5637/c697/e58e/ce6e/6400/002f/slideshow/EX_Planta_1000_BP.jpg?1446495831 con edición propia.	53
Ilustración 27 Estructura Ecológica Principal Fuente: propia.	59
Ilustración 28 Tipos de árboles Fuente: propia.....	60
Ilustración 29 Ubicación de arborización Fuente: Propia.....	60
Ilustración 30 Perfil De Edificios Abandonados Fuente: https://www.google.com/intl/es/earth/ .61	
Ilustración 31 Perfil Carrera19 Fuente: Propia	62
Ilustración 32 Edificios nivel 1 del municipio Fuente: Propia	62
Ilustración 33 05 Perfil 01 Calle 8 Fuente: Propia.....	64
Ilustración 34 Perfil 02 Calle 7 Comercio Informal Fuente: Propia.....	65
Ilustración 35 06 Perfil 03 Carrera 13 Fuente: Propia	65
Ilustración 36 Perfil Calle 8 Fuente: Propia.....	66
Ilustración 37 Tipos De Comercio Fuente Propia.....	66
Ilustración 38 Tráfico Vehicular Fuente: Propia	67

Ilustración 39 Tráfico vehicular en la zona de la estación del ferrocarril Fuente: propia	67
Ilustración 40 población objetivo Fuente: Propia	71
Ilustración 41 Estrategia Ronda De Rio Fuente: Propia	73
Ilustración 42 Estrategia De Mejoramiento De Fachadas Fuente: Propia	74
Ilustración 43 Conexión Con El Parque Cabal Pombo Fuente: Propia	74
Ilustración 44 Estrategia De Mobiliario Urbano Para Comerciantes Informales Fuente: Propia.	75
Ilustración 45 Estrategia De Nuevos Espacios Urbanos Fuente: Propia	75
Ilustración 46 Estrategia Para Nuevo Mobiliario Urbano Fuente: Propia	76
Ilustración 47 Relocalización Del Uso Industrial Fuente: Propia.....	76
Ilustración 48 Estrategia para la formación cultural fuente: propia.....	77
Ilustración 49 Estrategia Articulación Y Aumento De Elementos Culturales Fuente: Propia	78
Ilustración 50 Estrategia De Cambio De Uso De La Estación De Ferrocarril Fuente: Propia	78
Ilustración 51 Planta Primer Piso Fuente: https://images.adsttc.com/media/images/52fa/b1f3/e8e4/4ecb/2c00/00a9/slideshow/ground.jpg?1392161248 Con edición Propia.....	81
Ilustración 52 Segundo Piso Fuente: https://images.adsttc.com/media/images/52fa/b21b/e8e4/4ea7/5800/0080/slideshow/upper.jpg?1392161292 Con edición propia.....	81
Ilustración 53 Análisis De Circulaciones Fuente: https://images.adsttc.com/media/images/52fa/b21b/e8e4/4ea7/5800/0080/slideshow/upper.jpg?1392161292 con edición Propia.....	82
Ilustración 54 Análisis De Circulaciones Corte Fuente: https://images.adsttc.com/media/images/52fa/b21b/e8e4/4ea7/5800/0080/slideshow/upper.jpg?1392161292 Con edición propia.....	83
Ilustración 55 Análisis Actividades En Corte fuente: https://images.adsttc.com/media/images/568e/c5b2/e58e/ce70/1100/0037/slideshow/CCVC-II-P07.jpg?1452197269 con edición propia.....	83
Ilustración 56 Análisis Corte Fuente: https://images.adsttc.com/media/images/568e/c5b2/e58e/ce70/1100/0037/slideshow/CCVC-II-P07.jpg?1452197269 con edición propia.....	84
Ilustración 57 Organigrama funcional urbano Fuente: propia	85

Ilustración 58 Organigrama Funcional Fuente Propia	86
Ilustración 59 Organigrama Funcional Fuente propia	88
Ilustración 60 Organigrama Funcional Fuente: propia	89
Ilustración 61 Fase 1 Fuente: Propia.....	90
Ilustración 62 Fase 1.2 Fuente: Propia.....	91
Ilustración 63 Fase 1.4 Fuente: propia	91
Ilustración 64 Fase 1.4 Fuente: propia	92
Ilustración 65 Fase 2 Fuente: propia	92
Ilustración 66 Fase 3 Fuente: propia	93
Ilustración 67 Fase 4 Fuente: propia	94
Ilustración 68 Fase 4 Fuente: propia	94
Ilustración 69 Memoria de diseño Fuente propia	95
Ilustración 70 Alturas propuestas Fuente: propia	96
Ilustración 71 Composición Fuente: propia	97
Ilustración 72 Memoria Descriptiva Fuente: Propia	98
Ilustración 73 Memoria Descriptiva Fuente: Propia	99
Ilustración 74 Memoria Descriptiva Fuente: Propia	100
Ilustración 75 Planta Arquitectónica primer piso centro cultural municipal Fuente: propia	102
Ilustración 76 Aulas de formación Fuente: Propia	102
Ilustración 77 planta arquitectónica segundo piso escuela taller Fuente: propia	103
Ilustración 78 Planta arquitectónica tercer piso escuela taller Fuente: propia	104
Ilustración 79 Render exterior escuela taller Fuente: propia	104
Ilustración 80 Render exterior escuela taller Fuente: propia	105
Ilustración 81 Render exterior escuela taller Fuente: propia	105
Ilustración 82 Render exterior escuela taller Fuente: propia	106
Ilustración 83 Render Centro cultural municipal Fuente: propia.....	106
Ilustración 84 Planta arquitectónica primer piso centro cultural Fuente Propia	107
Ilustración 85 Render interior centro cultural Fuente: propia.....	108
Ilustración 86 Render interior biblioteca centro cultural Fuente: Propia.....	108
Ilustración 87 Render interior biblioteca centro cultural Fuente: propia	109
Ilustración 88 Planta zonas de lectura e informática Fuente: propia	109

Ilustración 89 Planta arquitectónica tercer piso Centro cultural Fuente: propia.....	110
Ilustración 90 Render exterior estación del ferrocarril Fuente: propia	112
Ilustración 91 Render exterior Fuente: propia	112
Ilustración 92 Render exterior Fuente: propia	113
Ilustración 93 Tren listo para salir de la estación de Palmira hacia Santiago de Cali. Palmira.	
FUENTE: http://expovirtuales.bibliovalle.gov.co/project/el-ferrocarril/	115
Ilustración 94 Perfiles Viales Fuente Propia.....	115

INDICE DE TABLAS

Tabla 1 Tabla Ronda de rio Fuente: Propia	58
Tabla 2 Lista edificios de conservación integral Fuente: Propia	63
Tabla 3 Usos En El Área De Influencia Fuente: Propia	68
Tabla 4 Programa Urbano Fuente: propia.....	84
Tabla 5 Programa arquitectónico, Estación férrea Fuente: propia.....	85

Resumen

El municipio de Buga, ubicado en el Valle Del Cauca, es reconocido por su importante valor turístico principalmente religioso debido a hitos importantes reconocidos nacional e internacionalmente como la Basílica Del Señor De Los Milagros, la cual es visitada por varias personas de todo el mundo, situada en el centro histórico de la ciudad, donde además podemos reconocer más elementos importantes como el Parque José María Cabal y la estación del Ferrocarril Del Pacifico declarada patrimonio cultural por su importante historia y la contribución al desarrollo de la ciudad.

No obstante, este sector Férreo que funcionaba junto a otros edificios que han perdido uso, debido a la creación de la nueva terminal de transporte, lo que afectó negativamente las actividades que se presentaban en este sector, convirtiéndolo en un lugar de edificaciones abandonadas y un sector deteriorado y olvidado.

Por otra parte, se encuentra que la oferta actual de equipamientos culturales de es mínima, contando con solamente dos edificaciones dedicadas a este uso, teniendo en cuenta que la ciudad tiene un valor cultural muy alto y tiene mucho potencial que puede ofrecer.

Además, en el mismo centro histórico del municipio se concentra el comercio informal, establecidos en los puntos comerciales más importantes, trayendo con este problema como los temas de movilidad vehicular y peatonal, el uso inadecuado del espacio público, la contaminación ambiental producto de los residuos y basura que se acumulan en ciertos puntos del centro después que se terminan las actividades laborales. De esta forma se encuentran problemáticas importantes de la ciudad, a las cuales el proyecto busca darles solución por medio de la estrategia de revitalización de los diferentes espacios deteriorados y la integración de nuevos inmuebles que se integren un uso más apropiado a la estación férrea además de la creación de nuevas oportunidades para el municipio.

Palabras Claves:

Revitalización urbana del espacio publico

Conservación del patrimonio cultural

Integración de inmuebles arquitectónicos

Abstract

The municipality of Buga, located in the Valle del Cauca country, is recognized for its important tourist value chiefly religious due to important milestones recognized nationally and internationally as the Basilica of Señor de Los Milagros, which is visited by many people from all over the world, situated in the historical center of the city, where it can also recognize the most important elements such as the Parque Jose Maria Full and the Pacific Railway station declared cultural heritage for its important history and contribution to the development of the city.

However, this railway sector worked along with other buildings in the issue of transport have lost use, due to the creation of the new transport terminal, which negatively affected activities reported in this sector, making it a place of abandoned buildings and a sector deteriorated and forgotten.

On the other hand, is that the current offer of cultural facilities of is minimal, with only two buildings dedicated to this use, taking into account that the city has a very high cultural value and has a lot of potential it can offer.

In addition, in the historical center of the municipality is the focus of the informal trade, established in the most important commercial points, bringing with this problem as the subjects of vehicular and pedestrian mobility, the inappropriate use of public space, environmental pollution as a result of the waste and debris that accumulate at certain points in the center after completing work activities.

In this way are important issues in the code, to which the project seeks to solve them by means of the strategy for revitalizing the different spaces and the integration of new properties that integrate a more appropriate use to the railway station in addition to the creation of new opportunities for the municipality.

Key Words:

Urban revitalization of the public space
conservation of cultural heritage,
integration of architectural buildings Vitality

INTRODUCCIÓN

La presente monografía esta suscrita en el área de diseño y gestión del hábitat territorial, con el fin de recuperar los valores patrimoniales y arquitectónicos, el proyecto busca realizar una investigación de manera puntual en el municipio de Buga Valle, dicho lo anterior el proyecto busca establecer actuaciones e intervenciones que fortalezcan el tema turístico, cultural y ambiental para el municipio.

Por tanto, se establecerán diferentes estrategias que puedan guiar el proyecto a una solución que consista en revivir el sector de la estación del ferrocarril del pacifico y que al mismo tiempo de una respuesta al olvido y la falta de protagonismo que tiene actualmente el BIC.

Actualmente, hallamos una estructura arquitectónica muy importante para el municipio que además de ser un bien de interés cultural es un hito principal de gran impacto, en este se localiza la estación férrea del pacífico, en relación con su entorno ha sufrido algunos cambios y se ha vuelto un lugar poco recurrido por turistas y residentes. En definitiva, el BIC ha perdido su valor arquitectónico y patrimonial junto con algunos edificios aledaños que tenían alguna relación similar con este.

Aparte de esto, existen dinámicas en el municipio de Buga Valle, en donde algunos habitantes trabajan a diario, en actividades relacionadas directamente con el comercio ambulante en la zona centro de la ciudad, generando problemas que deterioran el espacio urbano del centro histórico del municipio.

Dicho lo anterior el concepto de revitalización urbana define claramente los alcances a los que se busca llegar, de modo que los diferentes autores en relación con el entorno coinciden en plantear una intervención acompañada de estrategias, relacionadas con estos espacios urbanos que han perdido vitalidad por problemas de espacio público y abandono del lugar. Se tiene en cuenta varios análisis planteados de proyectos similares en donde se ha logrado una correcta revitalización en edificaciones patrimoniales y espacios deteriorados, no obstante, estos referentes serán de gran importancia para nutrir la precisión y los alcances del proyecto

1. PROBLEMA

Actualmente el municipio de Buga, Valle del Cauca cuenta con una de las problemáticas más comunes presentadas en las principales ciudades de nuestro país, y en muchas de las ciudades de Latinoamérica, debido a muchos factores históricos que cada una de ellas conllevan, como el deterioro y abandono del espacio público o las edificaciones y la inseguridad.

Dicho lo anterior se encuentra la estación del ferrocarril el pacífico ubicada en la zona oeste del municipio, en la carrera 19, como uno de los edificios más emblemáticos, que marcaron un importante punto de desarrollo económico para la ciudad, hoy en día es un lugar con poco protagonismo y falta de apropiación, actualmente se encuentra en un espacio sin vitalidad con problemáticas relacionadas con el deterioro del espacio público, el abandono de muchas de las edificaciones como la antigua terminal de transporte que son utilizadas por los habitantes de la calle para residir, lo que convierte el lugar en una zona peligrosa, además de la presencia de lotes de uso industrial que están relacionados a la escasa actividad en determinadas horas del día, propiciando el abandono del algunas zonas del sector debido a este uso.

Por otra parte, la ciudad actualmente cuenta con dos casas dedicadas a las actividades culturales, una de ellas es la Casa de la Cultura donde se puede recibir clases de danza, pintura y dibujo y la Academia de historia Leonardo Tascón donde se conserva la memoria historia de la ciudad. Sin embargo, estas edificaciones no son suficientes para aprovechar el potencial cultural que el municipio tiene para ofrecer, entre ellas la gastronomía tradicional del Valle Del Cauca.

En segundo lugar, como parte de estos problemas se encuentra la informalidad del comercio establecida en una zona específica de la ciudad, específicamente entre la carrera 14 y la carrera 11 con calle 7 y calle 8, como el punto central y en la que mayor concentración de este comercio se establece.

A causa de esta concentración de comercio informal y a los distintos medios en la que los habitantes utilizan para vender sus productos se logra identificar conflictos que se presentan como consecuencia de este, como el alto tráfico vehicular, en determinadas horas del día debido a dos factores, uno de ellos es la invasión del espacio público por el comercio ambulante que ocupa parte de las vías por las que circulan los vehículos y que al mismo tiempo afecta la

circulación peatonal del sector. Además del deterioro del espacio público y la contaminación ambiental como resultado de este problema de comercio ambulante que utiliza el espacio público como lugar de trabajo, acumulación de basura y residuos debido al comercio que se enfoca en la venta de frutas, verduras y alimentos preparados por los mismos habitantes, entre otros.

De acuerdo con esto se plantea la pregunta de investigación ¿Cómo revitalizar la estación del ferrocarril del pacifico y su espacio urbano adyacente para que consigan importancia respecto al contexto turístico y cultural, y a su vez respondan al déficit de equipamientos culturales en el municipio de buga valle?

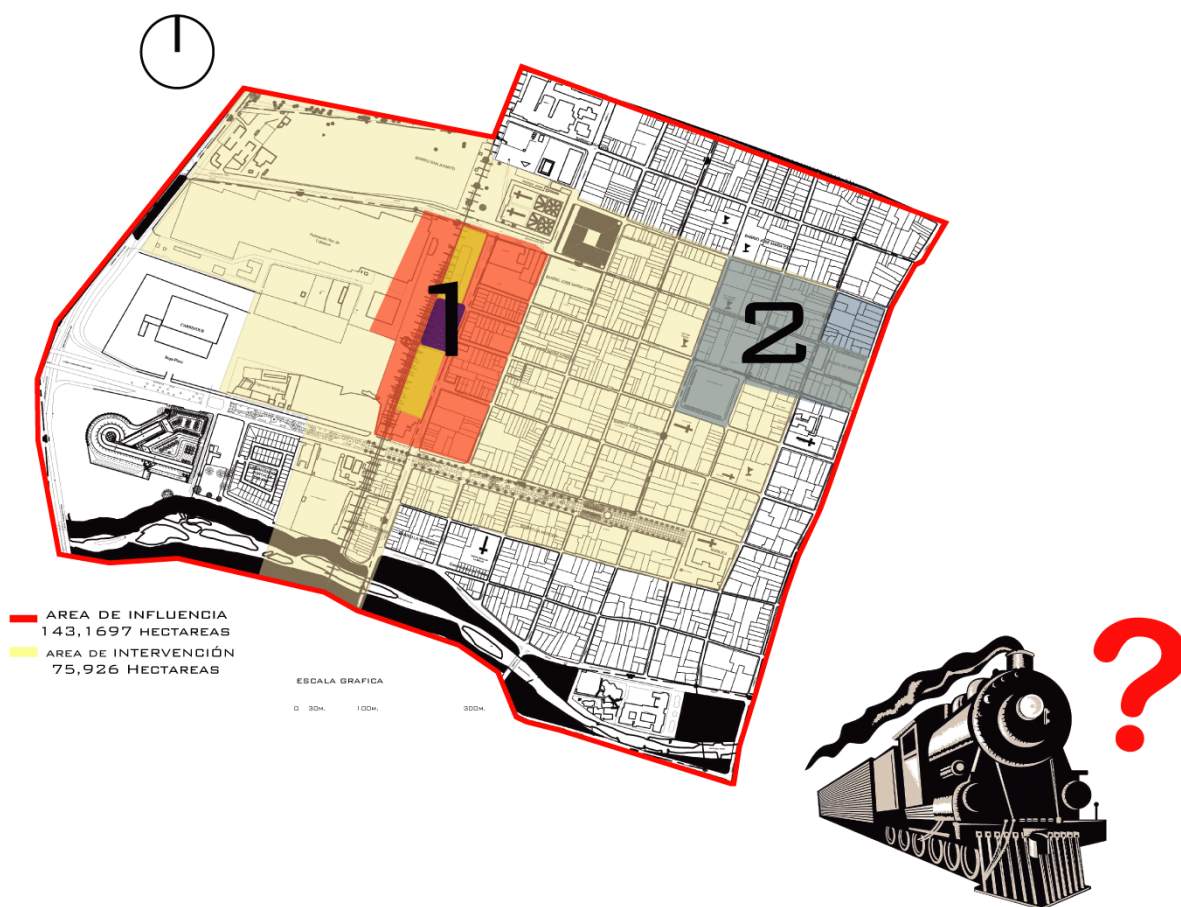


Ilustración 1 Localización De La Problemática Fuente: Propia

2. JUSTIFICACIÓN

Actualmente se encuentra la estación del ferrocarril del pacifico, uno de los edificios más importantes en la historia de la ciudad, como uno de los principales generadores del desarrollo urbano y regional, en estas estaciones se inician los procesos de exportación azucarera y la actividad cafetera, convirtiéndose en uno de los centros urbanos más importantes del municipio y que dan lugar al crecimiento económico de la ciudad. anteriormente en este mismo sector se encontraba la terminal de transporte del municipio, por lo que se establecía como una zona de alta actividad comercial y turística, debido al traslado de la terminal de transportes a una ubicación mucho más lejana de la estación, este importante sector de la ciudad perdió gran valor y se convirtió en un lugar de edificios abandonados y deteriorados, de la misma manera la estación del ferrocarril se encontraba en medio de todas las edificaciones por lo que el espacio público se fue deteriorando paulatinamente juntos a ellas.

En este momento la estación de ferrocarril del pacifico se encuentra con un uso orientado a oficinas del estado, donde no es posible el ingreso a la mayoría de sus instalaciones y donde se presentan en algunas ocasiones actividades culturales como las exposiciones de artesanos y presentaciones de danza al igual que la casa de la cultura sin embargo, el municipio tiene mucho más que ofrecer, como su importante gastronomía vallecaucana que tiene sus orígenes en esta misma ciudad y que se ha venido perdiendo a través de los años como el sancocho de gallina en fogón de leña, las tostadas de plátano verde con hogao, el arroz atollado, los aborrajados entre otros. Además de destacar su arquitectura con elementos como la Catedral de San Pedro, el Teatro Municipal, el edificio de la Alcaldía Municipal y el Palacio de Justicia, existe un déficit de equipamientos educativos en lo que respecta a la formación de cuidados y restauro de bienes patrimoniales, y más aún en un municipio donde es tan cultural e importante en este tema.

Además, la población del municipio es aproximadamente de 115.000 habitantes, los cuales 63.000 entre 15 y 44 años no cuentan con un nivel educativo profesional según registros del Dane, teniendo en cuenta la importancia de la formación superior, es importante elevar estos niveles en el municipio.

Se debe agregar que, gracias a las investigaciones y noticias encontradas, el gobernador del Quindío, junto con el presidente de la Honorable Asamblea Departamental y directivas de Ferrocarril del Pacífico S.A.S informan:

A partir de marzo de 2017 iniciará operaciones el tren de carga entre La Tebaida y Yumbo para conectar con el puerto de Buenaventura por la vía férrea, y se ratificó el acuerdo de voluntades para activar en el corto plazo el tren turístico... Con los nuevos dueños estamos adelantando un trabajo mancomunado para recuperar el tren turístico que vaya hasta Buga y Zarzal, además el tren de carga nos sirve mucho como conectividad porque estamos reactivando la Zona Franca. (2017)

Hay que mencionar que la ciudad actualmente cuenta en su centro histórico con una de las zonas más importantes de la ciudad, la zona comercial, en la que permanece diariamente una gran parte de la población del municipio, ya que se encuentra la mayor cantidad de empresas comerciales, 51% según la cámara de comercio de Buga, como consecuencia es uno de los principales generadores de empleo con un 30% en la zona del centro histórico según la cámara de comercio del municipio

No obstante algunas de estas actividades hacen parte de la problemática de la informalidad comercial, que nacen como catalizadores de estos usos comerciales en este sector, como la plaza de mercado, locales y almacenes llevando a problemáticas como el deterioro de la estructura del espacio público, tráfico vehicular, invasión de vías, inseguridad, contaminación ambiental, deterioro de algunas edificaciones patrimoniales importantes, entre otros factores que afectan la organización y percepción del centro histórico del municipio.

Teniendo en cuenta lo anterior se identifica el concepto de revitalización como el más adecuado para tratar a estas problemáticas encontradas en el municipio, de acuerdo al autor E. Taracena (2013). el concepto de revitalización es “El recurso potencial para revertir los efectos del deterioro – físico, social y económico”.

Por lo tanto la revitalización se vuelve un concepto clave, dado que por medio de esta se conseguirá generar un potenciador turístico y cultural, en el cual se logre integrar las actividades culturales a la estación del ferrocarril además de brindar nuevos espacios públicos y oportunidades para los comerciantes informales que hacen parte de la zona centro, viendo este no

solo como un problema sino como una oportunidad que ayuda a darle nuevas actividades y dinámicas con las que actualmente no cuenta el sector, como consecuencia del aumento de las actividades cantidad de población que transita por el lugar aumentara reduciendo el problema de inseguridad.

Algunas de estas actividades serán para las personas de mayor edad donde podrán disfrutar de algunas danzas típicas y dinámicas de integración social.



Ilustración 2 Danzas típicas Fuente: <http://elturismoencolombia.com/wp-content/uploads/2015/08/cultura-feria-Buga-valle-del-cauca>

Retomando el entorno de la estación, se busca el mejoramiento de la estructura urbana puntualmente en las edificaciones abandonadas.



Ilustración 3 Registro fotográfico Fuente: Propia

Estas fueron afectadas por los procesos históricos, debido a el traslado de la terminal de transportes a otro sector, quedando en el olvido y deteriorándose en el transcurrir de los años, el proyecto busca mejorar estas edificaciones con nuevas actividades, conservando y mejorando los elementos de su arquitectura colonial.



Ilustración 4 Registro fotográfico Fuente: Propia



Ilustración 5 Registro fotográfico Fuente: Propia

Se logrará una reactivación y creación de nuevos usos como parte de las soluciones que dará el proyecto gracias al flujo comercial y turístico del sector.

Estos nuevos usos mejorarán en gran medida las actividades típicas del municipio y su economía ya que la gastronomía jugará un papel fundamental para ser un gran atractor turístico.



Sancocho De Gallina En Fogón De Leña



Manjar Blanco, Postre Típico

Ilustración 6 Platos ticos Fuente: <http://turismovalle.com/buga/>

Al mismo tiempo el proyecto se articulará al corredor ambiental existente ubicado al frente de la basílica del señor de los milagros patrimonio del municipio, teniendo en cuenta la estructura ecológica principal como una potencialidad para llenar de vida el sector, logrando la articulación de los bienes de interés cultural en el municipio entre estos el más importante para el proyecto que es la Estación Férrea del pacifico logrando así darle el protagonismo e importancia que debería tener a nivel cultural y turístico, de esta manera se implementaran espacios funcionales, culturales y agradables para todos los habitantes.

3. HIPÓTESIS

Mediante una revitalización al espacio urbano se logrará articular la estación del ferrocarril del pacifico a nivel municipal y regionalmente, además de integrar diferentes actividades convirtiéndolo en el principal centro de cultura y de formación del municipio, de lo contrario la estación del ferrocarril y su entorno seguirá concibiéndose como un sector inseguro, olvidado y con poco protagonismo a nivel turístico y patrimonial además de perderse algunos rasgos culturales distintivos de este municipio.

4. OBJETIVOS

Para lograr una correcta intervención según las metas que se tienen planteadas en el municipio es necesario establecer unos claros objetivos que sirven de guía para cumplirlos en su totalidad.

4.1 Objetivo General

Revitalizar el espacio urbano y arquitectónico de la estación férrea del pacifico de Buga y su área de influencia para lograr el reconocimiento del patrimonio cultural municipal y propiciar tanto la formación académica como la interacción social y el sentido de pertenencia de residentes y turistas con el centro histórico

4.2 Objetivos Específicos

- Rehabilitar la estación del ferrocarril del pacifico con su uso original y actividades conexas
- Mejorar la estructura urbana a partir de una red de equipamientos culturales articulados a la estación férrea
- Recuperar el espacio público que se ha perdido a causa del abandono y la afectación a elementos del paisaje urbano en torno a la estación férrea.



Ilustración 7 Objetivos generales y específicos Fuente: Propia

5. MARCOS REFERENCIALES

A continuación, se encuentran los marcos referenciales que suman datos comparativos, históricos y conceptuales como una estructura de insumos, que acompañan al proyecto y que nos dan una mayor perspectiva de cómo actuar en la solución de las problemáticas.

5.1 MARCO PROBLÉMICO

Se localiza un proyecto en El Jícaro, Guatemala, en la cual se presenta la rehabilitación de la estación ferroviaria para poner en operación las unidades del ferrocarril y con el fin de crear un plan piloto para los ferrocarriles de Guatemala y lograr la recuperación de su entorno urbano inmediato, hecha por estudiantes de la Universidad de San Carlos de Guatemala.

Se identifican distintas problemáticas con las que cuentan las estaciones que han sufrido un proceso de abandono como por ejemplo el asentamiento de invasiones ilegales, deterioro del medio ambiente, contaminación, inexistencia de mobiliario urbano entre otras.

Como consecuencia de estos problemas se vio necesario actuar rápidamente en la restauración y el funcionamiento de la estación, que además apunta a más beneficios para la comunidad como lo es el desarrollo de un espacio urbano para actividades culturales y abastecimiento de un mobiliario urbano mediante la aplicación de cuatro conceptos importantes que son, La conservación, el reciclaje, la revitalización y la restauración.

Después de observar los diferentes análisis que lleva la investigación hecha por los estudiantes de la Universidad de San Carlos de Guatemala, se concluyen que las condiciones de abandono y deterioro de la estación pueden ser reversibles con el uso de especialistas, también es importante recalcar que es de vital importancia la participación ciudadana para el desarrollo y planificación de este tipo de proyectos, así mismo las intervenciones que lograrían la revitalización de la estación ferroviaria están encaminadas a la restauración del inmueble, la buena señalización y las intervenciones al espacio público.

Puntualmente para la investigación se incorpora 2 conceptos de los que en este proyecto manejan y son el reciclaje y la revitalización, ya que el reciclaje según la arquitecta

SALVATIERRA, J 2007 asegura que “el reciclaje es dar nuevas condiciones de habitabilidad a un inmueble o a un espacio urbano” con esto se quiere hacer referencia a los lotes aledaños a la estación férrea del pacífico, lo que se busca es generar esas condiciones habitables que tanto nos recalca el autor para toda la población en general que es afectada al transitar por el sector deteriorado y contaminado, así mismo los lotes ser potencialmente explotados para generar un gran confort y una nueva imagen urbana para las personas.



Ilustración 8 Proyecto conservación de la estación del ferrocarril del Jícaro FUENTE:
http://biblioteca.usac.edu.gt/tesis/02/02_1742.pdf

5.2 MARCO JURÍDICO

Las intervenciones están regidas sobre la 1185 de 2008 que modifica a la ley de cultura y en su artículo 4º, la cual nos define los tipos de patrimonio cultural de la nación, acerca de sus objetivos principales para la salvaguardia, conservación, recuperación, protección, sostenibilidad y divulgación del patrimonio cultura como parte de los sectores como el centro histórico de la ciudad en el que se encuentra el deterioro de las edificaciones igualmente de la estación del ferrocarril del municipio declarado como bien de intereses cultural de la nación.

5.3 MARCO NORMATIVO

Teniendo en cuenta que los actores que intervienen en el centro histórico y la estación del ferrocarril el pacífico cuentan con unas normas que dan pautas que permitan orientar las acciones que se van a ejecutar en cada uno de los sectores sobre los bienes nos apoyamos en distintas de

ellas del plan de ordenamiento territorial con el que actualmente cuenta el municipio, teniendo en cuenta las definiciones y parámetros que este nos señala con los diferentes artículos.

5.3.1 Plan de ordenamiento territorial (POT)

De acuerdo el artículo 5 de la ley 388 de 1997 “El ordenamiento del territorio municipal y distrital comprende un conjunto de acciones político-administrativas y de planificación física concertadas, emprendidas por los municipios o distritos y áreas metropolitanas, en ejercicio de la función pública que les compete, dentro de los límites fijados por la Constitución y las leyes, en orden a disponer de instrumentos eficientes para orientar el desarrollo del territorio bajo su jurisdicción y regular la utilización, transformación y ocupación del espacio, de acuerdo con las estrategias de desarrollo socioeconómico y en armonía con el medio ambiente y las tradiciones históricas y culturales”

5.3.2 Capítulo II: Artículo 45: Políticas Para La Protección Del Patrimonio Histórico.

El cual nos establece las políticas sobre la recuperación y consolidación de la imagen urbanística del centro histórico de Guadalajara de Buga, para la recuperación y consolidación de la imagen urbanística del sector histórico a través del mejoramiento del sistema de espacio público dando prioridad a los recorridos peatonales que conectan los hitos más representativos del centro histórico

5.3.3 Capítulo II: Artículo 124: Programa Recuperación De La Estación Férrea Y De Su Entorno Inmediato.

Un sector que ha sufrido deterioro urbanístico y arquitectónico en el cual se establece una renovación mediante intervenciones encaminadas a la recuperación arquitectónica de las edificaciones, integración de los inmuebles de la estación férrea con la trilladora Merino, mediante la relocalización del uso industrial y generar espacio público a través de la habilitación del lote vacío para la incorporación al espacio público urbano.

5.3.4 Capítulo VII Artículo 78: Políticas Para La Disminución Del Déficit Cuantitativo De Espacio Público.

Habilitación de espacio público para las zonas con déficit que facilite la accesibilidad y cercanía a las áreas de comercio y vivienda

5.3.5 Capítulo VII Artículo 79: Políticas Para la Disminución Del Déficit Cualitativo De Espacio Público.

Se establecen políticas para la recuperación del espacio público invadido por vendedores ambulantes y estacionarios, parqueaderos y escombreras, la promoción del uso de espacios públicos recreativos y zonas pasivas dentro de ellos entre otros.

5.3.6 Conclusiones.

Las normas urbanísticas que nos ofrece el plan de ordenamiento territorial del municipio de Buga valle es claro con los lineamientos que se siguen en las intervenciones planificadas para la recuperación de las zonas del espacio público contemplando tanto la problemática del comercio informal como el inconveniente actual de la estación férrea.

De este modo las normas expuestas anteriormente sirven como soporte para las intervenciones propuestas en el sector de la estación del ferrocarril el pacífico, como lo es un nuevo uso para el lote vacío que está cercano a la estación y la relocalización del uso industrial que actualmente se encuentra en el municipio además expresar la recuperación del espacio público de los vendedores ambulantes de la zona centro.

5.4 MARCO HISTÓRICO

Como parte del marco histórico la información acerca de la historia del municipio fue tomada por medio del documento de diagnóstico para el Plan De Desarrollo municipal 2016-2019 Buga Renovada de Julián Andrés Latorre Herrada además del documento de la biblioteca departamental, Modernizaciones en el Valle del Cauca siglo XX y las investigaciones hechas del proceso de desarrollo de las estaciones del ferrocarril del Pacifico.

La historia de este municipio está dividida en varias fundaciones, la primera fundación fue ordenada por el gobernador Sebastián de Belalcázar. Fundada con el nombre Buga La Vieja. Más tarde entre 1554 y 1555 da lugar su segunda fundación en las cabeceras del rio Guadalajara bajo el nombre de Nueva Jerez De Los Caballeros. Su tercera fundación se ubica entre 1557 y 1559 donde recibió el nombre de Guadalajara de Buga en el Valle de Tunessi - Páramo de Pan de Azúcar. Posteriormente se realiza un traslado de fundación el 4 de marzo de 1570 bautizándole Guadalajara de Nuestra Señora de la Victoria de Buga. Finalmente, como último traslado en 1573 ordenado por el gobernador de esa época con el nombre de Jerónimo de Silva y ejecutado por Beltrán de Unzueta recibiendo el nombre de Guadalajara de Buga. Seguidamente llega a ser capital de la provincia y se consolida como municipio en 1834 y 1887.

Consecuentemente debido a que fue concebida como uno de los primeros centros poblados del valle, se consolido toda la transformación arquitectónica del lugar en la zona fundacional de la ciudad el cual pertenece a rasgos coloniales, sin embargo, como resultado de las evoluciones que ha tenido el centro urbano se configuro lo que sería el damero iniciar con intervenciones posteriores al espacio público y a algunas edificaciones.

Según la investigación descrita en el documento de diagnóstico para el Plan de Desarrollo municipal 2016-2019 Buga renovada de Julián Andrés Latorre Herrada, previamente los tres primeros siglos de su fundación transcurrieron bajo un contexto similar, en el cual estaba basado en la dominación de la corona española y seguidamente en la república, en 1827 la población estaba entre los 5000 y 6000 habitantes, en este siglo da inicio el desarrollo económico del municipio con el cultivo del café hacia 1870, además de que se presencié la aparición de la primera locomotora al puerto de Buenaventura en 1879 años más tarde se extiende 27 kilómetros hasta Córdoba y seguidamente a San Cipriano. En la época de 1907 inicia un desarrollo urbano y

arquitectónico con la aparición de nuevas edificaciones como la Basílica del Señor de los Milagros, el Palacio de Justicia en 1912 y los portales de Fuenmayor en 1919, el tren llega a Yumbo y Cali y con esto la inauguración del puente giratorio sobre el río Cauca. La ciudad tiene en esos momentos 29000 habitantes, el tren llega a las ciudades de Palmira Buga y Tuluá de 1917 a 1920 de las cuales la estación del ferrocarril de Buga es finalizada en 1922 para los cuales ya se tenían un total de 330 kilómetros de vía férrea. De acuerdo a la información obtenida en un estudio de la Universidad Del Valle.

Adicional a esto en el año de 1940 empiezan a surgir las nuevas fábricas consolidando los sectores industriales como lo son la Factoría de Bavaria, Solla, Purina y Postobón hasta el año de 1953. tras este último siglo se presentó la transformación de muchas de sus edificaciones existentes en la época llevando un cambio al Republicano y con esto la aparición de nuevas edificaciones como galerías, estaciones y teatros. Esto permitió la incorporación de nuevas tipologías arquitectónicas modernas y consecuentemente el cambio del trazado y división predial de aquella época aumentando también las alturas de los predios en la zona fundacional, como la factoría de Bavaria en la década de los 40 la planta de grasas en 1953, adicionalmente la actividad bancaria llega a la ciudad, entre otros consolidándose como un polo de desarrollo urbano muy importante. (Ver ilustración 04)



Ilustración 9 Salida sur de 1951 Fuente: http://www.guadalajaradebuga-valle.gov.co/apc-aa/files/61663161356265666630653566343538/DIAGNOSTICO_GENERAL_MUNICIPIO_BUGA.pdf

A causa de esto se fortaleció el comercio exterior por Buenaventura, así como el crecimiento demográfico de las ciudades sobre todo en los municipios productores de café, sin embargo, esto marco una fuerte competencia con la navegación del río Cauca causando su desaparición.

Como consecuencia de estas nuevas redes viales férreas se generaron actividades en los municipios relacionadas con el almacenamiento, bodegas, carga y descargue de productos y pasajeros

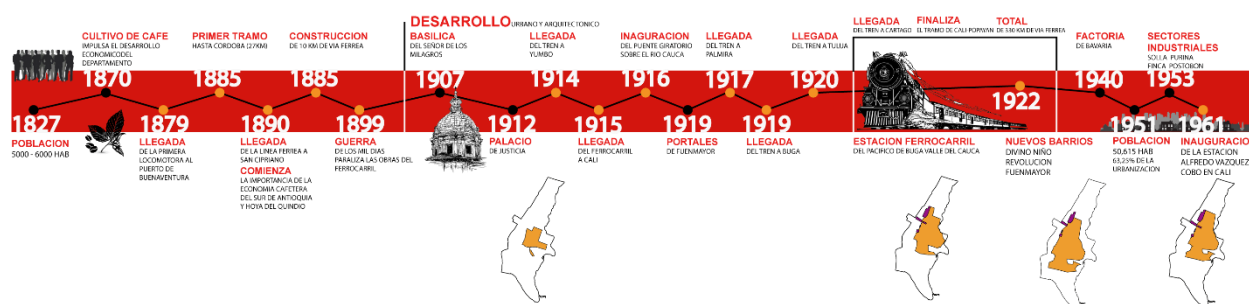


Ilustración 10 Línea del tiempo del crecimiento de la ciudad y desarrollo de las estaciones férreas
Fuente: Propia

5.5 MARCO AMBIENTAL

El municipio de Buga valle del Cauca, comprende importantes elementos de conservación ambiental con una estructura de parques históricos, la ronda del río.

Las márgenes del río Guadalajara, el cual atraviesa la ciudad de oriente a occidente, con una extensión aproximada de 36 kilómetros, en el trayecto del río se encuentra lugares importantes como el parque de Bolívar, el puente de la Libertad, el hotel Guadalajara y el monumento Alejandro Cabal Pombo. A lo largo de los años ha perdido su caudal, debido a esto el PEMP establece este como un lugar de mejoramiento integral.

Por otra parte, las condiciones del río no son precisamente muy buenas, la contaminación como resultado de las aguas residuales, la industria y los sectores agropecuarios. Como lo indica el estudio hecho por la universidad del valle y nacional de Manizales.

Además de esto a la contaminación se le suman las aguas negras debido a la división de la red de alcantarillado con la que cuenta el municipio al sur y al norte de la ciudad iniciando desde la zona del río ubicado en el puente de la merced.

Otro rasgo importante es la fauna que se puede encontrar en esta ciudad, de las cuales podemos encontrar aves como el colibrí Pico de Hoz, algunas loras como Real Cabeciazul además anfibios como Las Cecilias o Ciegas, Las salamandras y las ranas y sapos. Los reptiles como por ejemplo las tortugas bache, no obstante, se ha reducido el número de estas debido al tráfico de mascotas, recolección de huevos entre otros. De los mamíferos se pueden apreciar los murciélagos, el ratón de hierba y el mono araña negro todo esto puede verse resumido en la ilustración 5.

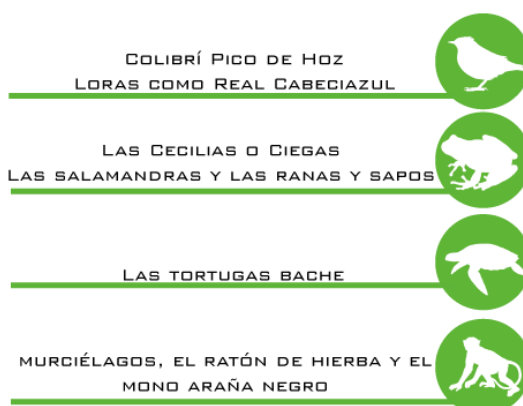


Ilustración 11 Marco Ambiental-Fauna Fuente: Propia

Entre los parques importantes como el parque José María Cabal ubicado en el centro histórico, entre la calle 14 y 15 y calle 6 y 7 como uno de los parques más importante con los que cuenta la ciudad ya que es de gran atractivo turístico cercano a la Basílica Del Señor De Los Milagros, se encuentra con problemas con su cerramiento frente a la carrera 14 debido al crecimiento de la arborización, en cuanto a su mobiliario urbano se encuentra igualmente deterioro de algunas de las bancas del mismo, este actualmente cumple la función de articulador, conectando con la zona comercial.

Igualmente, a pocas cuerdas se localiza el parque del Ricaurte ubicado entre la calle 8 y 9 y carrera 18 y 17, frente al cementerio municipal y a una de las zonas industriales de la ciudad.

El estado actual del parque es bueno, está dotado de mobiliario urbano y juegos recreativos para niños.

Por otra parte, se encuentra el corredor ambiental de la Basílica del señor de los milagros, la cual fue intervenida en el 2012, de la que se adquirieron distintos tipos de arborización como las palmeras actuales además de esto el mejoramiento del espacio público que ayudo al mejor aprovechamiento del sector en su totalidad.

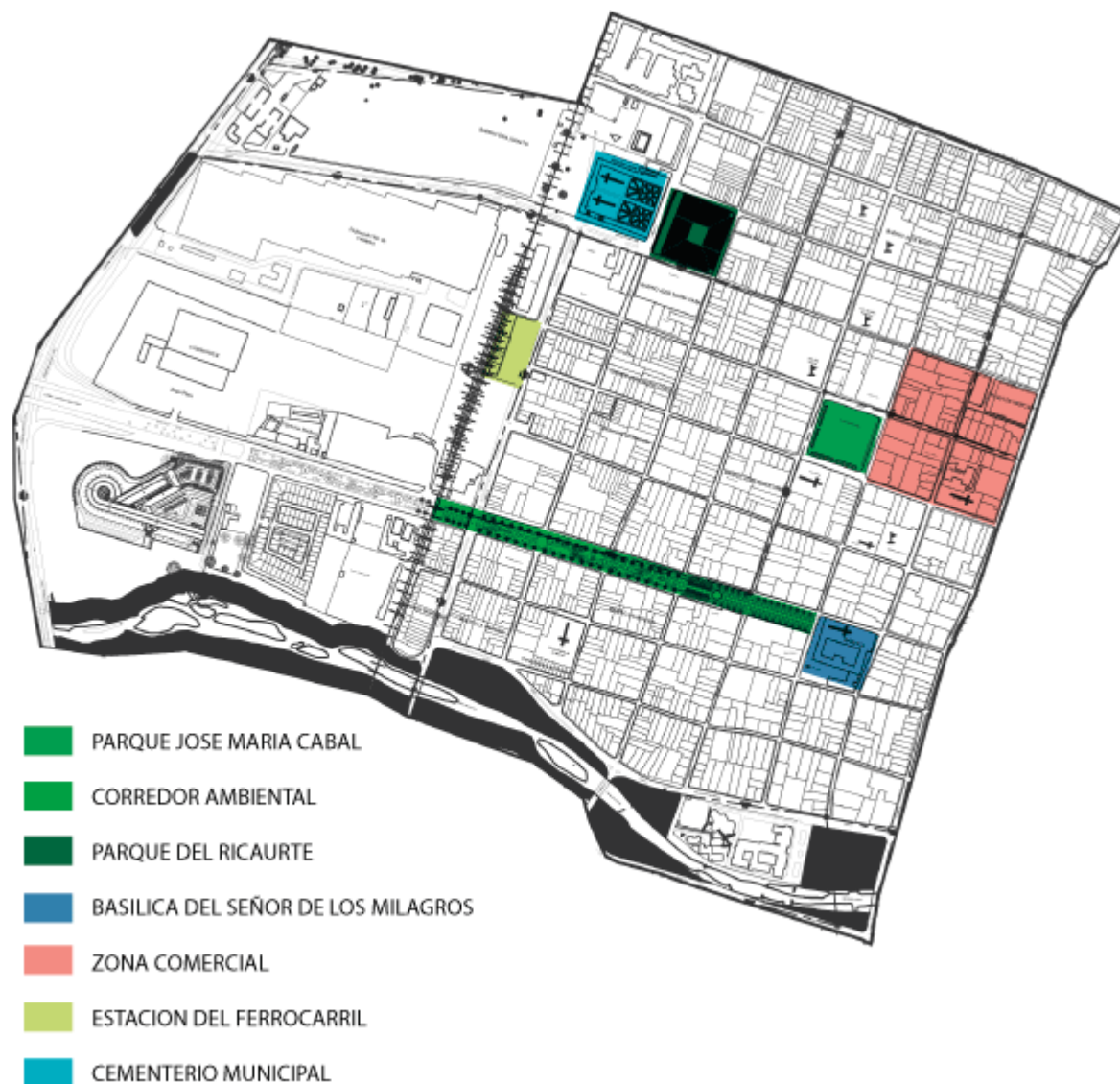


Ilustración 12 Ubicación de elementos Fuente: Propia

Hay que mencionar además que el sector cuenta con un problema del uso inadecuado de las basuras en horas diferentes al tiempo de recolección, situadas en las esquinas de los andenes

y zonas, parques, debido a los mismos habitantes mayormente de usos comerciales, acumulándose a lo largo de los días hasta que pasa el servicio de aseo prestado por Bugaseo. A causa de esto se presentan problemas como los malos olores, sin mencionar la contaminación ambiental que esta genera.

6. MARCO CONCEPTUAL

En este marco se exponen los conceptos principales con los que se justifica el proyecto además de relacionar las definiciones teóricas que aportan los autores para enriquecer la investigación.

Como parte de la investigación el concepto teórico que describe una solución más acertada es el de revitalización, en el que aplica perfectamente a la problemática que se presenta directamente en la zona de la estación férrea del pacifico.

Así que se encuentra que el termino revitalización urbana según Rojas, E. (2004). “Que es la preservación de estructuras viejas, con demolición de algunas de ellas y recuperación de otras” esto refiere a que la revitalización es la que se encarga de salvaguardar todas las estructuras que tienen una antigüedad determinada y que pueden ser bienes de interés cultural.

Igualmente, el Arquitecto E, Taracena, (2013) “La Revitalización Urbana es el instrumento y el recurso potencial para revertir los efectos del deterioro – físico, social y económico – de los centros de ciudad y de otras partes importantes de la misma; es la oportunidad para recrear las condiciones urbanas que los centros tradicionales demandan para su sostenibilidad.” En donde relacionan La revitalización como un instrumento para el entorno urbano.

De la misma forma como lo menciona Azevedo, Paulo (1979), citado por Cifuentes (2007), Jessica, La revitalización “Están dirigidas a la reanimación de los inmuebles y espacios públicos a través de obras de restauración, renovación, y rehabilitación, con el fin de mantenerlos integrados a la ciudad y de aprovecharlos de acuerdo a las necesidades de la población.” Los cuales están encaminados al tratamiento de las edificaciones y sectores urbanos que se han deteriorado con el tiempo o han perdido la importancia que en un principio tenían, a través de estrategias para lograr la reactivación de nuevas dinámicas.

Por otra parte, Yagüe, J. (2010) En su libro “*Revitalización Vs Rehabilitación IE*” “la revitalización no debe tratar solo de edificios debe incluir el entorno urbano, abarca un sentido amplio más próximo a un concepto como la sostenibilidad” con esto se entiende por el termino revitalización urbana se refiere dinamizar, mejorar y humanizar el ecosistema urbano (aspectos físicos y sociales) para que la vida fluya a través de él. Es decir, conseguir un soporte urbano dotado de energía e impulso para el desarrollo de la vida en toda su complejidad.

Revitalizar un ambiente urbano, atender a los espacios de relación y a la calidad del espacio público, contemplando la diversidad social y de usos, la percepción de libertad, el sentimiento de comunidad, el carácter y la identidad, la escala de proximidad y las actividades de barrio

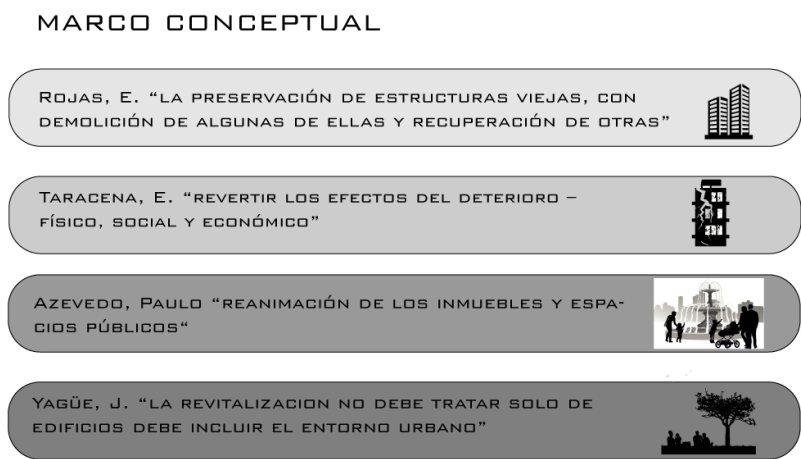


Ilustración 13 Marco Conceptual Fuente: Propia

TARACENA, E. “REVERTIR LOS EFECTOS DEL DETERIORO – FÍSICO, SOCIAL Y ECONÓMICO”



Ilustración 14 Diagrama Erwin Taracena – Revitalización Fuente: Propia

7. MARCO TEÓRICO

Como parte del siguiente marco teórico se recopila la información general de los principales textos de los autores que tienen un conocimiento previo a temas relacionados las problemáticas planteadas en el proyecto.

Dado que esta investigación esta principalmente enfocada a la problemática de desconocimiento cultural, y el espacio urbano inmediato, se plantea para abordar estas problemáticas una revitalización urbana, para esto será necesario plantear algunos parámetros que sirvan como ejes teóricos sobre los cuales podamos empezar a entender el concepto y apoyarnos en las teorías de autores especializados como E. Taracena, José María Yagüe entre otros. Además, se crea una representación gráfica que expresa la teoría de cada autor.

7.1 Deterioro de los centros históricos en américa latina

Según el artículo Hábitat International Coalition (2017) en el deterioro de la vivienda en los centros históricos podemos dar una introducción a lo que se refieren en las dos a tres últimas décadas en donde empieza a desarrollarse un crecimiento urbano. Por tal motivo hoy en día se vienen presentando dos fenómenos que son independientes, en donde el primero trata del deterioro físico y el segundo es de carácter social, aun así, estos tienen una relación.

Este deterioro se viene presentando en ciudades de todo el mundo, existe un debate en el que se dice que no todo es por culpa del despoblamiento de los centros históricos, Han Harms afirma que en las ciudades de Latinoamérica pasa algo totalmente distinto y es la disminución de la tasa poblacional en la periferia, pero sucede lo contrario en los barrios o distritos de la ciudad.

En México principalmente empieza a ocurrir el deterioro a partir de los temblores que golpearon al centro y por una crisis de evolución funcional, el centro histórico de México ha sido considerado patrimonio cultural de la humanidad por la UNESCO y ha sufrido de desplazamientos por parte de su población a las periferias en los últimos 10 años.

Este fenómeno del deterioro se presenta en otras partes de América Latina como en Quito, Ecuador en donde el uso residencial ha disminuido paulatinamente.

Otra causa importante es el deterioro del hábitat de varias ciudades según la defensa civil 17,223 viviendas tendrán que ser demolidas y/o reconstruidas a corto plazo para poder prevenir catástrofes en el futuro.

En relación con el proyecto ocurre algo similar en México con la problemática de Buga en cuanto que empieza a existir un desdoblamiento paulatino en donde una de las causas es el deterioro de los inmuebles, por la antigüedad de las viviendas el deterioro y la ausencia de mantenimiento por parte de propietarios son de tal magnitud que las condiciones de inseguridad no permiten seguir habitándolas, lo que obliga a los inquilinos o propietarios a abandonar las viviendas.

7.2 Recuperación de áreas centrales – Eduardo Rojas

El libro denominado *Volver al centro: la recuperación de áreas urbanas centrales* escrito por el arquitecto Eduardo Rojas nos muestra una visión crítica sobre el concepto de revitalización tomando como referencia su experiencia como arquitecto y urbanista, dando la definición de lo que para él son los conceptos necesarios para lograr una correcta forma de recuperación de las áreas urbanas.

De este modo él plantea que esta recuperación se logra mediante las intervenciones que pueden emprender para el mejoramiento de las mismas e intensificar el uso de las zonas ya existentes potenciando sus actividades económicas y poblacionales.

Por consiguiente, se hace una recopilación de términos que ayudan a la recuperación de las áreas urbanas como lo son la rehabilitación urbana, la regeneración urbana, revitalización urbana, recuperación urbana y renovación urbana de las cuales muchas de ellas guardan ciertas relaciones en cuanto a significado se refiere. Los términos de mejoramiento y renovación hacen más entendible una connotación física ya que se intervienen los entornos ya construidos. Por otra parte, la rehabilitación, revitalización, regeneración y recuperación tienen una connotación

económica y social mucho más fuerte y de mayor importancia, pero sin dejar de lado las intervenciones físicas del entorno.

Además de esto los conceptos de mejoramiento y rehabilitación urbana pone énfasis en la recuperación de las estructuras físicas existentes mientras que regeneración, revitalización, renovación y recuperación urbana se encarga de la preservación de las estructuras viejas para un mayor aprovechamiento de su nivel arquitectónico, la demolición de algunas de ellas y creación de otras

En conclusión, se puede decir que el arquitecto Eduardo Rojas tiene una definición de los conceptos agrupándolos según la similitud de los significados encontrados, en cuanto al concepto de revitalización nos da un punto de referencia de su significado, haciendo énfasis en que es la preservación de estas estructuras se localizan en los centros históricos que se han deteriorado con el tiempo y son necesarios para lograr la recuperación de centros urbanos. De la misma forma la recuperación de estas estructuras antiguas se logra por el mejoramiento de la estructura social que es afectada por el despoblamiento que los centros históricos sufren gradualmente.



Ilustración 15 Isologo Eduardo Rojas Fuente: Propia

7.3 Revitalización de centros urbanos - Francisco Covarrubias Gaitán

El arquitecto Francisco Covarrubias Gaitán hace una aclaración del concepto de revitalización, para el este concepto va con la relación del espacio público respecto a estas antiguas estructuras para mantenerlas vivas, en la cual este pensamiento incluye la rehabilitación, la renovación, el mejoramiento de las estructuras y equipamientos, la restauración del patrimonio

edificado, la atención de la imagen urbana y la inserción de nuevas edificaciones los cuales deben ser coherentes con la imagen urbana.

Por lo tanto para el arquitecto Francisco Covarrubias la revitalización se genera a partir de intervenciones a distintas escalas de actuación pero desde el aspecto arquitectónico, como por ejemplo las intervenciones a las calles y plazoletas, que define la calidad de vida de la ciudad, como elemento articulador y ordenador de actividades de los habitantes, por medio del diseño de estos lugares se logra una mayor convivencia, la seguridad y el bienestar de los habitantes como parte fundamental de la revitalización de los centros urbanos.

Las edificaciones que requieren restauración de sus valores arquitectónicos a las estructuras en mal estado y que representan las ciudades, además de la inclusión de las nuevas edificaciones modernas integradas a estos edificios antiguos, en la que se deben ser respetuosas con el contexto urbano como parte de esta revitalización.

Por esta razón podemos concluir que para el arquitecto Francisco Covarrubias la el concepto de revitalización es mucho más acercan a la intervención del espacio público y a las distintas estructuras que hacen parte de este, como los parques y plazoletas, pero sin dejar de lado las experiencias sociales que este genera mediante la transformación de algunas, complementando a el arquitecto Eduardo Rojas en el que se entendía el concepto de la revitalización como una intervención a los elementos arquitectónicos antiguos mas no a el espacio público que lo conforma.



Ilustración 16 Isologo Francisco Covarrubias Gaitán Fuente: Propia

7.4 Revitalización Vs Rehabilitación - José María Yagüe

El arquitecto urbanista José María Yagüe habla del espacio público, en los que no existe un interés cultural e influye en lo que los ciudadanos comprendemos como la idea de lo que

actualmente es una ciudad. Influyendo en el estilo de vida de los mismos habitantes, la relación y experiencias que la gente vive diariamente en ellos, como consecuencia la utilización de conceptos sobre el diseño urbanos de los cuales deberían replantearse su significado.

Como resultado de espacios públicos con poco interés se obtiene una mala calidad de vida y de los sentidos que debería generara sus habitantes, muchos de ellos con un sentido físico muy importante pero que no enriquecen las experiencias de la gente.

El concepto de rehabilitación no debe ser aplicado solamente a los edificios sino integrarse al espacio público, en el cual debería incluirse el transporte y la infraestructura además de los edificios públicos y privados, como lo expresa.

“En relación al concepto re-habilitar (restablecer – restituir una cosa a su antiguo estado), cabría señalar un sentido estático que se corresponde, entiendo, con el uso (y abuso) que a menudo se hace de este término. En este sentido, en nuestra línea de pensamiento, quizás sería más propio, hablar de re-vitalizar (dar más fuerza y vitalidad a una cosa) al tener un sentido de aumento, progresivo e integrador.” Yagüe, Yagüe, J. (2010)

Haciendo énfasis en que este término no debería aplicar solo a los espacios deteriorados sino también a los que han sido abandonados en las ciudades por medio de intervenciones a pequeña escala para lograr continuidad y homogeneidad.

Como parte de este proceso de revitalización las intervenciones realizadas deben lograr un cambio de las estructuras físicas como lo son las plazas las plazoletas, parques y calles, pero al mismo tiempo la relación de las actividades creativas de los ciudadanos además de las alternativas económicas que puedan encontrar en ella convirtiéndolos al mismo tiempo en espacios sostenibles.

Como conclusión de lo que nos presenta el arquitecto José María Yagüe se puede decir que el ve el termino de revitalización desde un sentido más cercano a las experiencias que tienen la gente que vive diariamente en los espacios públicos y en los edificios, en la necesidad de este tipo de intervenciones en lugares abandonados y deteriorados de las ciudades pero sin dejar de lado que por medio del diseño y adecuación de este se puede lograr maximizar la calidad de vida de sus habitantes, referente a lo explicado la complementación de los arquitectos anteriormente expuestos, guarda similitud con el arquitecto Francisco Covarrubias en cuanto a la importancia de las experiencias que deben generar estos espacios públicos en sus habitantes.



Ilustración 17 Isologo José María Yagüe Fuente: Propia

7.5 Las Ciudades Inertes Y Sin Vigor – Erwin Taracena

Se infiere que el término revitalización urbana según el arquitecto E. Taracena (2013) es conservar y rehabilitar centros históricos además de los espacios inertes y sin vigor para poder devolverles su funcionalidad y con esto poder impulsar actividades comerciales y servicios tradicionales que puedan suplir las necesidades de los residentes o turistas de un sector determinado.

Taracena afirma que para entender bien el concepto de revitalización es necesario conocer algunos aspectos que son vitales para esta actuación urbana, que son: la homogeneidad como características similares y constantes que hacen que el entorno y las diferentes áreas tratadas sean homogéneas, este aspecto se relaciona directamente con los usos de suelo que es una actividad urbana similar en donde nos puede definir hacia que aspecto puede ser dirigida la intervención en su mejoramiento para que no se rompa la homogeneidad. Es indispensable para Taracena orientarnos en que uso existe en determinada área, para contextualizarnos y poder observar las características indispensables del sector y llevar a cabo una correcta revitalización.

Para finalizar Taracena contempla otros dos aspectos importantes que son indispensables para entender el concepto en general, nos habla sobre unas secuencias visuales que transformado a la ciudad son los diferentes recorridos en donde se concentran diferentes características como lo son, las edificaciones, los árboles, las señalizaciones y el pavimento, él explica que estas características nos producen unas sensaciones ya sean de orden, desorden o caos.

De la misma forma hace referencia a la imagen urbana, que es un punto importante que debe cuidarse ya sea por parte de las personas visitantes o residentes. Debe ser un lugar donde sientan comodidad un lugar donde quieran estar y sean espacios que tengan elementos de paisaje en la calle pública afirma Taracena, como lo son los alcorques, las aceras, los árboles y la

iluminación todos juntos crean un entorno especial que combinados con los edificios moldean la calle y logran un gran confort que se necesita para una imagen urbana correcta.

El otro aspecto que nos explica es la estructura visual que para el son elementos diferentes que obtienen las personas y hacen una imagen estructurada del espacio como lo son las rutas, los espacios abiertos, las texturas, el ambiente y las edificaciones componen una estructura visual.

A la hora de revitalizar nos sirven para conocer la imagen urbana de la localidad tanto los centros de análisis y en su determinada área de influencia, con esto poder mejorar y reforzar elementos que ya son existentes y o integrarlos a otros los barrios, los distritos, los hitos, las sendas, los nodos y los bordes.

Estos conceptos se relacionan con la teoría que maneja Ian Bentley en su libro entornos vitales donde nos da a conocer también como por medio de otros aspectos y teorías aplicables como la permeabilidad, la variedad, la legibilidad, entre otras son importantes para una propuesta urbana coherente y una correcta revitalización.



Ilustración 18 Isologo Erwin Taracena Fuente: Propia

7.6 Vitalidad - Entornos Vitales

Ian Bentley, un arquitecto y diseñador urbano de Bretaña, Holanda y oriente medio, en su libro de entornos vitales escrito en 1981, acerca de cómo diseñar y mejorar los espacios urbanos que se encuentran en las ciudades, atacando desde la misma arquitectura hasta el espacio público que utilizan los habitantes.

Esta obra práctica brinda una guía importante a través de la definición de principios importantes que ayudan a que los espacios nuevos y existentes logren un mejoramiento físico y espacial por medio del diseño para que sean espacios vitales y receptivos.

Como parte de este concepto Bentley hace referencia a este concepto de vitalidad como una solución a las problemáticas que viven las ciudades hoy en día, lograr que la gente viva en un entorno mejor diseñado y planificado para ellos, integrando a la ciudad estos espacios nuevos propuestos por el diseñador y la revitalización de otros ya existentes.

Respecto a esto la visión de Bentley es más cercana a todos los aspectos arquitectónicos y culturales que componen este espacio urbano, interviniéndolos cuidadosamente cada uno de ellos de una forma ordenada de planificación y diseño.

Por consiguiente, el primer término que define el autor es el tema de la permeabilidad, definiéndola como la posibilidad de los espacios a ser accesibles, tomando como principal sistema de estudio las calles que circundan la zona de intervención.

Además de esto la variedad en de usos como parte fundamental de un entorno vital, en la que plantea la importancia de que muchas de las actividades que se genera en estos espacios urbanos por medio de la planificación de estos usos, la relación de unos con otros y las dinámicas que pueden llegar a generar la combinación de algunos como por ejemplo el uso industrial con un uso incompatible cuando se asocia con actividades como el de vivienda.

La legibilidad es otro de los elementos fundamentales que nos presenta la obra, siendo este el proceso por el cual se adquiere un entorno diferente a los demás ya creados, del cual se rescatan cualidades únicas de estos entornos que los hacen fáciles de reconocer y de ser tomados como puntos de referencia.

Teniendo en cuenta lo anterior sobre la legibilidad el autor toma como referencia elementos físicos claves en el reconocimiento de los lugares, tomando como los principales puntos del urbanista norteamericano Kevin Lynch, el cual agrupaba cinco estos elementos:

los nodos, definidos por el autor como los puntos focales de las ciudades, los bordes, los cuales están compuestos por los límites físicos tales como los ríos, puentes vías o incluso edificios, recorridos, están clasificados como una de las categorías más importantes, las cuales son tomadas por las personas como imagen principal de la ciudad como por ejemplo las calles, pasajes, autopistas o vías férreas. Los hitos, son generalmente los elementos que son tomados como puntos de referencia, en los cuales las personas tienen presente por alguna característica que los hace ser únicos y diferenciables de los demás, siendo desde esculturas, parques y plazoletas, edificios representativos entre otros. Finalmente, los barrios o zonas, comprendidas

como los fragmentos que componen la ciudad que contienen los elementos anteriores, hitos, nodos, recorridos y bordes, organizadas en distintos puntos de la ciudad.

La versatilidad, definida como la variedad de funciones que puede ofrecer los espacios y la facilidad con la que este puede albergar cada una de estas actividades, estas funciones, sin embargo, es necesario tomar en cuenta que algunas si necesitan espacios personalizados, por cuestiones de privacidad. El diseño de los espacios interiores y exteriores debe presentar espacios particulares que permitan la interacción de diferentes actividades. Esto implica que los diseños de las zonas tengan características que permitan la versatilidad de dichos espacios, como por ejemplo las alturas, accesos y profundidad de la planta.

Seguidamente la imagen apropiada es determinada por la apariencia exterior de los edificios, por lo que afecta la interpretación que tienen las personas de estos espacios, por lo que es necesarios encontrar claves visuales que ayudan expresar el uso y las actividades de determinada zona. Esto ayuda a que no se presenten confusiones entre lo que es y el uso que ofrece el elemento.

Ahora bien, en el siguiente punto se encuentra la riqueza perspectiva, el cual está enfocada en proporcionar diferentes sensaciones a través de los sentidos como el olfato, el movimiento, el tacto o el oído, teniendo en cuenta cada uno de estos puntos para proporcionar diferentes experiencias en los espacios, y haciendo transiciones por medio del diseño.

El último punto es la personalización, los espacios están generalmente diseñados por otras personas diferentes a las que van a habitar dichos espacios, por lo que es portante tener en cuenta que el diseño también tiene que ser parte de estos usuarios que van a utilizar los elementos que lo componen, incluyendo rasgos característicos propios que hacen parte de la identidad de ellos mismos.



Ilustración 19 Isologo Entornos Vitales Fuente: Propia

7.7 Necesidad De Edificios Antiguos – Jane Jacobs

Como parte fundamental de este marco teórico se hace necesaria la investigación de uno de los planteamientos más importantes en los libros de planificación urbana dirigida por Jane Jacobs. Teniendo en cuenta que a pesar de su antigüedad sus puntos de vista siguen siendo vigentes.

Acerca de los edificios antiguos la autora Jane Jacobs se refiere desde su perspectiva crítica como parte fundamental de la vida urbana, refiriéndose no exactamente a las casas de museos o edificaciones en estado de restauración, sino más bien a las cosas de poco valor y envejecidas, haciendo énfasis en que estos edificios son viejos son necesarios desde el punto de vista de actividades y usos que generan, igualmente la causa por las cuales estos edificios viejos fracasan y no prosperan.

Los altos costos de las edificaciones nuevas solo se prestan para usos compatibles con ellas a nivel financiero debido a sus altos costes de las nuevas construcciones, mientras que los edificios antiguos prestan funciones como los bares de barrio, restaurantes de comida y tiendas de barrio, que no requieren un costo elevado para su funcionamiento.

Estos sectores que cuentan con edificaciones antiguas son denominados distritos animados, refiriéndose a aquellos que cuentan con muchos servicios gracias a la diversidad de usos que este presenta. Hay que mencionar además que estos distritos animados deben contener tanto edificios nuevos como antiguos para que se complementen unos con otros y haya prosperidad. La combinación de los edificios antiguos da más variedad en el nivel de vida y gustos además de contribuir a la diversidad de negocios.

De esta forma los barrios que cuentan con esta diversidad logran una mayor valorización aumentando las áreas de trabajo mientras que los barrios con nuevos que caen en la monotonía con el tiempo se convierten en un lugar para abandonar, sus pocos cambios físicos constituyen a un gradual deterioro de usos nuevos y miserables como lo asegura la autora.

En síntesis, de la perspectiva de Jane Jacobs la necesidad de estos edificios es de suma importancia para generar actividades en un sector, refiriéndonos no solo a lo que normalmente consideramos como edificios de patrimonio histórico sino a los barrios que constituyen la

historia de la ciudad, gracias a los usos que pueden albergar este tipo de construcciones, aportando mayores oportunidades para los habitantes además la importancia del uso que contemplan las edificaciones viejas son de suma importancia y define el nivel de actividad y el potencial que tienen este tipo de sectores.



Ilustración 20 Isologo Jane Jacobs Fuente: Propia

7.8 Principios De Restauración- Camilo Boito

Camilo Boito reconocido principalmente por llegar a un punto medio de las intervenciones que debían ser realizadas en la restauración y conservación de las edificaciones arquitectónicas presentadas por Viollet-le-Duc y Ruskin, de los cuales tienen pensamientos contrarios respecto a dichas intervenciones.

A continuación, Camilo Boito busca la conciliación de los dos pensamientos, dando una nueva interpretación de las intervenciones que se pueden tomarse en cuenta en la restauración y conservación de los elementos arquitectónicos, reconociendo el valor artístico debido a sus elementos y al mismo tiempo su importancia como un documento histórico.

Dicho lo anterior Camilo Boito plantea una serie de principios fundamentales, teniendo en cuenta que la restauración y conservación debe respetar los principios de la obra arquitectónica, no dejar que la obra se deteriore y se derrumbe por ella misma, y tampoco llegar a una restauración que pueda crear confusión entre lo original y lo restaurado, estos principios se definen de la siguiente manera; el primer lugar, la se debe tener presente la distinción de las nuevas piezas agregadas a las originales, destacando las fechas y los materiales usados en las nuevas piezas con el fin de que sea fácilmente reconocible, en segundo lugar la reputación del monumento, de la que es necesaria la documentación de los elementos retirados, que es necesario

en algunos casos, teniendo en estos un registro fotográficos y escritos del edificio de cómo era antes y después de la restauración.

Considerando lo expuesto anteriormente las intervenciones que se realizaran en la estación del ferrocarril del pacifico están encaminadas a la propuesta de nuevos materiales, con el fin de la adecuación de las nuevas actividades propuestas. Sim embargo la modificación de se hace respetando los principios que componen la obra arquitectónica, integrando elementos que sean de fácil reconocimiento entre lo original y lo propuesto.

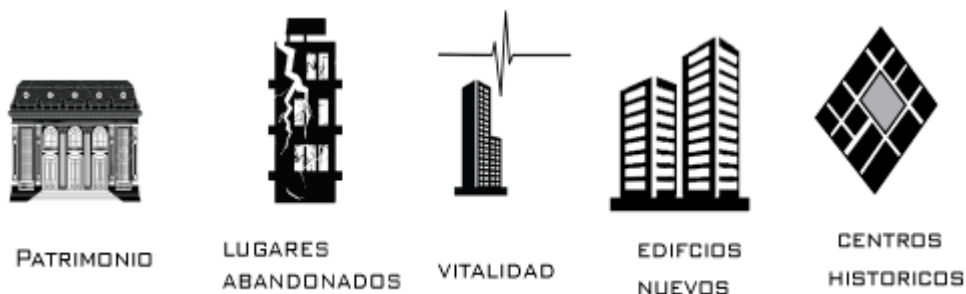


Ilustración 21 Isologo Camilo Boito Fuente: propia

MARCO TEORICO									
	PATRIMONIO	EXPERIENCIA	ESPACIO PUBLICO	TURISMO	LUGARES ABANDONADOS	VITALIDAD	EDIFICIOS NUEVOS	SOSTENIBLE	CENTROS HISTORICOS
EDUARDO ROJAS									
FRANCISCO COBARRUBIAS									
JOSE MARIA YAGUE									
ERWIN TARACENA									
IAN BENTLEY									
JANE JACOBS									
JAN GEHL									
FERNANDO CARRION									
CAMILO BOITO									

Ilustración 22 Marco Teórico Fuente: Propia

8. ESTADO DEL ARTE

Gracias a la investigación nos damos cuenta de cómo se han venido solucionando casos similares en distintas ciudades en los que se hallan estaciones de ferroviarias abandonadas con el tiempo, y que han sido objetivo de diferentes tipos de intervenciones, pero que han sido efectivas y exitosas.

8.1 Mompox: Revitalización De La Albarrada De Mompox

La ciudad de Mompox está ubicada al sur del departamento de Bolívar, Colombia en la isla Margarita en el cual se desarrolló la revitalización Albarrada de Mompox. La cual consistió en la revitalización del eje urbano de la Albarrada de Mompox, interviniendo en la articulación de variables ambientales sociales, culturales y patrimoniales de la ciudad declarada como patrimonio cultural de la nación.

El proyecto nace de un plan especial de manejo y protección, para garantizar la sostenibilidad, mantenimiento y conservación del centro histórico de Mompox.

Su desarrollo se estableció en etapas, la primera se concentró en la recuperación de la plaza la concepción y la calle San Juan la cual consistía en la recuperación como lugar funcional, mientras que la segunda etapa consistió en la rehabilitación de las plazas Santa María y San francisco, en las que se hicieron distintas intervenciones para mejorar el espacio público, como los andenes, plazoletas e iluminación, así como también la red de alcantarillado del sector.

Este tipo de revitalizaciones, donde se hacen intervenciones al espacio público y a los sectores históricos de la ciudad, para lograr la unión de los hitos más importantes de las ciudad y así devolverles la importancia que se ha perdido a través de la historia, además de articularlos como un único espacio como lo plantean autores como José María Yagüe, Erwin Taracena, francisco Covarrubias referente a la importancia del patrimonio cultural y la relación del espacio público como fuente de principal para la revitalización

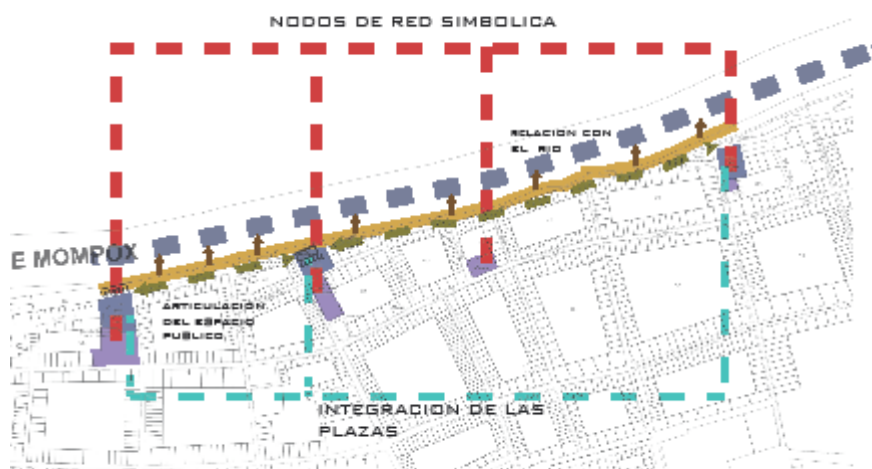


Ilustración 23 Análisis Segunda Albarrada De Mompox Fuente:
<https://www.archdaily.co/co/767328/proyecto-urbano-en-colombia-revitalizacion-albarrada-de-mompox-con-edicion-propia>

8.2 Zaragoza: la recuperación del patrimonio a través de la estrategia urbanística y cultural urbana.

Constituida en 1994 la asociación para el desarrollo estratégico de Zaragoza con el fin de diseñar estrategias para la capital, en la que se propuso en fases para su correcto funcionamiento.

La primera fase consistía en la formulación de un diagnóstico de la ciudad y su entorno, en el que se encontraron datos importantes con los que cuenta la ciudad, pero no son explotados, como su red de distribución cultural y de patrimonio histórico de la misma manera se identificó una cantidad de edificios de interés arquitectónico que hacían la función de contenedores de actividades turísticas y culturales.

Como segunda fase se desarrolló el diagnóstico social, económico y político de la ciudad, en el que se encontró insuficiencias en políticas de planeación cultural a mediano y largo plazo, además de que no se establecía un tratamiento para las potencialidades del patrimonio existentes.

La propuesta de la transformación urbana se basa en el centro cultural e histórico, a través de los equipamientos culturales también como lo dice Cortes Puya:

El desarrollo del turismo cultural fue considerado como la actividad potencial de la ciudad junto con el desarrollo del turismo urbano de calidad, de negocios, el resto de oferta turística de Aragón, el patrimonio histórico, el desarrollo de los museos, la oferta cultural a través de las grandes infraestructuras y la creciente puesta en valor del resto de los recursos culturales. (Cortés, P. T. 2005.p .70)

Como resultado, se puede decir que la recuperación del patrimonio cultural de la ciudad de Zaragoza está vinculada directamente con lo una planificación estrategia a través de la relación de los distintos sistemas que la componen, como el análisis del diagnóstico social y económico, relacionado con el desarrollo cultural, el patrimonio histórico y edificios como museos entre otros.

Con respecto a la integración del proyecto es de vital importancia reconocer la forma en la que por medio de los distintos diagnósticos realizados se llega a establecer los lineamientos importantes que no se tenían presentes y así mismo el arquitecto Erwin Taracena nos plantea aprovechar estas potencialidades con los que cuenta la ciudad para promover el interés turístico y comercial del sector, además de la revitalización del tejido tradicional, logrando el máximo aprovechamiento de estos lugares culturales y turísticos más aun de su misma articulación.

8.3 Pamplona: Recuperación del Parque Principal Águeda Gallardo

El proyecto se constituyó en la plaza principal de Pamplona Norte de Santander. Como parte del plan nacional de recuperación de los centros históricos, por el ministerio de cultura de Colombia. La intervención hace parte de una de las etapas que se establecieron para la recuperación de los centros históricos de la ciudad, haciendo parte de la primera etapa.

Antes de la intervención el parque era un espacio de transición y de paso, pero no convocaba a la permanencia en el lugar, además de tener problemas con la movilidad peatonal debido al tránsito vehicular constante.

En ella se plantean estrategias para potenciar sus valores como lo son resaltar los valores patrimoniales, como la catedral, el museo Ramírez Villamizar la Plaza de Mercado, la Casa Águeda Gallardo y el Palacio Arzobispal.

De la misma forma, la segunda estrategia se basa en la estancia de los lugares para potenciar la diversidad de las actividades urbanas así mismo el mobiliario y el uso del mismo material en casi todo el proyecto, de esta forma lograr la continuidad de los bordes y las circulaciones.

La tercera estrategia consiste en la iluminación como productor de contraste, el contraste es entendido como evocador y cálido. El contraste de esta en las horas del día y la noche son fundamentales para las experiencias del proyecto además de las sombras.

La última estrategia consiste en la utilización del mobiliario urbano, que está distribuido en todo el parque y está constituido por líneas rectas como un elemento neutro que pasa desapercibido, los materiales principales utilizados son la madera, la piedra y el metal negro.

Como resultado de todas las estrategias se obtiene un mejor diseño del espacio público que anteriormente no se percibía en ninguno de los sectores, la importancia de las experiencias que van a tener las personas al recorrer el lugar es importante para los diseñadores además de la integración con los edificios patrimoniales y representativos que rodean el parque, reforzando más el carácter e importancia que tiene el parque para los ciudadanos. Teniendo en cuenta que las experiencias son una parte fundamental de la revitalización, estas son logradas por medio del espacio público y de cómo este integra a cada uno de los hitos importantes de la ciudad, esta articulación no ocurre actualmente en la estación de ferrocarril del pacifico, su entorno urbano no cumple con esta función integradora, y no permite el la conexión con los lugares más representativos e importantes de la ciudad, a través de esta integración los sectores se empiezan a complementar haciendo todos partes de un mismo lenguaje que es de vital importancia como uno de los objetivos del proyecto.

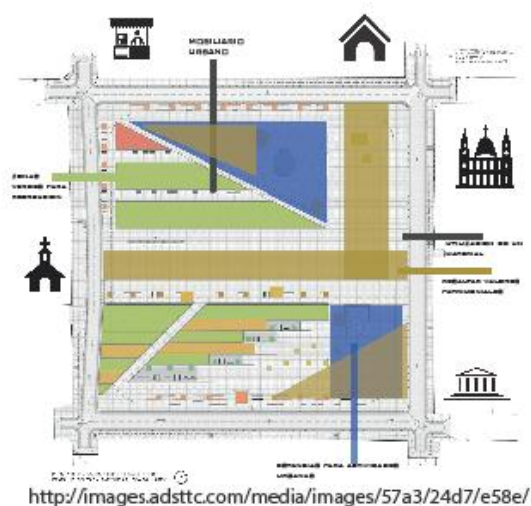


Ilustración 24 Análisis Parque Águeda Gallardo Fuente:
https://images.adsttc.com/media/images/57a3/2728/e58e/ced3/c700/00df/slideshow/ESQ_03.jpg?1470310173 con edición propia.

8.4 Cali: Segunda Fase Del Corredor Verde - Entre Los Cerros Y El Rio

El proyecto consiste en la transformación de la antigua estación férrea de la ciudad de Cali en un parque lineal. La propuesta busca que, mediante la intervención de la actual estación férrea de la ciudad en un parque central y lineal, con el fin de que confluyan actividades recreativas, culturales y lúdicas además asociada a una cicloruta como medio de transporte no contaminante.

Teniendo en cuenta que la vía férrea es un elemento de discontinuidad, el proyecto busca darle solución a esto mediante la articulación de los hitos patrimoniales y equipamientos públicos.

De acuerdo con esto la franja de la antigua vía férrea logrará objetivos como por ejemplo recomponer la red ecológica urbana, mediante el corredor verde que integra los parques, calles, zonas verdes, lagunas y ríos. Así mismo, La integración social y espacial de la ciudad, por medio de la creación de fuentes de empleo, la educación cultural, resignificación de edificios

patrimoniales entre otros. La conectividad de un corredor verde de transporte limpio, con el fin la articulación de distintos sistemas de transporte. Así, la creación de proyectos estratégicos, como los proyectos detonantes de transformación. Potenciar las centralidades para los usos existentes de comercio, industria, vivienda, cultura entre otros con el fin de volverlo una ciudad policéntrica.

En conclusión, se pueden identificar como este proyecto apunta a la transformación integral de la ciudad por medio de estrategias enfocadas en obtener el mayor potencial de una zona que con poca funcionalidad, evidenciando la transformación mediante espacios más vitales, sostenibles y sustentables, como lo expone Bentley en su libro de entornos vitales, y Yagüe en cuando a las experiencias que ofrecen este tipo de espacios como lo muestra la imagen 04

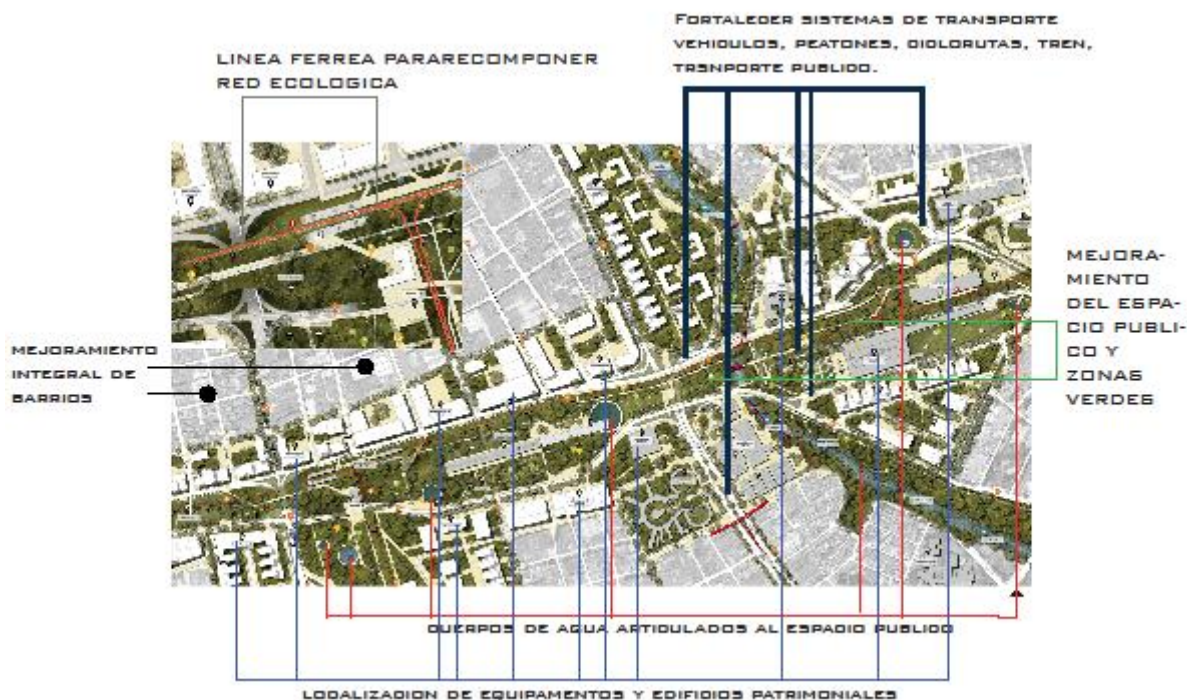


Ilustración 25 Análisis Segunda Fase Del Corredor Verde De Cali Fuente: <https://images.adsttc.com/media/images/568e/c5b2/e58e/ce70/1100/0037/slideshow/CCVC-II-P07.jpg?1452197269> con edición propia.

8.5 Chile: Nueva Explanada de los Mercados en Santiago

Como ganadores del concurso de explanada de los mercados, el proyecto presentado por el grupo de Laboratorio de Ciudad y Movilidad FADEU-PUC, Igor Rosenamnn Arquitectos y Laboratorio de cambio social.

Esta consiste en reunir la naturaleza y la diversidad que componen lo que es llamado un entorno vital, en el que confluyen varias actividades y distintos tipos de personas de diferentes, situaciones sociales y económicas, además de la reunión de culturas.

Hay que mencionar además que la vida del peatón y las formas en la que se transportan las personas de norte a sur del proyecto es un factor importante en el diseño, dando prioridad a los recorridos peatonales, bicicletas, triciclos, silla de ruedas etc. Lo anterior acompañado de lugares de donde se establece el comercio informal como principal generador de la diversidad del espacio.

Además, el mobiliario urbano con materiales de cal y canto naturales que son transformados en asientos, sillas y mesas además de espacios abiertos llaves de agua, fuentes, bebederos y puestos de venta de los vendedores informales con productos como jugos, frutas, accesorios de ropa entre otros.

Se debe agregar que la inclusión de zonas verdes y la relación con el río de norte a sur, son generadores de los corredores peatonales y puentes para la integración de los espacios naturales a la vida urbana.

En cuanto a la relación del proyecto con la propuesta de intervención, se puede resaltar claramente como se ha enfocado el diseño a partir de entender las dinámicas sociales como el comercio informal e incluirlo en la propuesta como factor de diversidad de la misma forma la importancia de las experiencias sociales que tiene la población y de cómo esta incide en la vitalidad de los proyectos como lo plantean autores como José María Yagüe, Ian Bentley, Erwin Taracena y otros vistos anteriormente.

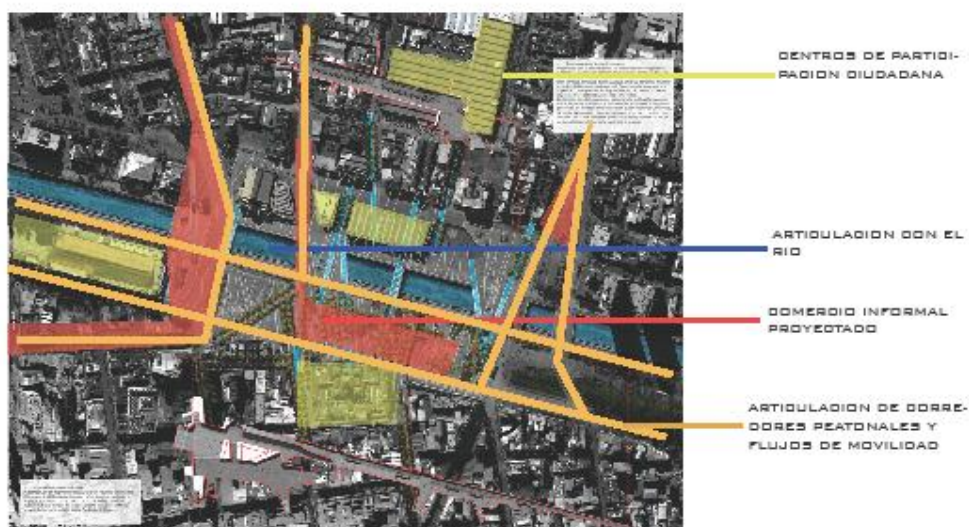


Ilustración 26 Análisis Nueva Explanada De Los Mercados De Santiago Fuente:
https://images.adsttc.com/media/images/5637/c697/e58e/ce6e/6400/002f/slideshow/EX_Planta_1000_BP.jpg?1446495831 con edición propia.

8.6 Nueva agenda urbana – Hábitat III

Inicialmente se da a conocer los parámetros y las ideas de cómo se desarrolló los comités y diferentes conferencias sobre la vivienda y el desarrollo urbano sostenible (hábitat III), posteriormente nos explica que debe existir un documento conciso, específico y preparado para el futuro que con este se pueda ayudar a revitalizar la vivienda y el desarrollo urbano acompañado de la agenda urbana.

A continuación, los jefes de estado y gobierno se reúnen y concluyen y ministros de alto nivel concluyen que para el año 2050 se duplicara prácticamente la población urbana, es interesante cuando hablan sobre la calidad de vida de millones de habitantes de las zonas urbanas entre ellos los habitantes de barrios marginales y asentamientos informales, allí se habla de la urbanización como una oportunidad o motor impulsor del crecimiento económico, social y cultural además de la protección al medio ambiente abordan en general este concepto.

Según las problemáticas presentadas como el hambre y la pobreza, la nueva agenda urbana ayudara a reducirlas en gran magnitud además de promover un crecimiento económico que ayude a la población, sin dejar de lado los aspectos de la salud humana y el bienestar.

También propone un desarrollo urbano sostenible, además de integrar la cultura con nuevas modalidades de consumo y producción que estas nos sirvan para los efectos diversos del cambio climático.

Una de las ideas de hábitat III es lograr unas ciudades y asentamientos humanos donde todas las personas puedan disfrutar todos por igual con sus derechos y oportunidades guiados prácticamente al respeto del derecho internacional. En estos asentamientos ellos plantean funciones sociales, de movilidad y de crecimiento económico que al mismo tiempo sean sostenibles y proyectadas a futuro, también otras características importantes es la de proteger y salvaguardar ecosistemas, todo lo que tenga que ver con los recursos hídricos, hábitats naturales y demás diversidad biológica que ayuden a reducir el impacto ambiental.

La idea es darle la suficiente importancia, lograr garantizar la sostenibilidad del medio ambiente de la tierra y los recursos en el desarrollo urbano.

Como resultado del desarrollo urbano sostenible de la agenda urbana se encuentra de gran importancia la gestión de riesgo para las ciudades que en las que se encuentran con problemas de inundación, terremotos, maremotos, lugares con alta probabilidad de erupción volcánica etc. Y que al mismo tiempo se exhibe la preocupación por los asentamientos urbanos que se encuentran cerca o son propensas a estas zonas de riesgo, a través del mejoramiento y modernización de las estructuras de las viviendas, de sus materiales de construcción como cemento, metales, madera, minerales y tierras promoviendo los materiales reciclados, para este tipo de desastres naturales.

Además de esto como uno de los puntos a favor del clima en la agenda urbana está basada en la reducción de gases invernadero producida por los sectores industriales de las ciudades de todos los sectores pertinentes.

Parte de los objetivos planteados se halla la planificación y gestión de desarrollo urbano en el que se enmarcan principios de la planificación territorial apuntando a una calidad de vida elevada y un ambiente más sostenible.

Por consiguiente se plantea la potencialización de las ciudades y localidades de tamaños pequeños e intermedios como uno lugares importantes para la adopción de los planes que implican objetivos como la nutrición, seguridad alimentaria, viviendas sostenibles, adecuadas, con servicios públicos y seguros, apoyando así mismo las zonas urbanas mediante la producción agropecuaria y establecimientos accesibles de comercio y mercados locales como opción para contribuir a la sostenibilidad y la seguridad alimentaria.

De igual forma esto se apoya para la implementación de proyectos de ampliaciones urbanas que den prioridad a la renovación, la regeneración y adaptación de las zonas urbanas incluidos los asentamientos informales, que son problemáticas existentes en las ciudades latinoamericanas actuales, con espacios públicos de calidad, que ayuden a la integración y no promuevan la segregación de los habitantes de las ciudades.

Con lo anterior esta planificación debe ser controlada fin de impedir un crecimiento poco planificado de la misma ciudad además de ser integrada solucionando así problemas de escala, conectividad, reducir problemas de movilidad y costos entre otros que ayudan a un mejoramiento de la organización del territorio en el que se encuentra.

La planificación de viviendas asequibles con acceso a espacios públicos que promuevan la integración y con servicios básicos de calidad, además como lo dice el punto número 106 de la agenda urbana.

Promoveremos políticas de vivienda basadas en los principios de la inclusión social, la eficacia económica y la protección ambiental. Apoyaremos el uso eficaz de los recursos públicos para viviendas asequibles y sostenibles, incluidos los terrenos de las partes céntricas y consolidadas de las ciudades con infraestructuras adecuadas, y alentaremos el desarrollo de ingresos mixtos para promover la inclusión y la cohesión social.” (Hábitat III, 2016, p.17)

como en el caso de Colombia y en muchos países la vivienda de interés social que es promovida por el gobierno colombiano pero que tiene unos estándares de habitabilidad bajos, un espacio reducido y poca posibilidad de ampliación por parte de los propietarios que adquieren estas viviendas.

La agenda urbana se plantea al mismo tiempo el mejoramiento del transporte público teniendo puntos como la seguridad vial, haciendo referencia a los niños, mujeres, jóvenes y

ancianos y personas que se encuentran en situaciones vulnerables, así mismo estos temas de seguridad vial se aplicarían en los distintos sistemas de transporte con los que cuentan las ciudades como el transporte terrestre y marítimo, como también de movilidad urbana, siendo accesibles, asequibles y sostenibles.

Apoyan la creación de calles y espacios públicos seguros accesibles y ecológicos que promuevan la inclusión social y la participación ciudadana, y así mismo como lo plantea el punto 100, se promueve la utilización de las plantas bajas de los edificios como uso de comercial y los locales tanto formales como informales.

Aplicación Al Proyecto En Buga

El proyecto toma algunos puntos de la agenda urbana que sirven como base principal y justificación de algunas de las acciones, aparte de servir como guía a lo que se quiere pretende lograr con estos objetivos que plantea la agenda urbana.

Uno de los compromisos que nos habla la agenda urbana es:

Asegurar el desarrollo de economías urbanas sostenibles e inclusivas, aprovechando los beneficios que se derivan de la aglomeración resultante de una urbanización planificada, incluida la alta productividad, la competitividad y la innovación, lo que supone fomentar el empleo pleno y productivo y el trabajo decente para todos; garantizar la creación de empleos decentes y el acceso equitativo para todos a las oportunidades y los recursos económicos y productivos; impedir la especulación de los terrenos; promover la tenencia segura de la tierra y gestionar la contracción de las zonas urbanas, cuando proceda. (Hábitat III, 2016 p.05)

En este orden de ideas se plantea para el proyecto que la aglomeración que se presenta es causa de las diferentes economías urbanas que en nuestro caso son 45% informales, además de potenciar y darle una gran mayor importancia al sector férreo del municipio de Buga, se busca generar empleos como lo menciona el artículo en este nuevo sector en donde el comercio sea equitativo para todos los trabajadores y se generen mejores oportunidades económicas para el sector y el municipio en general.

Como uno de los puntos fundamentales para el proyecto el punto 109 que nos habla de la seguridad, la calidad y lo ecológico que deben ser los espacios públicos futuros propuestos en cada una de las intervenciones planteadas, por consiguiente como parte del proyecto se implementan acciones encaminadas en este propósito, con un diseño adecuado de las estructuras que son necesarias para que cada uno de estos lugares que hoy se encuentran con problemas de abandono y de falta de aprobación como lo es el espacio público de la estación del ferrocarril del pacifico, en los que se pueda brindar en esta zona un mejor aprovechamiento del suelo que sea inclusivo para todas las personas de la ciudad y los que llegan a visitarla, mejorar problemas de inseguridad a través de la propuesta de reorganización del comercio , el cual reactivara el sector dándole mayor vitalidad donde las personas quieran estar además de esto se tiene en cuenta la preservación del patrimonio cultural como parte de la propuesta a la estación del ferrocarril del pacifico y la revitalización de la esta zona de la ciudad.

9. ANÁLISIS DEL TERRITORIO

El municipio de Buga Valle del Cauca cuenta con las problemáticas encontradas en la estación del ferrocarril del pacifico, como el deterioro del entorno urbano, el abandono de las edificaciones sin actividades, el desconociendo cultural y la inadecuada apropiación del espacio urbano por el comercio informal en el centro histórico, problemas en la estructura ecológica teniendo en cuenta las normas que pueden tener un factor determinante en las intervenciones.

9.1 Estructura ecológica principal

Como parte de la estructura ecológica principal se encuentra la ronda de rio Guadalajara de 36 kilómetros aproximadamente de los cuales 183,2 mt² corresponden al área de intervención ocupando un 0,83% de ella, teniendo en cuenta que se encuentra a 567 metros de la estación del ferrocarril el pacífico como lo muestra la tabla 1.

Tabla 1 Tabla Ronda de rio Fuente: Propia

EXTENSION RONDA DE RIO	3600
RIO EN AREA DE INTERVENCION	183,2
AREA DE INFLUENCIA	0,83%

Teniendo en cuenta que de acuerdo al Plan de Ordenamiento Territorial establece 30 metros reglamentarias para la ronda de rio además de las quebradas y corrientes de aguas, se encuentran edificaciones que se encuentran incumpliendo esta norma como son algunas viviendas de la carrera 19 con carrera 20, incluso uno de los hoteles más importantes del municipio como el hotel Guadalajara.

Con respecto a esto el Plan de Ordenamiento Territorial establece unas intervenciones encaminadas al mejoramiento de esta importante estructura, la cual consiste en un tratamiento en la ronda del rio para convertirlo en un parque lineal, en el que se encontraran recorridos peatonales y ciclorutas además de lugares de permanencia y recreativos como lo dice el artículo 160 del mismo.

De la misma forma el PEMP hace un planteamiento similar para la adecuación de estos espacios, se refiere a esta zona como con un tratamiento de mejoramiento integral como estrategia para aumentar la cantidad y calidad del espacio público por un sistema verde ambiental. Igualmente, el Plan de Desarrollo actual pretende formular un proyecto de adecuación para la ronda de rio Guadalajara.

Hay que mencionar además que el parque metropolitano más cercano es el parque del Vergel ubicado a 1206 metros del área de influencia. Otro rasgo es la disposición inadecuada de basura en el espacio público que se encuentran en las esquinas de las algunas manzanas en distintos sectores de la ciudad incluyendo la estación del ferrocarril y la zona centro donde se concentra el comercio informal.

Teniendo en cuenta lo anterior los teóricos estudiados junto con los estados del arte plantean soluciones para espacios similares, como por ejemplo a la ronda del rio donde Erwin Taracena y Francisco Covarrubias denominan estos como espacios inertes y sin vigor además de

tener poca atención y que al igual que en la segunda fase del corredor verde de Cali es necesaria la articulación de los cuerpos de agua con el entorno urbano.

El río Guadalajara al ser un elemento natural es necesario la articulación con el proyecto, este logra generar nuevas experiencias para los habitantes acercándolos a un medio natural más limpio y con nueva vitalidad, para ello se plantea como estrategia la articulación por medio de un malecón integrando social y espacialmente con la ciudad



Ilustración 27 Estructura Ecológica Principal Fuente: propia.

La estación del ferrocarril cuenta con una diversa arborización especialmente en este sector de la ciudad, de los cuales se pueden encontrar tipos de árboles como el Samán, la palma zancona y el caobo, esto enriquece el valor espacial del sector.

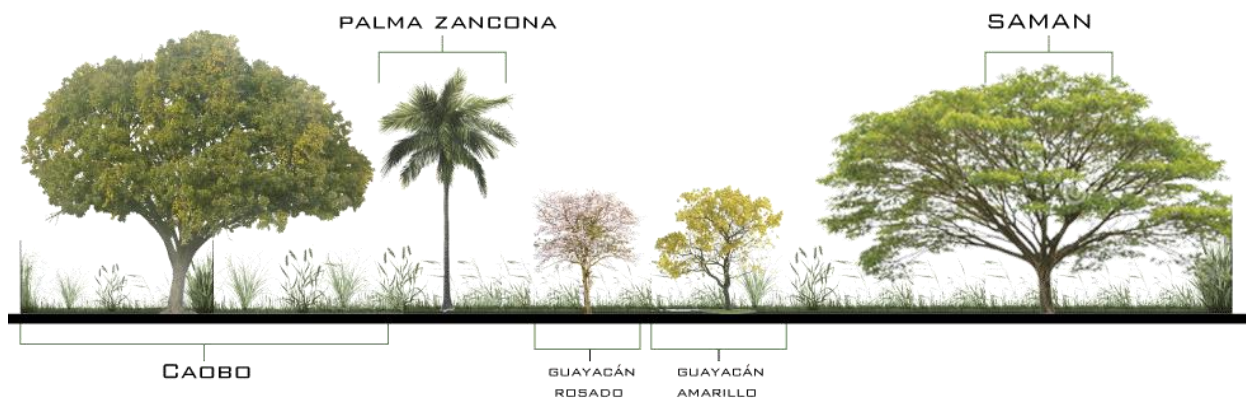


Ilustración 28 Tipos de árboles Fuente: propia



Ilustración 29 Ubicación de arborización Fuente: Propia

9.2 Estructura funcional y de servicios

La estructura funcional y de servicios se identifica como una de las problemáticas el déficit cuantitativo del espacio público debido al deterioro de este en algunos sectores, de los cuales se localizan 15.875 mt² de espacio público deteriorado en el área de influencia.

Para lo anterior el Plan de Desarrollo 2016-2019 Buga Renovada plantea aumentar en un 10% las áreas de espacio público del sector histórico con adecuaciones físicas y mobiliario para su mejoramiento además de mantenimiento de parques y zonas verdes y el espacio público con

ornato y embellecimiento y mobiliario. El Plan de Ordenamiento Territorial en su artículo 79 acerca de las políticas para el déficit cualitativo del espacio público propone la habilitación de espacio público para las zonas con déficit que facilite la accesibilidad y cercanía a las áreas de comercio y vivienda

Para los planteamientos teóricos la importancia del espacio público como generador de nuevas experiencias, el cuidado y el diseño de este son importantes para arquitectos como Francisco Covarrubias, José María Yagüe Ian Bentley y Jan Gehl

Considerando la calidad del espacio público es importante las estrategias tomadas están encaminadas al diseño de mobiliario urbano que sea necesario para el disfrute de los ciudadanos además de ofrecer nuevas áreas recreativas para el disfrute de los ciudadanos.

El siguiente punto trata del déficit cuantitativo del espacio público teniendo en cuenta que el espacio público actual por habitante es de 1.7 M². /Hab por el cual el Plan d Desarrollo plantea aumentar en un 10% las áreas de espacio público del sector histórico con adecuaciones físicas y mobiliario para los cuales el PEMP propone la reducción de calzadas, nuevo flujo vial, ampliación de andenes mobiliario urbano además del acondicionamiento del espacio público para los recorridos peatonales que conecten los equipamientos culturales, los hitos arquitectónicos y edificaciones patrimoniales de especial significado impuesto por el artículo 120 del Plan de Ordenamiento Territorial para elevar los indicadores actuales de espacio público para la zona urbana construida, a 5M²/hab.

Actualmente, el sector de la estación del ferrocarril del pacifico se encuentra en una situación de deterioro en su entorno urbano, con los que se presentan, problemas de seguridad y abandono de las edificaciones que se encuentran alrededor de la estación férrea, siendo estas usadas en algunos casos por zonas de basura, lo que afecta la imagen que se tiene del lugar.



Ilustración 30 Perfil De Edificios Abandonados Fuente: <https://www.google.com/intl/es/earth/>.



Ilustración 31 Perfil Carrera19 Fuente: Propia

Hay que mencionar, además, las edificaciones patrimoniales de nivel 1 del municipio son variadas, contribuyendo al valor patrimonial que tiene la ciudad, incluyendo en este la Basílica Del Señor De Los Milagros, la iglesia La Merced, la Catedral De San Pedro el más cercano a la estación del ferrocarril, el Cementerio municipal.



Ilustración 32 Edificios nivel 1 del municipio Fuente: Propia

Tabla 2 Lista edificios de conservación integral Fuente: Propia

CONSERVACION INTEGRAL			
Nombre del inmueble		Direccion	NO Manzana
1	Cementerio municipal	kr18 calle 8	
2	Estacion ferrea del pacifico	kr 19	232B
3	Cañaveral	kr 19 calle 14	232B
4	Institucion educativa Narciso Cabal	kr18 calle 4	299
5	Iglesia la Merced	kr17 calle 3	295
6	vivienda	kr17 calle 3	301
7	vivienda	kr15 calle 3	288
8	vivienda	kr15 calle 3	224
9	Museo del milagroso	kr14 calle 3	224
10	Basilica Del Señor De Los Milagros	kr14 calle 3	225
11	Centro Comercial Señor De Los Milagros	kr15 calle 4	228
12	Hotel san julian	kr15 calle 4	228
13	vivienda comercial	kr13 calle 5	227
14	casa cural	kr14 calle 6	237
15	Catedral de San Pedro	kr14 calle 6	237
16	Casa Luis Velasquez	kr15 calle 7	257
17	Palacio de Justicia	kr15 calle 7	257
18	Galeria Central	kr13 calle 8	205
19	vivienda comercial	kr12 calle 7	207
20	vivienda	Kr14 calle 7	226
21	universidad del valle	kr14 calle 5	246
22	iglesia San Francisco	kr13 calle 5	246
23	edificio los portales	kr14 calle 6	247
24	Banco de Bogota	kr14 calle 6	247
25	Banco de Colombia	kr13 calle 7	247
26	vivienda comercial	kr13 calle 8	258
27	Banco popular	kr15 calle 6	249
28	vivienda	kr16 calle 6	250
29	vivienda	kr17 calle 5	230
30	vivienda	kr17 calle 5	230
31	vivienda	kr15 calle 5	236

Se debe agregar que la invasión del espacio público por vendedores informales suma un total de 6.764 mt² de los cuales 4262 es de la zona central con un 63% del municipio y 2507 pertenece al área del cementerio con un 37% como se identifica en el siguiente gráfico.

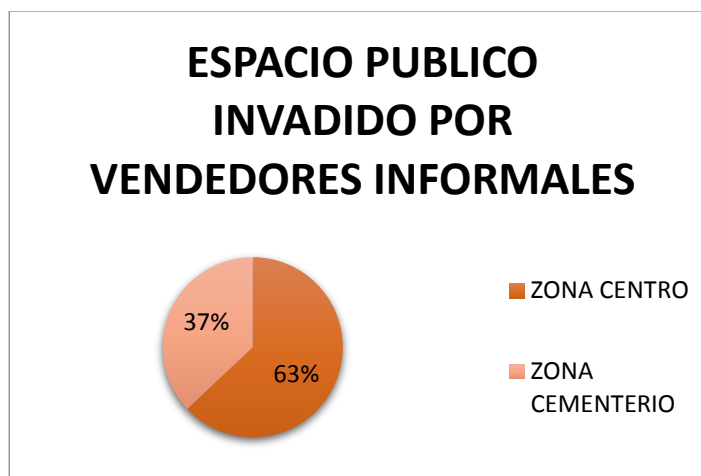


Grafico 1 Espacio Público Invadido Por Vendedores Informales Fuente: Propia

Considerando ahora que este comercio establece sus puntos comerciales de diferente manera dependiendo del lugar en el que se encuentren como por ejemplo en la zona central se encuentran los vendedores de mercadillo donde se venden frutas y verduras ubicadas en la carrera 12 con calle 8 teniendo la plaza de mercado como detonante de este tipo de comercio. Los vendedores generalmente se sitúan en los andenes y la calle como lo muestra la imagen 05 ocupando hasta un 30% del espacio público.

PERFIL 02 CALLE 8

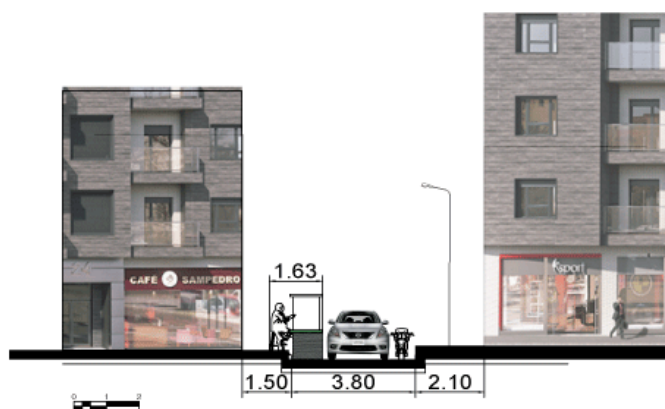


Ilustración 33 05 Perfil 01 Calle 8 Fuente: Propia

De la misma forma el comercio callejero donde se venden productos como ropa, películas, accesorios de cocina entre otros, ubicados en la calle 7 y la carrera 13, teniendo como detonante los establecimientos formales del sector. Las personas que generalmente venden en

estas calles ocupan la vía para su comercio, como en la carrera 13 donde la vía es de 4.5 mt y el comerciante ocupa 1 mt de esta como lo muestra la imagen 06, y un 27% del espacio público

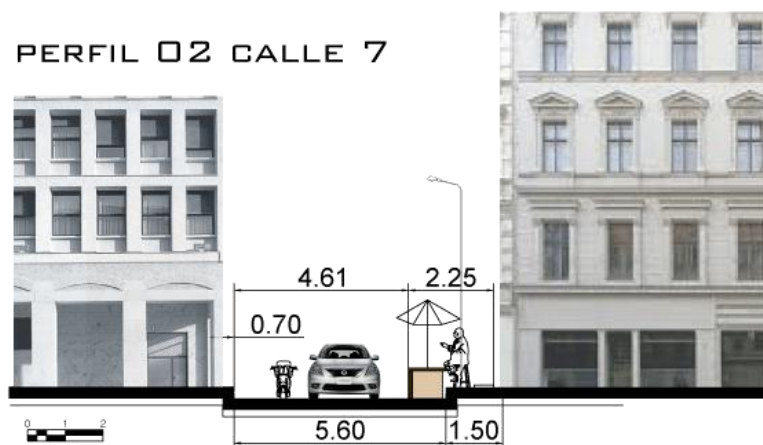


Ilustración 34 Perfil 02 Calle 7 Comercio Informal Fuente: Propia

Ahora se puede ver que en la calle 7 se localiza un tipo de comercio debido al parqueo de motos en las calles en las que es aprovechado para cobrar por su cuidado.

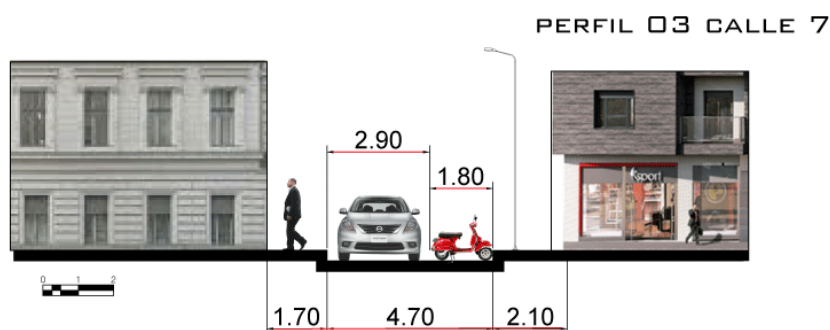


Ilustración 35 06 Perfil 03 Carrera 13 Fuente: Propia

Se prosigue el análisis con el comercio ambulatorio itinerante en el que se ven puestos de varios tipos de comida que se encuentran en la calle 7 y carrera 14 y como detonante principal el parque Cabal Pombo. Además de los anteriores en el cementerio también se localizan puestos de venta, estos más encaminados al uso mismo del cementerio llegando a ser desde lapidas y flores hasta puestos de comida. se debe agregar que el cual plan especial de manejo y protección tiene en cuenta esta problemática, del cual determina procesos por el que se pretende la recuperación del inmueble, mediante la ampliación de la calle 8 entre carrera 17 y 20, por medio de esto la organización de la venta de flores en un equipamiento no fijo normalizado. Acorde con el PEMP,

la propuesta de ampliación de las calles puede ser pertinente para la reubicación de este tipo de comercio como una posible solución a esta problemática.

PERFIL 04 CALLE 8

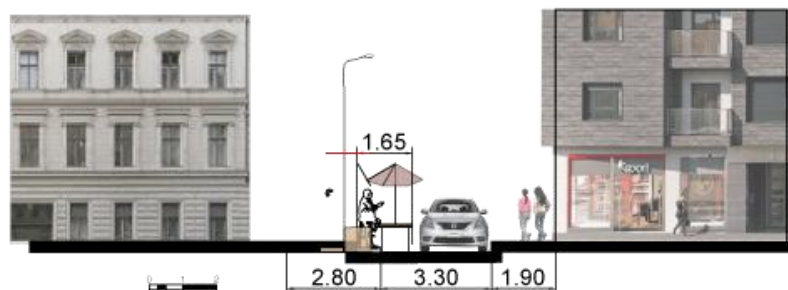


Ilustración 36 Perfil Calle 8 Fuente: Propia

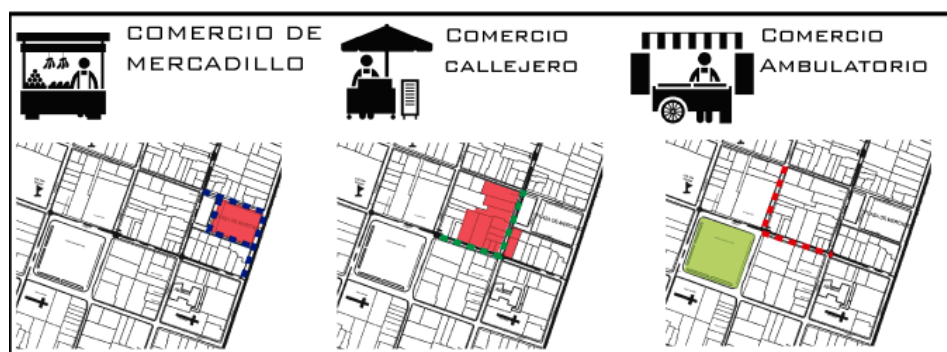


Ilustración 37 Tipos De Comercio Fuente Propia

Respecto a la norma actual el Plan de Ordenamiento Territorial se refiere a esto como un problema el cual establece en su artículo 79 la recuperación del espacio público existente, invadido por vendedores ambulantes y estacionarios. Dicho lo anterior la estrategia principal es lograr la reubicación de este comercio en un lugar más óptimo para los habitantes donde se respeten normas de espacio público y al mismo tiempo sea factible para los vendedores informales como se logró en la explanada de los mercados de Santiago de Chile donde se reubican los comerciantes para una mayor vitalidad de los espacios.

El tráfico vehicular es otro de los problemas de la zona central del municipio incluyendo la calle 7, calle 6 carrera 14 y carrera 15 así como también la carrera 12 y la carrera 13 con calle 7 y 8 respectivamente, donde se encuentran los comerciantes informales antes mencionados.

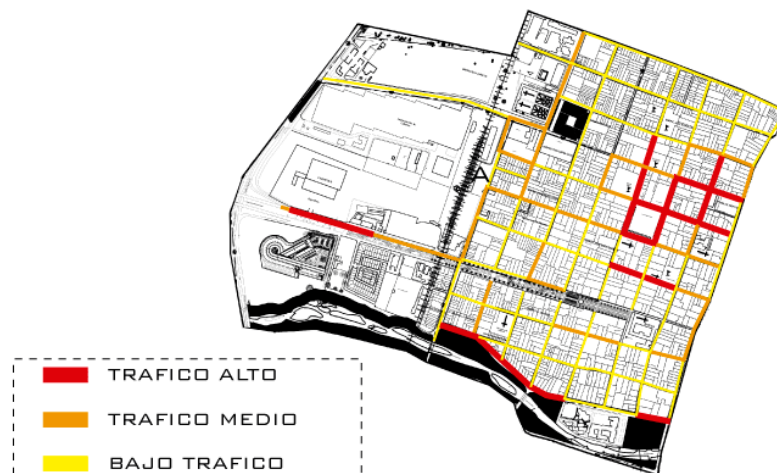


Ilustración 38 Tráfico Vehicular Fuente: Propia



Ilustración 39 Tráfico vehicular en la zona de la estación del ferrocarril Fuente: propia

El tráfico vehicular en sector de la estación del ferrocarril es de un flujo medio hasta la calle 6, con esta se conecta el centro del municipio, permitiendo el acceso directamente al parque José María Cabal. Además de esto el tráfico vehicular hacia la zona industrial es medio debido a que solo se presentan camiones de carga.

Para lo anterior el PEMP en sus políticas para la movilidad urbana del artículo 194 propone descongestionar la zona Centro e Histórica dándole prioridad al peatón, mediante el tratamiento semi vehicular de vías de esta forma semi peatonalizar la carrera 13 y la calle 6. De igual forma el POT en su plan vial y de transporte del artículo 195 habla de desconcentrar el

centro comercial y Sector histórico, descentralizando algunas funciones urbanas en lugares acordes con el estatuto de usos del suelo urbano. A cambio se debe dar más importancia al peatón semi peatonalizando algunas o todas las vías del centro, previa justificación.

De manera que una estrategia importante que se articula con lo que es planteado en el proyecto con respecto a la estación del ferrocarril del pacifico es lograr la conexión de esta con el centro de la ciudad tomando la idea de la peatonalización de la calle 6 con este fin.

9.3 Estructura socioeconómica espacial

Para este análisis de esta estructura se tienen en cuenta los análisis teóricos y estados del arte anteriormente estudiados, las problemáticas y soluciones que aplican a nuestro territorio.

Se empezará hablando del uso industrial presentado cerca a la estación contribuye a que las problemáticas anteriores sean más fuertes que corresponde a 12,5% del área de influencia como lo muestra la tabla 2. Las actividades que genera este tipo de uso son escasas reduciendo el flujo de personas mencionado anteriormente, volviendo este un sector más inseguro.

Tabla 3 Usos En El Área De Influencia Fuente: Propia

ESTRUCTURA SOCIOECONOMICA ESPACIAL			
Uso	Sum_area M2	Hectáreas	Porcentaje
Comercio	100999	10,10	13,0
Dotacional	59187	5,92	7,6
Hoteles	15499	1,55	2,0
Industria	88854	8,89	11,4
Mixto	56882	5,69	7,3
Otros	11896	1,19	1,5
Red Hídrica	44394	4,44	5,7
Religioso	14352	1,44	1,8
Vivienda	273159	27,32	35,0
Zonas verdes	114211	11,42	14,7
Total	779433	77,94	100

Respecto a lo anterior el Plan De Desarrollo Municipal menciona este y plantea una solución Incentivar la relocalización de este uso industrial en otro sector de la ciudad y adecuar

la edificación para un uso de tipo comercial o de servicios, cultural, de esparcimiento u otro compatible con la vocación turística de la zona al igual que el POT en el cual el artículo 124 sobre integración de los inmuebles de la estación férrea con la trilladora Merino, mediante la relocalización del uso industrial. Mientras que Ian Bentley habla de estos usos como usos incompatibles debido a factores funcionales que no permite una buena relación con las actividades que se generan en estos espacios además de ser la causa de la inseguridad, tráfico vehicular pesado, deterioro del espacio público entre otros. Y de esta forma promover y subsidiar la construcción de (260) viviendas nuevas urbanas VIP y VIS

Por otro lado, la vivienda ocupa el mayor porcentaje del área de influencia total 27,32 exactamente para un 35% como lo muestra la tabla 02, sin embargo, el municipio tiene un déficit de vivienda teniendo en cuenta el déficit de vivienda actual, dando como resultado un total de 12.000 viviendas las cuales requieren de 200 hectáreas para su localización. Llegando a plantear por el Plan De Desarrollo la estrategia de disminuir en un 20% el déficit de vivienda en el Municipio y de esta forma promover y subsidiar la construcción de (260) viviendas nuevas urbanas VIP y VIS

El siguiente punto tratar en esta estructura es los lotes vacíos cerca a la estación férrea los cuales ocupan un 1,19 hectáreas que corresponden al 1,15% del área de influencia que se encuentran aledaños a la estación del ferrocarril y que afectan la imagen urbana del sector, para esto el plan de ordenamiento territorial plantea generar espacio público a través de la habilitación del lote vacío para la incorporación al espacio público urbano, estos lotes actuales que se encuentran en estado de abandono debido a que no contienen ningún uso son para Ian Bentley problemas de imagen urbana ya que las edificaciones en mal estado afectan las actividades, las fachadas en mal estado afecta la imagen que tienen las personas de los espacios en los que habitamos.

Con respecto al comercio informal que es uno de los principales problemas a solucionar, se tiene en cuenta la perspectiva del plan de ordenamiento territorial, teniendo en cuenta a las medidas planteadas para la comunidad y no referente al espacio público, en el cual el artículo 172 establece Concertar con vendedores ambulantes estacionarios y demás personas que ocupan el espacio de uso público para lograr su efectivo traslado, lo anterior refiriéndose a el comercio ambulante de la zona central, de igual forma para los comerciantes de la zona del cementerio se

establecen políticas de acción de parte de PEMP en las cuales habla de organizar la actividad de la venta de comercio de flores alrededor del cementerio mediante el diseño de la plazoleta para tal fin y la disposición de un equipamiento no fijo, normalizado para todos los que quieran desarrollar dicha actividad.

Se ha visto como en proyectos como la nueva explanada de los mercados de Chile, como estos vendedores informales pueden ser generadores de vida en los espacios públicos haciendo parte de la regeneración de los espacios en los que se encuentra, propiciando lugares con mayor actividad.

En relación con esto, las problemáticas encontradas en los estudios y análisis hechos a través de entrevistas realizadas a los comerciantes informales nos arrojan datos pertinentes para el desarrollo del proyecto, de esta forma las diez encuestas hechas tanto a comerciantes informales como a los que están formalizados establecen que la reubicación es oportuna para ambas posiciones. Acorde con esto algunos de los comerciantes informales expresan que su establecimiento en ese espacio público está formalizado con la alcandía de la ciudad sin embargo esperan una reubicación en un mejor sector de la ciudad, para mejorar su calidad de vida y de ventas además de reconocer su incidencia negativa en el espacio público aportando a el problema de tráfico vehicular, la invasión de los andenes y calles para el establecimiento de la mercancía

De la misma forma, la población objetivo principal está dirigida a edades entre los 15 y 44 años, un total de 63,721 personas, de los cuales son clasificados en tres grupos, el primero entre los 15 y 24 años con un total de 25.194 personas, el segundo grupo de 25 a 34 años con 22.644 personas, y el último de 35 a 44 años a los que corresponden 15.883 personas, de los cuales el 34,8% tienen una educación primaria básica, el 37% de secundaria media y el 6,6% son profesionales.

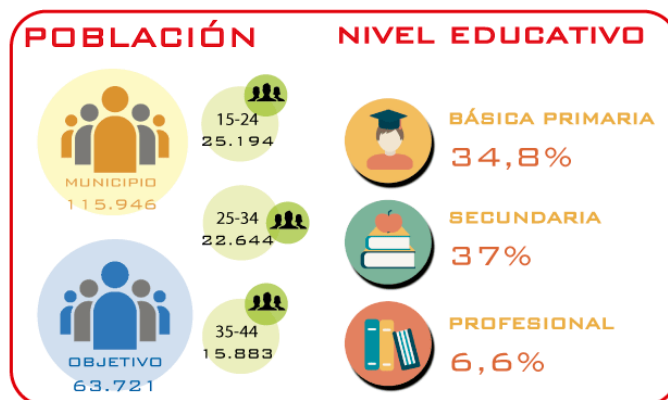


Ilustración 40 población objetivo Fuente: Propia

En cuanto a la estación del ferrocarril se refiere que cuenta con varias problemáticas como por ejemplo Falta de reconocimiento cultural y turístico de la cual el POT tiene presente esto en su artículo 124: Un sector que ha sufrido deterioro urbanístico y arquitectónico en el cual se establece una renovación mediante intervenciones encaminadas a la recuperación arquitectónica de las edificaciones, además Erwin Taracena al igual que en Zaragoza con la recuperación del patrimonio a través de la estrategia urbanística y cultural urbana, demuestra cómo se puede aprovechar este potencial para lograr recuperación de estos espacios, conjunto a esto el uso que actualmente presta la estación no insita a ser un lugar de interés para sus habitantes este problema lo define Erwin Taracena como Imagen urbana con poco vigor lo cual hace que sea utilizada solo con fines administrativos y no se visite por sus valores patrimoniales.

10. EFICACIA URBANA

Teniendo en cuenta los conceptos y definiciones de los autores estudiados y analizados junto a los estados del arte nos aportan una definición más clara de lo que para estos significa la revitalización.

Por consiguiente, es necesario identificar lo que significa este concepto que hace parte fundamental las intervenciones que se realizaran a lo largo del proceso del proyecto.

Con lo anterior definimos el concepto de revitalización como una herramienta para proporcionarle vitalidad a los lugares que a través del tiempo se han deteriorado y han perdido su valor, con esto nos referimos tanto a edificaciones patrimoniales y culturales, igualmente a

espacios carentes de vida, donde las experiencias que transmiten a sus ciudadanos son lugares fríos y de poco interés o donde su uso no es el apropiado para generar confort, conjunto a esto las actividades que se ofrecen en estos espacios deben ser fundamentales de esta vitalidad, donde podemos encontrar una mezcla de culturas, estratos sociales, sensaciones y nuevas actividades entre otras.

De esta forma las intervenciones que se realizan en estos lugares están relacionadas directamente con las edificaciones arquitectónicas y patrimoniales, siempre y cuando se respeten algunos puntos ya estudiados como por ejemplo los estilos arquitectónicos y sus valores propios originales y se puedan diferenciar las nuevas adiciones de lo propuesto, el espacio público y las actividades que se generan en estos espacios.

De igual forma por medio de la importancia de la restauración a los bienes patrimoniales que en varias ocasiones, a pesar de estar recientemente restaurados, su uso no es el adecuado y es necesario establecer nuevas funciones al BIC siempre y cuando se respete el estilo y se puedan diferenciar las nuevas adiciones de lo propuesto.

11. ESTRATEGIAS

Teniendo en cuenta los análisis anteriores, además, el concepto de Eficacia Urbana da una visión más clara de cómo los autores resuelven ciertas problemáticas que son similares a las que tenemos en el proyecto y de igual manera esto se ve en los estados del arte como soluciones acertadas a dando una luz de cómo resolverlos, de las estrategias que se pueden llevar a cabo para la realización integral del proyecto atacando los todos los problemas planteados anteriormente.

Primero que todo la estrategia propuesta para los problemas de la ronda del río Guadalajara van encaminadas a la creación de nuevos espacios de actividades recreativas y al mismo tiempo de permanencia que permitan contemplar lo que actualmente se tiene de esta importante zona hídrica del municipio, todo esto a través de un espacio de esparcimiento y contemplación cercano al río donde se encontraran estas áreas nuevas.

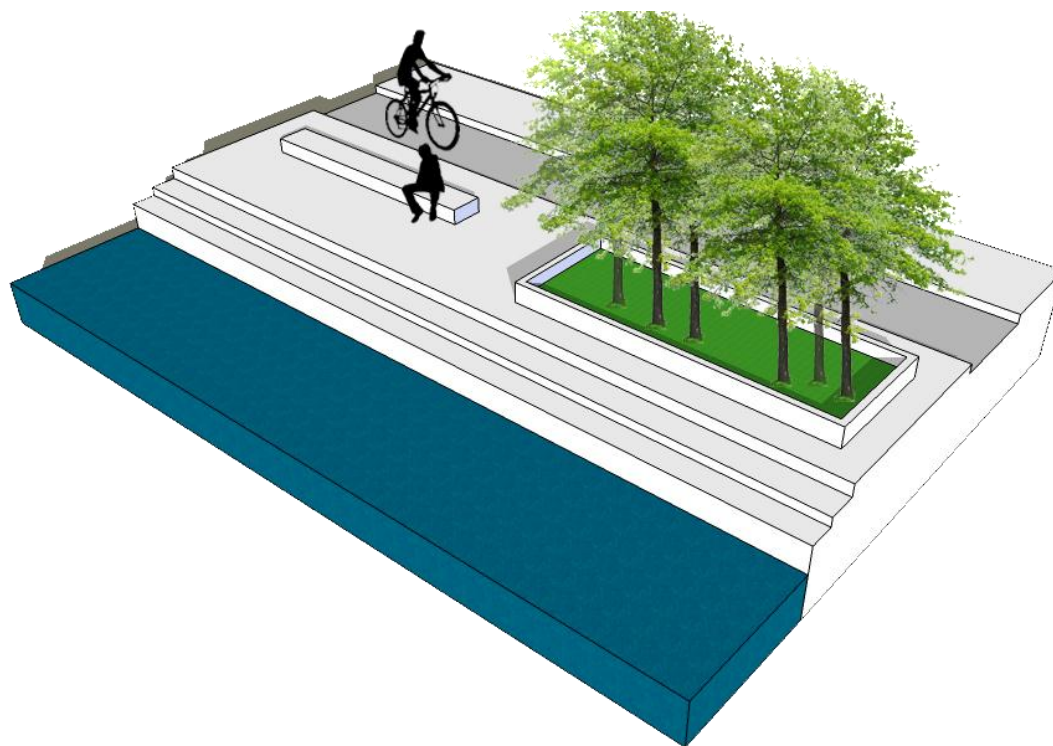


Ilustración 41 Estrategia Ronda De Rio Fuente: Propia

Como parte de las estrategias para el mejoramiento del municipio planteamos la articulación de dos hitos importantes para la ciudad entre ellos la estación del ferrocarril, conectándolo con el actual parque José María Cabal por medio de la actual calle 6, como se realizó en el parque Águeda Gallardo en la ciudad de Mompox. De igual forma esta estrategia es propuesta por el PEMP por medio de la semi peatonalización de la calle. Además, el mejoramiento para las fachadas que se encuentra en estas calles deben ser restauradas y mejoradas para así lograr un paso peatonal agradable y con una nueva imagen urbana de este sector de la ciudad.

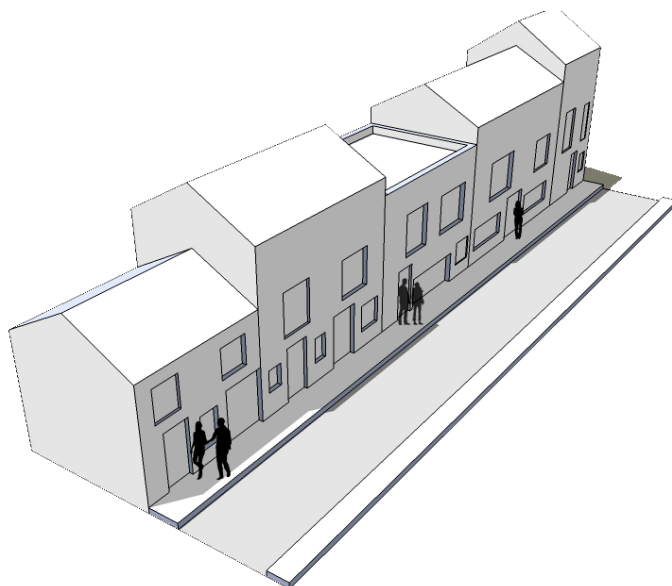


Ilustración 42 Estrategia De Mejoramiento De Fachadas Fuente: Propia

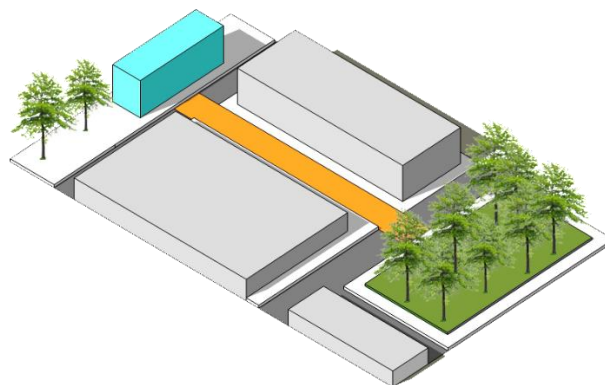


Ilustración 43 Conexión Con El Parque Cabal Pombo Fuente: Propia

La reubicación de los vendedores ambulantes también hace parte de las estrategias planteadas en la propuesta, en ella se pretende diseñar espacios adecuados para que cierto tipo de comercio en la que sea posible establecer en las calles de una forma organizada y controlada, haciendo parte de la revitalización del espacio público como se realizó en la nueva explanada de los mercados de Chile, donde se toma en cuenta este tipo de comercio como una nueva oportunidad para crear diversidad de estratos sociales, población y culturas.

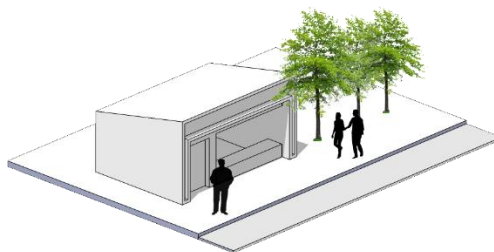


Ilustración 44 Estrategia De Mobiliario Urbano Para Comerciantes Informales Fuente: Propia

El espacio público es de los factores más importantes en el proyecto por lo que la creación y mejoramiento de estos espacios es fundamental teniendo en cuenta que el espacio público por habitante actual del municipio pretende ser aumentado de un 1.7 mt a 5 mt por habitante, lo que significa para el Plan De Desarrollo un 10%. La creación de este espacio por medio de un parque lineal que conecte los distintos equipamientos públicos articule la estación del ferrocarril con otros usos complementarios y el actual eje que conecta con la basílica del señor de los milagros la propuesta también incluye la inclusión de mobiliario urbano complementario a este eje y al nuevo parque lineal como lo muestra la imagen 09 y 10 respectivamente. Esta estrategia está ligada a la intervención que se realiza en se Segunda fase del corredor verde de Cali en la que de igual forma el espacio urbano hace parte generador de nuevas experiencias, que son fundamentales para nuestro el concepto de eficacia urbana y al mismo tiempo sirve para la conexión de lugares desarticulados de la ciudad.

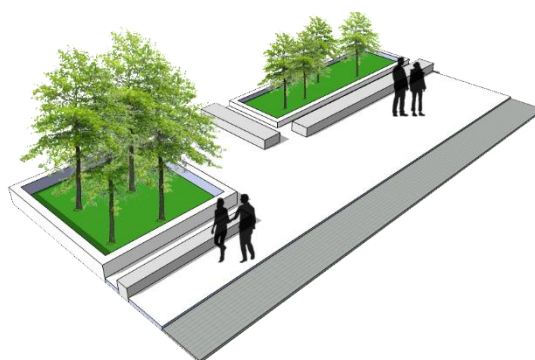


Ilustración 45 Estrategia De Nuevos Espacios Urbanos Fuente: Propia

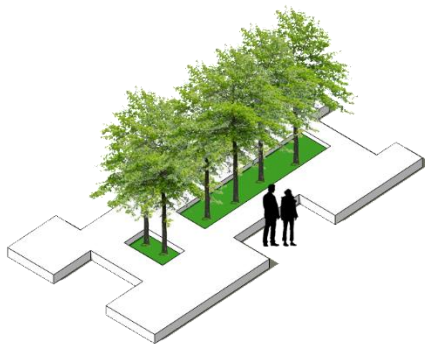


Ilustración 46 Estrategia Para Nuevo Mobiliario Urbano Fuente: Propia

Se debe agregar además la relocalización del uso industrial en un área de expansión urbana como lo plantea el POT del municipio en donde se cuenta con 1480,5 hectáreas, ya que según lo que se ha investigado esto rompe con la compatibilidad de usos según Ian Bentley

Hay que mencionar que según la investigación el déficit de vivienda sigue están presentes en el municipio y esto nos lleva a plantear viviendas multifamiliares en lo que antiguamente correspondía a una de las zonas industriales de la ciudad.

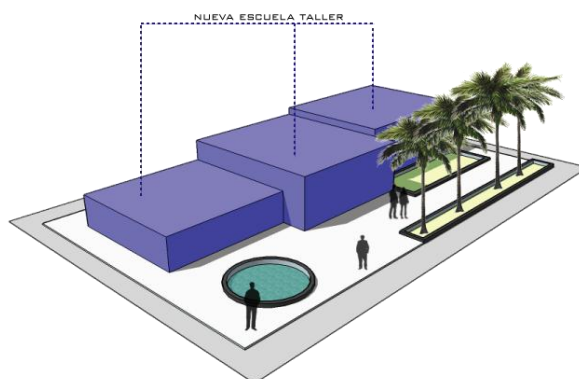


Ilustración 47 Relocalización Del Uso Industrial Fuente: Propia

Con el análisis del territorio en la estructura socioeconómica espacial se dio a conocer que la estación del ferrocarril no contaba con un uso que la hiciera participe de la apropiación de la misma, por lo que el cambio de uso es indispensable, la propuesta de este consiste en una escuela taller que funcione en la misma estación y en un edificio nuevo complementario, los cuales serán dotados con espacios para sus diferentes actividades.

la enseñanza de la escuela taller va enfocada a los potenciales que tiene el municipio como su importante gastronomía, por lo que se enseñara cocina con el fin de aumentar el interés y el conocimiento por su cultura. Además de esto el segundo tipo de enseñanza brindada por la nueva escuela taller se enfoca en la construcción y restauración de edificaciones, ya que al ser una ciudad que cuenta con un patrimonio histórico importante a nivel nacional es necesario despertar el interés de los habitantes por conocer más sobre su patrimonio arquitectónico actual y como preservarlo.

Los objetivos principales de la escuela taller serán fomentar la formación artística y cultural, aumentar la apropiación del patrimonio cultural y rescatar tradiciones.

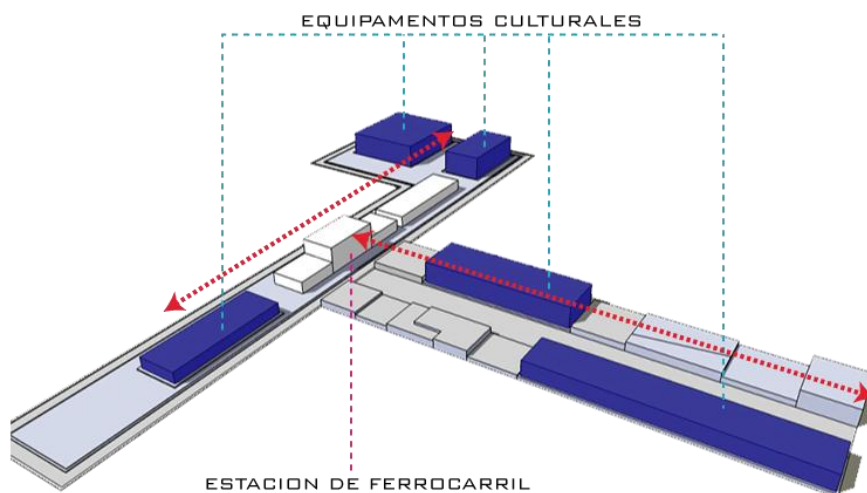


FOMENTAR LA FORMACIÓN CULTURAL POR MEDIO
DE PROGRAMAS DE APRENDIZAJE

Ilustración 48 Estrategia para la formación cultural fuente: propia

Hay que mencionar además de que una estrategia importante está dirigida a aumentar los equipamientos culturales, de esta forma aprovechar el potencial de elementos importantes que el municipio tiene para ofrecer, complementándose con los ya existentes como la academia de

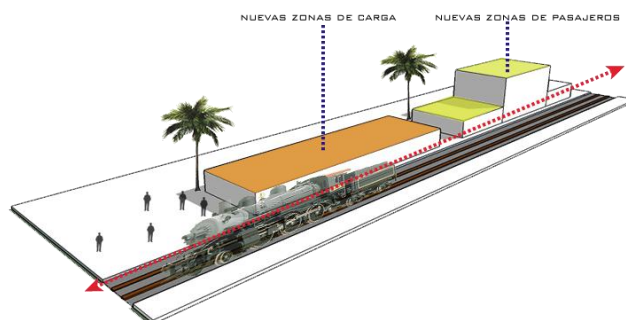
historia Leonardo Tascón y la Casa de la Cultura ubicadas en el centro histórico, y articulándolos.



CREACIÓN DE UNA RED DE EQUIPAMIENTOS CULTURALES

Ilustración 49 Estrategia Articulación Y Aumento De Elementos Culturales Fuente: Propia

Por otra parte, el uso de oficinas administrativas de la estación actualmente no es el apropiado, por lo que el cambio de uso es parte fundamental de esta revitalización, teniendo en cuenta que el ferrocarril del pacifico vuelve a funcionar para el transporte de materiales y de pasajeros, es de gran importancia brindar espacios adecuados para este uso.



REACTIVAR LA ESTACIÓN DEL FERROCARRIL DEL PACIFICO
DEVOLVIÉNDOLE SU USO ORIGINAL

Ilustración 50 Estrategia De Cambio De Uso De La Estación De Ferrocarril Fuente: Propia

12. PROGRAMA

Teniendo en cuenta las estrategias planteadas es necesario un programa urbano y arquitectónico que sea aplicable a la propuesta y que dé solución a los espacios necesarios para estas estrategias.

En primer lugar, el programa urbano.

Lo siguiente está dirigido al programa arquitectónico que se enfoca en devolver el uso a la estación del ferrocarril del pacifico adaptándola para recibir los nuevos pasajeros que se movilizaran en el ferrocarril, de esta forma se adapta la planta actual de la estación del ferrocarril del pacifico con nuevas zonas como las taquillas, salas de espera casilleros y nuevas zonas de servicios. Además, el segundo piso fue adecuado para las áreas administrativas propias del nuevo uso de la estación, brindándole nuevas áreas, como una dirección general, archivo, subdirección y una sala de juntas.

Todavía cabe señalar que es necesario espacios para los productos de carga y transporte que van a llegar a la estación por lo que es preciso áreas destinadas a este tipo de actividades como las bodegas de carga que reciben diferentes tipos de mercancía destinadas a los pasajeros con productos que no requieren de mucho espacio, sin embargo es ineludible también áreas para productos que si requieren un bodegaje especial, debido a esto es preciso una nueva zona de carga que cuente con una zona de bodega más adecuada, su propia taquilla, zonas administrativas y de servicio.

la creación de un centro cultural municipal que demuestre el potencial que tiene el municipio en cuanto a su historia y sus costumbres, y que brinde al mismo tiempo espacios que hacen falta en el municipio planteados por el POT como la una biblioteca municipal y el centro de artes y exposiciones, por lo que el programa arquitectónico de este nuevo edificio está compuesto principalmente por espacios de información y consulta, contando de esta forma con salones de historia, salas múltiples y de exposiciones, seguido con una el área de consulta y aulas informáticas para aumentar el nivel de información que puede ser consultada.

Igualmente, la conexión con la estación del ferrocarril es importante por lo que se ha propuesto esta unión por medio de las actividades de exposición, creando una transición de un espacio a otro más sutil.

A continuación, la propuesta de la escuela taller tiene como objetivo la formación cultural a la población por medio de diferentes espacios enfocados en la educación de diferentes áreas, además de propiciar el esparcimiento social y la interacción de las personas que la visitan con fines turístico y los que asisten a la academia. por esto es necesario que el programa arquitectónico este dirigido a unas actividades con espacios educativos y de reunión e integración.

Como primera medida se tiene en cuenta la formación cultural que se va a brindar en el programa, la gastronomía hace parte fundamental, por lo que se adaptan diferentes áreas destinadas principalmente a la cocina vallecaucana, con esto se establecen zonas en las que todos los productos hechos en las clases puede ser comercializado al mismo tiempo que se adquieren conocimientos, además de aprovechar este sistema para lograr ese interés turístico que puede reunir todo tipo de población, para lograr la inclusión de estos espacios es preciso incluir aulas practicas donde se dictan los primeros conocimientos.

En segundo lugar, la formación en restauración y creación de elementos patrimoniales, es de la misma forma importante para promover y potenciar la formación cultural, aulas destinadas a la construcción y restauración de carpintería, formación de tejidos en fique y elaboración de sombreros, hacen parte de las áreas necesarias para una correcta enseñanza de lo que puede ofrecer el municipio.

13. REPERTORIO

A continuación, se analizan los diferentes referentes que son tomados en cuenta la el mejoramiento del programa arquitectónico y la forma espacial de los edificios, para proponer una respuesta más coherente a las necesidades que se quiere suplir con estos.

Por un lado, se tiene en cuenta la Biblioteca Universitaria ubicada en Cayena, Guayana Francesa del año 2013, de los cuales se toma como un referente funcional dirigido a la distribución espacial de una biblioteca y de lugares de información, para lo cual el análisis se hace por medio de una zonificación desde las plantas arquitectónicas, para entender qué relación espacial tienen entre ellos.



Ilustración 51 Planta Primer Piso Fuente:

<https://images.adsttc.com/media/images/52fa/b1f3/e8e4/4ecb/2c00/00a9/slideshow/ground.jpg?1392161248> Con edición Propia

En primer lugar, se puede observar como el acceso permite el acceso directo con el siguiente nivel de la edificación mezclándose con espacios de exhibición y exposición y estos al mismo tiempo dan paso a la zona de lectura y de información, todo esto teniendo en cuenta el uso y las actividades que se generan en esos espacios, de los cuales la percepción del lugar es tranquila y pacífica. Seguido a esto se encuentra una zona de formación mezclada con el área de servicios central, que sirve a el área de formación y contacta con la anterior área de exhibición.



Ilustración 52 Segundo Piso Fuente:

<https://images.adsttc.com/media/images/52fa/b21b/e8e4/4ea7/5800/0080/slideshow/upper.jpg?1392161292> Con edición propia

Con respecto al siguiente nivel, se compone de toda el área administrativa del edificio estando separada únicamente por un hall de acceso a estos espacios, y que divide lo público y lo privado, de lo cual lo público está distribuido por un área de documentación compartiendo altura con la zona de lectura del primer piso.

Además, las circulaciones, algunas son manejadas en el perímetro del edificio lo que permite que se pueda acceder por varios espacios, como ir directamente al área de lectura y de formación.



Ilustración 53 Análisis De Circulaciones Fuente:

<https://images.adsttc.com/media/images/52fa/b21b/e8e4/4ea7/5800/0080/slideshow/upper.jpg?1392161292> con edición Propia

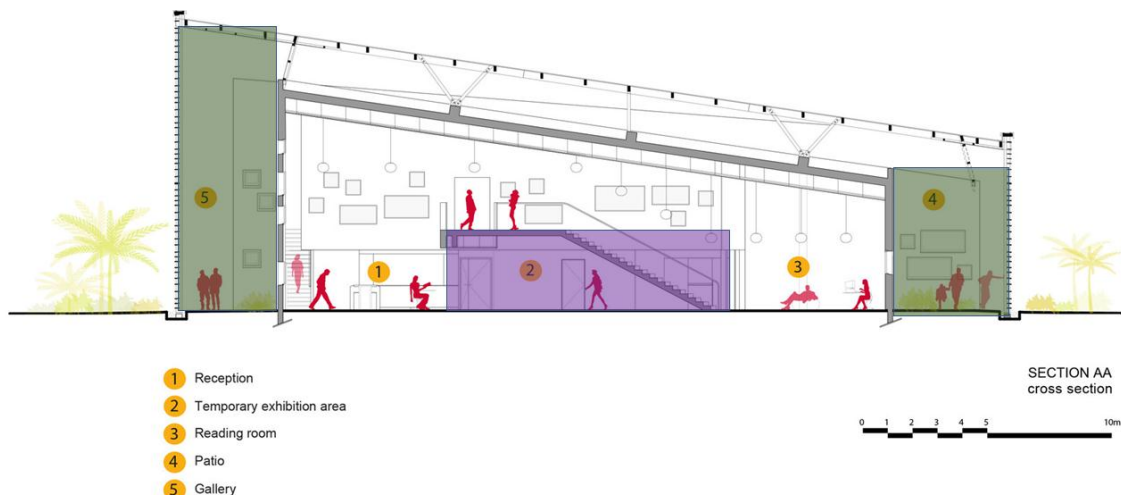


Ilustración 54 Análisis De Circulaciones Corte Fuente:
<https://images.adsttc.com/media/images/52fa/b21b/e8e4/4ea7/5800/0080/slideshow/upper.jpg?1392161292> Con edición propia

Finalmente se analizó la segunda fase del corredor verde de Cali para el diseño del espacio público teniendo los elementos importantes que se toman para cada uno de sus espacios y como dan solución a los problemas por medio de la propuesta de nuevas zonas y actividades.

En primer lugar, se establecen espacios determinados para cada tipo de actividades que se van a generar y al mismo tiempo la población que va a utilizar dichos espacios ayudando a categorizar las experiencias que se diseñan en los espacios, además de esto se mezclan muchas de estas actividades en un solo perfil aumentando las posibilidades de experiencias.



Ilustración 55 Análisis Actividades En Corte fuente:
<https://images.adsttc.com/media/images/568e/c5b2/e58e/ce70/1100/0037/slideshow/CCVC-II-P07.jpg?1452197269> con edición propia



Ilustración 56 Análisis Corte Fuente:
<https://images.adsttc.com/media/images/568e/c5b2/e58e/ce70/1100/0037/slideshow/CCVC-II-P07.jpg?1452197269> con edición propia

14. PROGRAMA URBANO

Tabla 4 Programa Urbano Fuente: propia

PROGRAMA URBANO		M2
INTERVENCIÓN - RONDA DE RIO		18083
PARQUE LINEAL	PLAZA CENTRAL	2521
	ZONAS VERDES	29968
	LAGO ARTIFICIAL	7802
	ZONAS RECREATIVAS	9694
	ZONAS DE PERMANENCIA	12477
PEATONALIZACIÓN DE LA CALLE 6		2559
MOBILIARIO URBANO AVENIDA CABAL POMBO		8187
MEJORAMIENTO DE ESPACIO PÚBLICO CARRERA 19		3736
MEJORAMIENTO DE FACHADAS		
MEJORAMIENTO DE ESPACIO PÚBLICO CARRERA 20		1076
CENTRO DE ARTES Y EXPOSICIONES		11204
ESTACIÓN DE FERROCARRIL-ESCUELA TALLER		861
VIVIENDA MULTIFAMILIAR		3501
ESCUELA TALLER		1403
AMPLIACIÓN DEL HOSPITAL		3534
PLAZA DE MERCADO		29.976
COMPLEJO UNIVERSITARIO		9209
	CAMPUS UNIVERSITARIO	39499
EDIFICIO DE COMERCIO		6121
TOTAL		201.411

ORGANIGRAMA FUNCIONAL URBANO

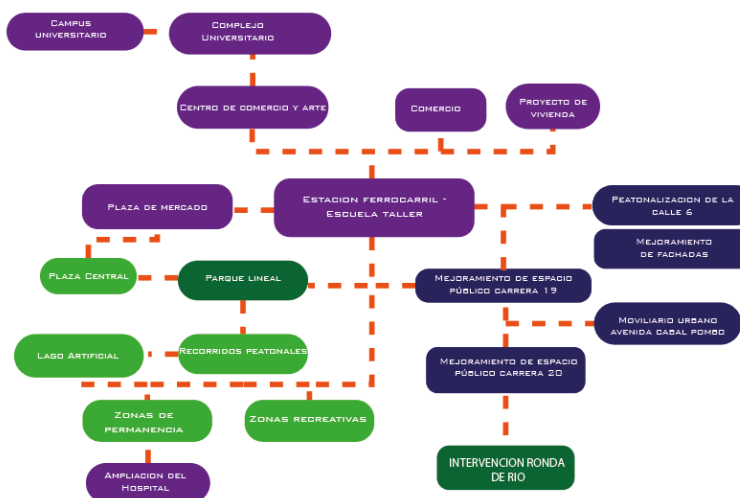


Ilustración 57 Organigrama funcional urbano Fuente: propia

15. PROGRAMAS ARQUITECTONICOS

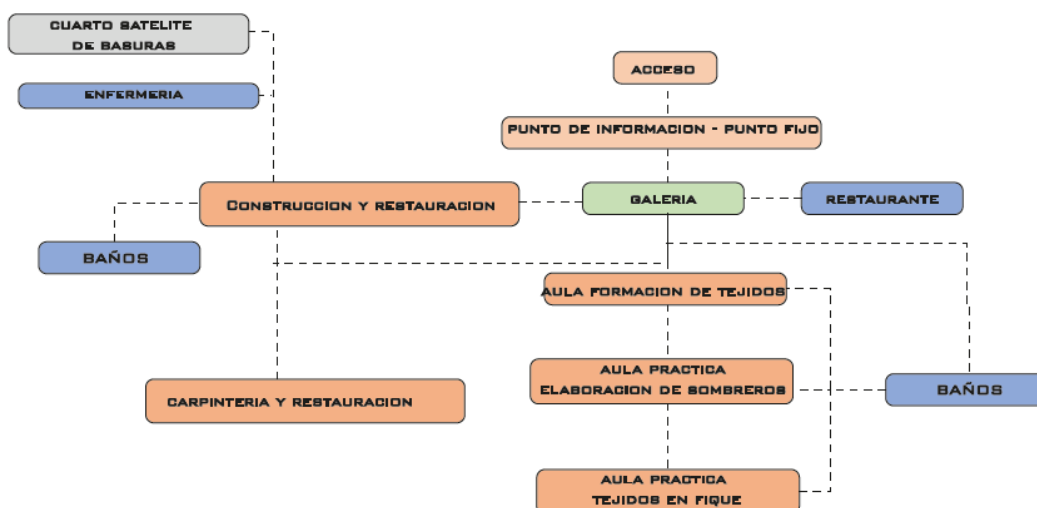
Tabla 5 Programa arquitectónico, Estación férrea Fuente: propia

ESTACIÓN FÉRREA	CANTIDAD	AREA M2
PUNTOS DE INFORMACION		
PUNTO FIJO	1	26
RECEPCION	1	16
ZONAS DE SERVICIOS		
CASILLEROS	1	22
BAÑO PRIVADO	1	3
BAÑO HOMBRES	3	54
BAÑO MUJERES	3	44
SALA DE ESPERA	2	30
ENFERMERIA	1	20
CAFETERIA	1	38
ZONAS ADMINISTRATIVAS		
CAMERINOS	1	7
CAJA FUERTE	1	9
TAQUILLA	2	44
CASILLEROS	1	5
CONTROL	1	11
BAÑO PRIVADO	1	8
SECRETARIA	1	28
SUBDIRECCION	1	16
ARCHIVO	1	18
SALA DE JUNTAS	1	34
DIRECCION	1	28
BAÑO PRIVADO	1	4
BAÑO SEMIPRIVADO	2	4

ZONA DE EXPOSICIONES		
GALERIA	2	100
ZONAS TECNICAS		
BODEGA DE CARGA PESADA		67
RACKS		7
TOTAL		643

ESCUELA TALLER

ESCUELA TALLER	CANTIDAD	AREA M2
PUNTOS DE INFORMACION		
PUNTO FIJO	1	28
ZONA DE EXPOSICIONES		
GALERIA	2	85
ZONA DE FORMACION TEORICAS		
AULAS GASTRONÓMICAS	3	80
AULA TEORICA 2	1	35
AULA TEORICA 3	1	35
AULA TEORICA 4	1	55
ZONA DE FORMACION PRACTICAS		
FORMACION DE TEJIDOS	2	25
ELABORACION DE SOMBREROS	2	41
EMPRENDIMIENTO DE VELAS	2	43
FORMACION EN ALFARERIA	2	15
TEJIDO EN FIQUE	3	27
ZONAS DE SERVICIOS		
BAÑO DISCAPACITADOS	2	8
BAÑO HOMBRES	3	30
BAÑO MUJERES	3	30
BAÑO SERVICIO	1	8
RESTAURANTE/ BAR	1	207
ENFERMERIA	1	43
ZONAS ADMINISTRATIVAS		
ADMINISTRACIÓN	1	55
SALA DE JUNTAS	1	16
DIRECCION GENERAL	1	38
BAÑO PRIVADO	1	5



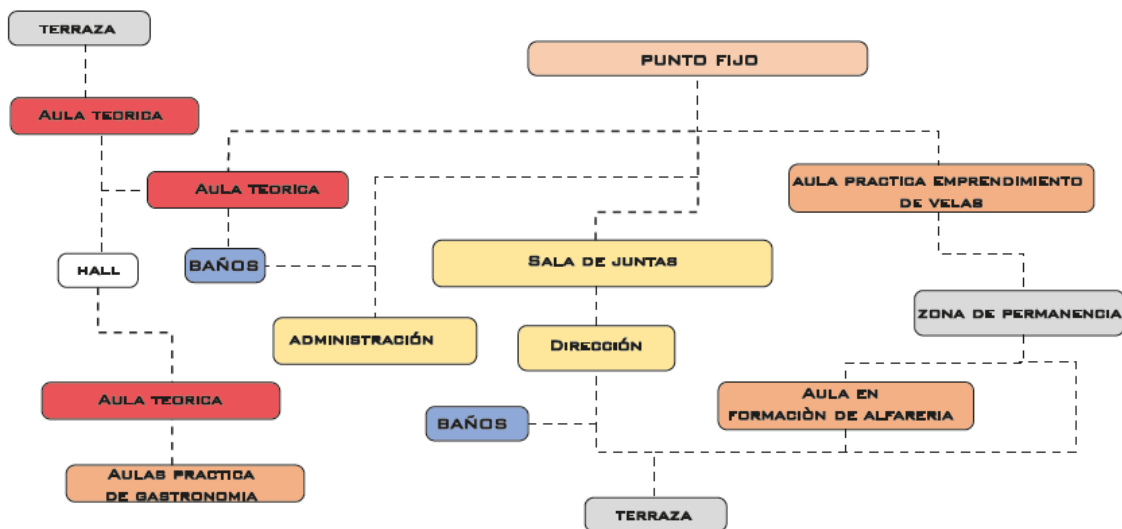


Ilustración 59 Organigrama Funcional Fuente propia

CENTRO CULTURAL

PROGRAMA ARQUITÉCTONICO C.CULTURAL MUNICIPAL	CANTIDAD	AREA M2
ZONA DE BIBLIOTECA		
SALA DE LECTURA	2	254
SALA DE INFORMACION	1	81
TERRAZA	2	102
ZONA DE GALERIA		
SALA MULTIPLE	1	36
SALON DE HISTORIA	1	43
SALA DE EXPOSICIONES	1	114
ZONA ADMINISTRATIVA		
SALA DE JUNTAS	1	26
DIRECCION	1	35
ARCHIVO	2	18
SECRETARIA	1	29
SUBDIRECCION	1	19
ZONA DE SERVICIOS		
BAÑO HOMBRES	7	60
BAÑO MUJERES	7	59
BAÑO DISCAPACITADOS	3	20
BAÑO SERVICIOS	2	16
BASURA	1	14
RECEPCION	2	34
SALA DE ESPERA	1	66
SLA DE ESPERA ACCESO	1	31
SALA DE ESPERA ENFERMERIA	1	14
ENFERMERIA	1	18
MEDICAMENTOS	1	13
PUNTO FIJO	2	33
CAFETERIA	1	180

ORGANIGRAMA FUNCIONAL

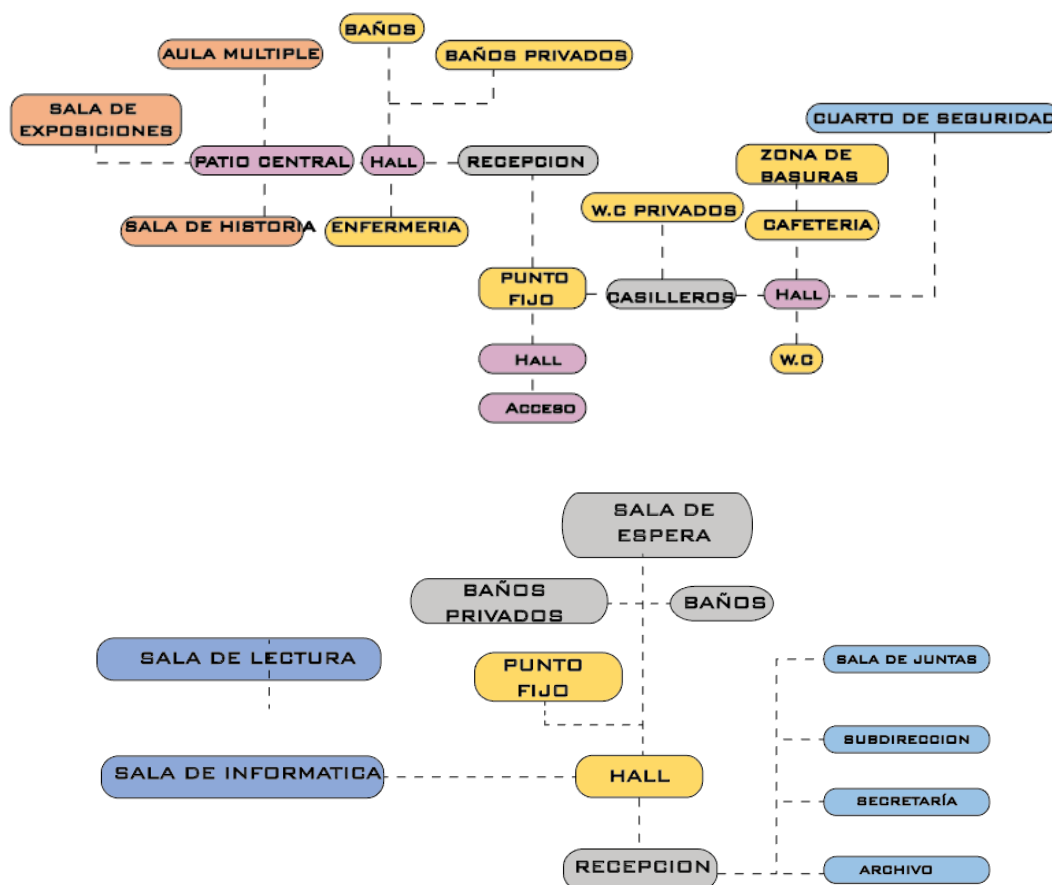


Ilustración 60 Organigrama Funcional Fuente: propia

16. Instrumento urbanístico

El proyecto busca la realización de un plan parcial de renovación urbana en donde se puedan articular de manera específica los objetivos planteados.

Se aplica para el sector de la estación férrea y su área de influencia ya que, de acuerdo a los análisis realizados a el territorio, se encontraron varias problemáticas relacionadas al deterioro ambiental físico y social, definido así; como un conflicto social para tratar especialmente con esta herramienta urbanística.

El plan parcial de renovación urbana estará dividido en varias fases desde una escala macro a una micro, en primera instancia para recuperar el protagonismo de la estación férrea del

pacífico, este Bien de Interés Cultural se va fortalecer paulatinamente a medida que se vayan cumpliendo las fases del plan parcial.

Las fases se realizarán de acuerdo al tiempo de realización y se dividirán de la siguiente manera:

Fase 1: Rehabilitación de la estación férrea como medio de transporte para turistas, residentes y exportación de producciones agrícolas contribuyendo así a mejorar económicamente el municipio fortaleciendo sus características productivas de la caña de azúcar y café. Además de incrementar en gran medida el tema turístico y cultural.

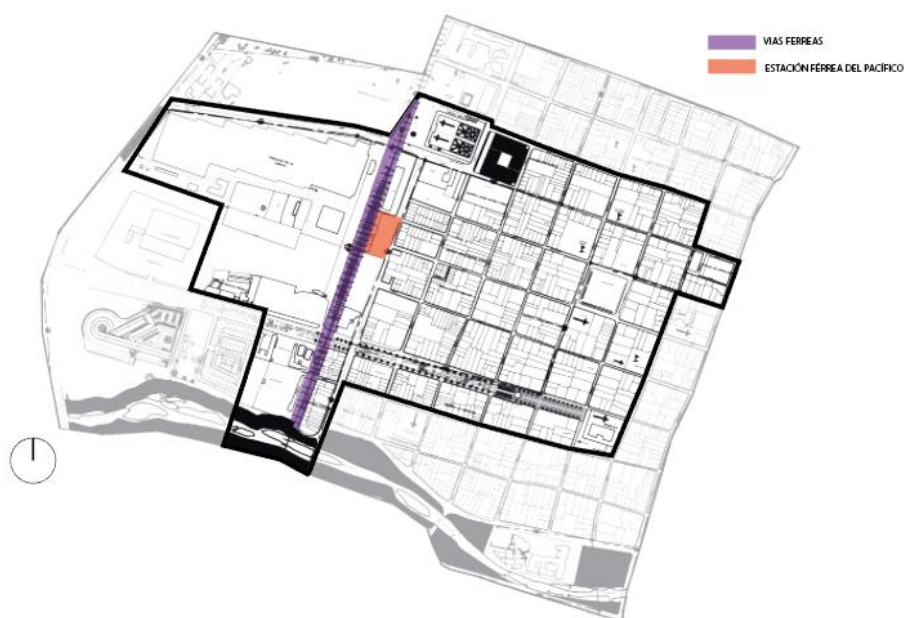


Ilustración 61 Fase 1 Fuente: Propia

FASE 1 (APROX 6 MESES)

Fase 1.2: Nuevo equipamiento cultural Escuela taller la cual funcionara para poblaciones socialmente vulnerables en oficios tradicionales como la construcción, carpintería, cocina, elaboración de tejidos en fique y un todo el tema relacionado a trabajos manuales. Donde se empleará un sistema pedagógico con énfasis práctico.

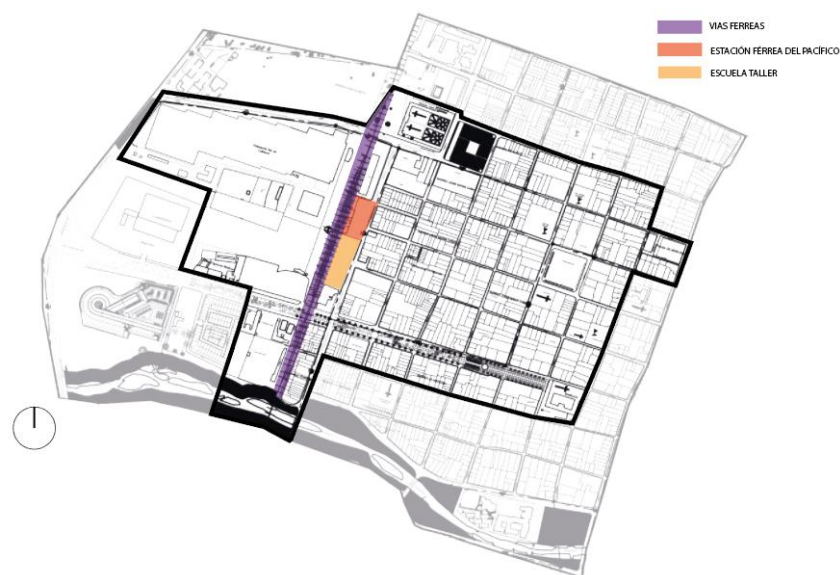


Ilustración 62 Fase 1.2 Fuente: Propia

FASE 1.2 (APROX 10 MESES)

Fase 1.3: Nuevo equipamiento centro cultural municipal donde funcionaran diferentes salas de exposición, con el fin de brindar a la audiencia conocimiento y material de apoyo para sus respectivas labores estudiantiles. Además, contará con una biblioteca acompañada de equipos con conexión a internet y salas de lectura.



Ilustración 63 Fase 1.4 Fuente: propia

FASE 1.3 (APROX 12 MESES)

Fase 1.4 Nuevo Equipamiento Museo cultural, en este se establecerán espacios donde se recreará historia de la estación férrea y la importancia del café en Buga todos estos aspectos que a lo largo de la historia hicieron crecer a Buga económicamente.

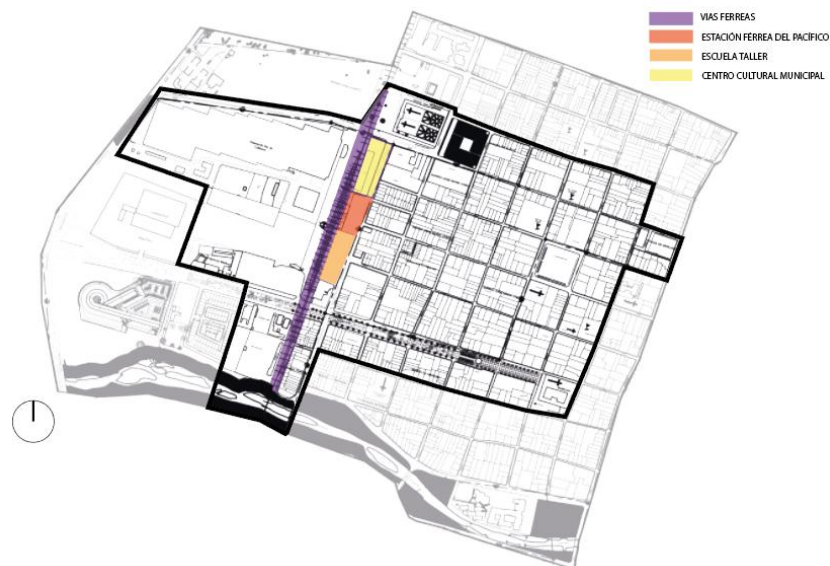


Ilustración 64 Fase 1.4 Fuente: propia

FASE 1.4 (APROX 12 MESES)

Fase 2: Conexión del espacio público para articular los bienes de interés cultural y enlazar la estación férrea con su contexto inmediato.



Ilustración 65 Fase 2 Fuente: propia

FASE 2 (APROX 12 MESES)

Fase 3: Campus Universitario este edificio estará especializado en donde la comunidad universitaria realizará procesos de constitución y desarrollo de la autonomía del pensamiento además de funciones de investigación, creación, extensión y proyección social universitaria, entre estos la docencia la formación científica, tecnológica y artística.

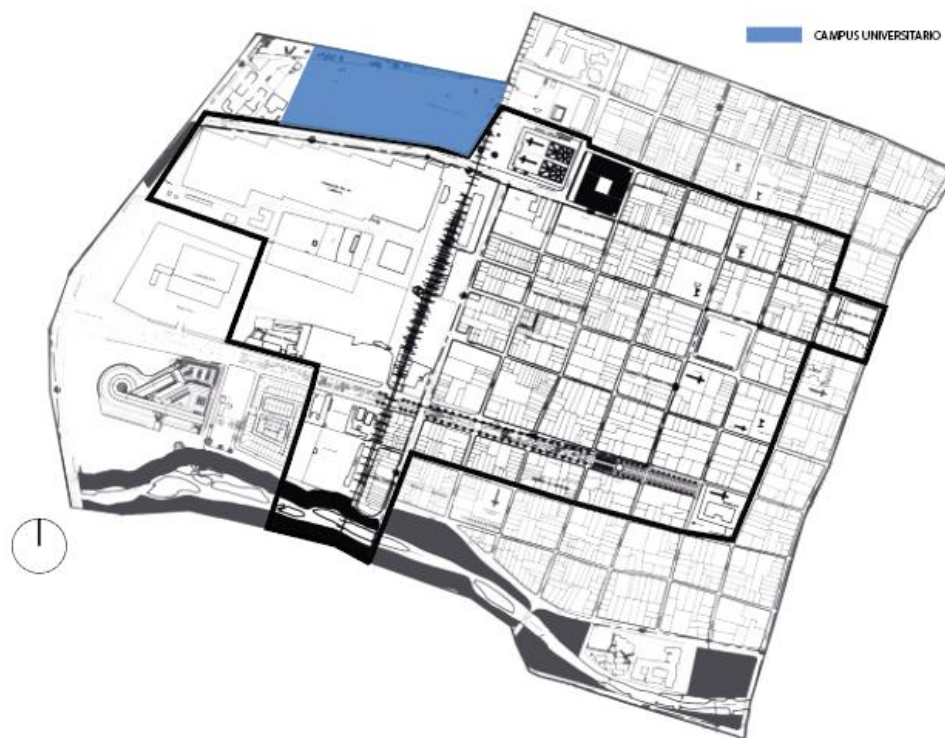


Ilustración 66 Fase 3 Fuente: propia

FASE 3 (APROX 18 MESES)

Fase 4: Viviendas estudiantiles serán un centro de alojamiento para los estudiantes que vengan de otros municipios a estudiar en estas nuevas instituciones, estarán integradas al campus universitario donde funcionaran con sus respectivas manutenciones.

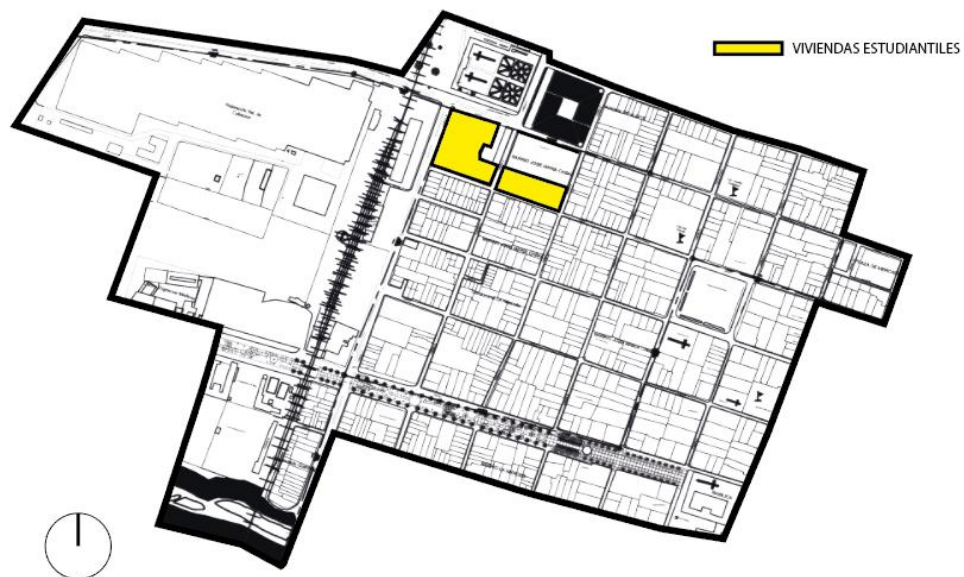


Ilustración 67 Fase 4 Fuente: propia

FASE 4 (APROX 3 AÑOS)

Fase 5: Mejoramiento de fachadas que conservan una determinada tipología arquitectónica en la carrera 19 y calle 6 formando parte de los bienes de interés cultural del municipio

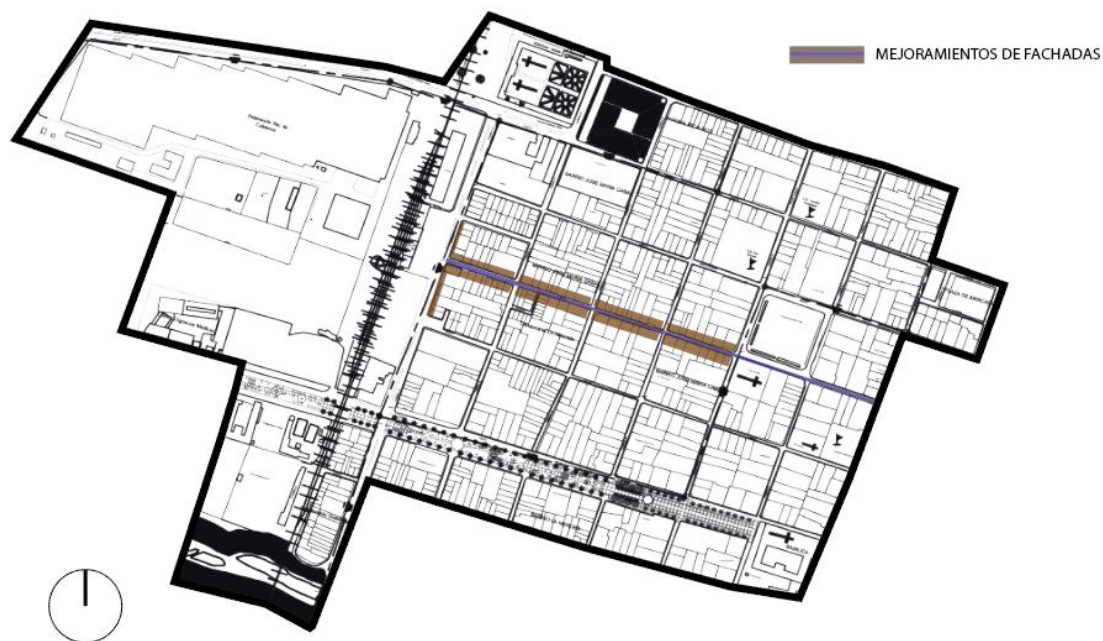


Ilustración 68 Fase 4 Fuente: propia

17. MEMORIA DE DISEÑO

Se tiene en cuenta que, para empezar a diseñar, se tienen claros algunos factores que son determinantes para la forma y función de los edificios, como lo son las tensiones por jerarquía, la asoleación que en horas de la tarde generaran espacios de permanencia para lograr un confort tanto en el interior como en el exterior de los edificios.

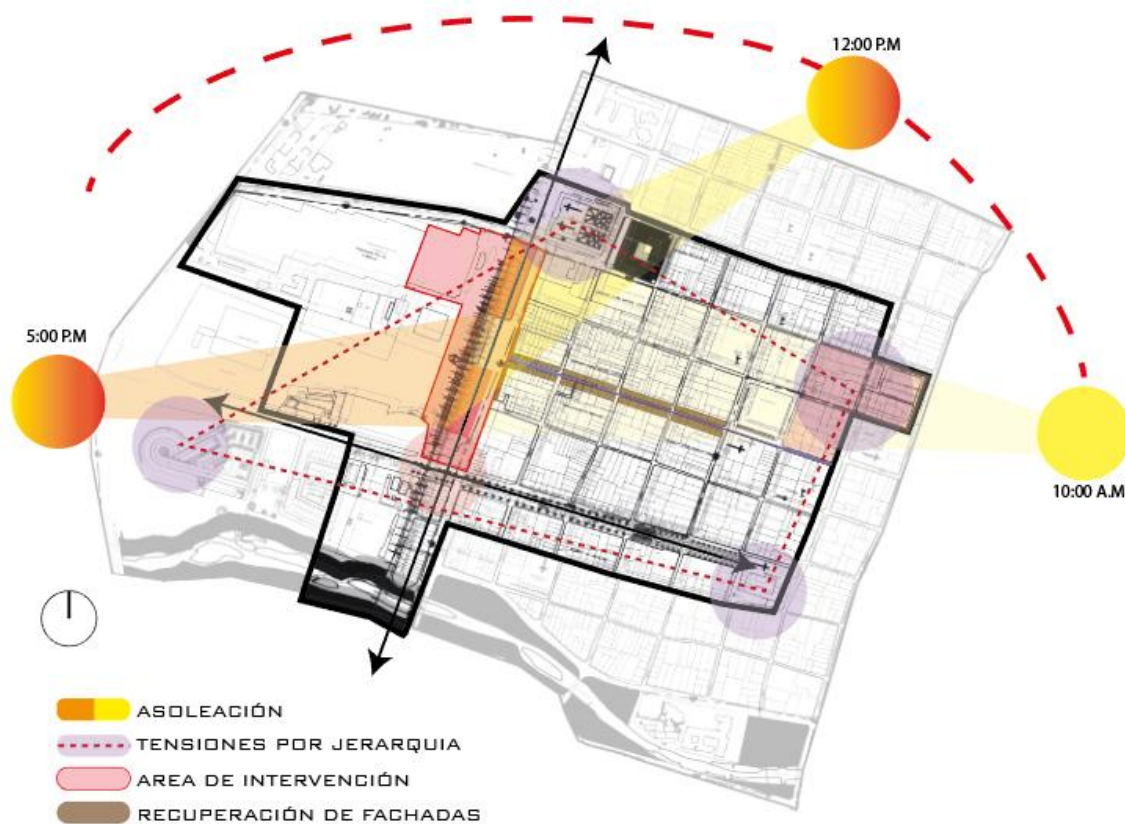


Ilustración 69 Memoria de diseño Fuente propia

Se tiene claro que en la construcción de obras nuevas conexas a un bien de interés cultural se deben respetar algunos parámetros y en el desarrollo de estos se deben leer con un mismo lenguaje, teniendo en claro la diferencia entre un edificio contemporáneo y otro histórico.

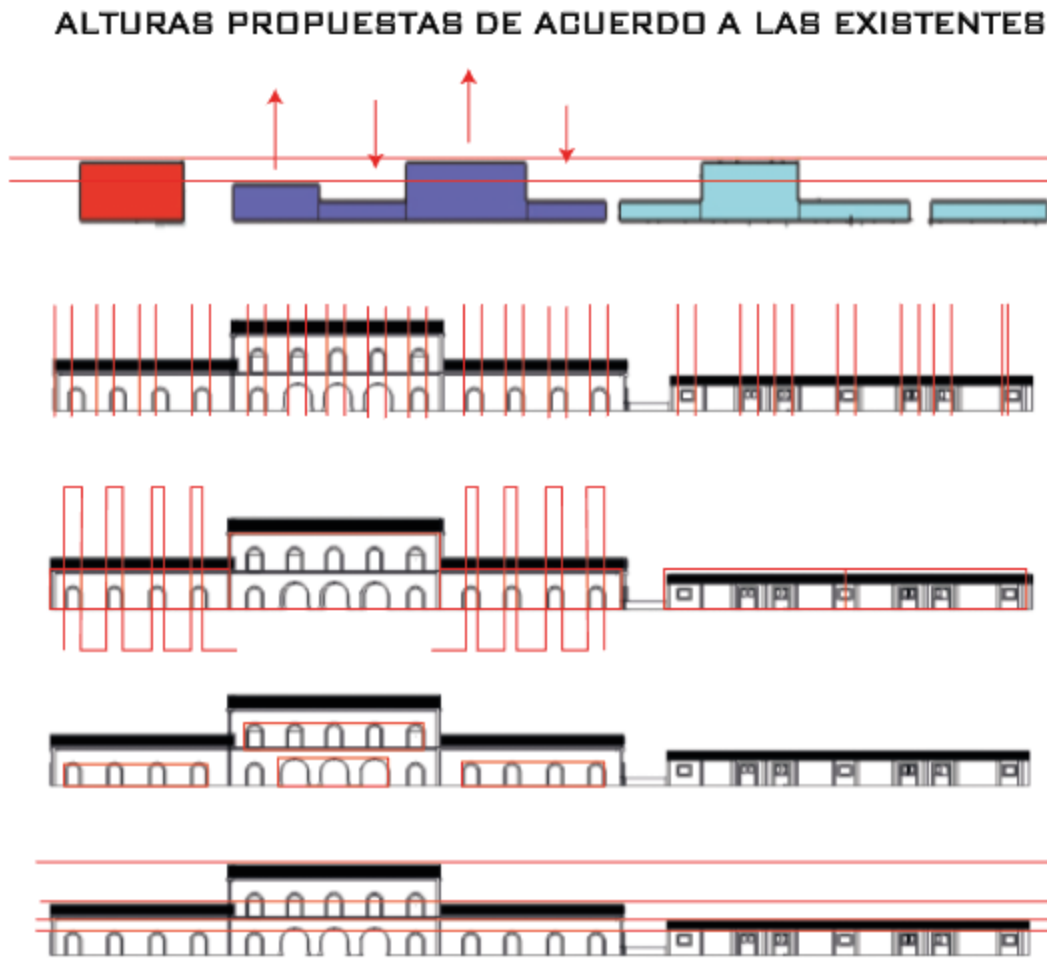
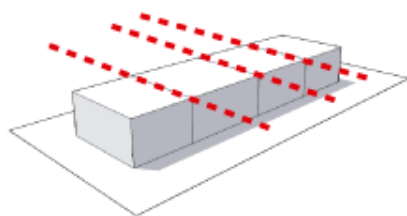


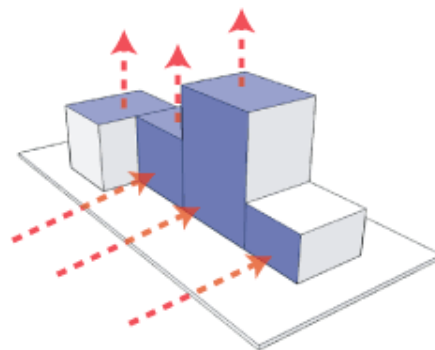
Ilustración 70 Alturas propuestas Fuente: propia

Se toma como punto de partida para el diseño de los volúmenes conexos, las diferentes modulaciones y alturas de la estación férrea del pacifico, esto para generar una continuidad horizontal y poder llegar a un diseño que concuerde con la forma de la estación.

De acuerdo a las estrategias, al programa requerido y al análisis del repertorio, se inicia la composición formal de cada uno de los elementos que constituirán las edificaciones propuestas.



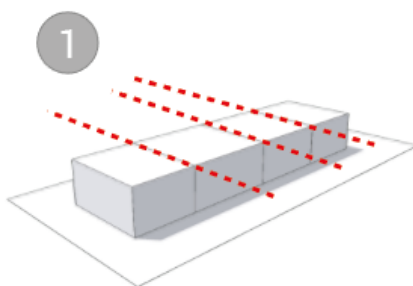
DESCOMPOSICIÓN EN
CUATRO CUERPOS



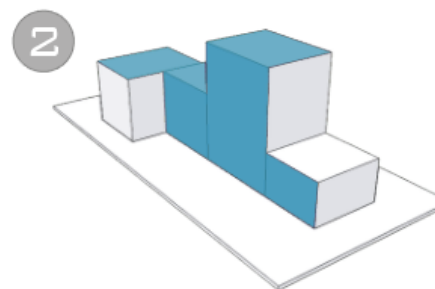
AUMENTO DE ALTURAS Y DES-
PLAZAMIENTO DE VOLUMEN

Ilustración 71 Composición Fuente: propia

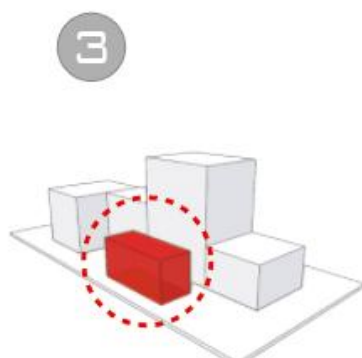
En primer lugar, de la propuesta formal se toma en cuenta la escuela taller, la cual está constituida por cuatro cuerpos tomando en cuenta la modulación de la estación del ferrocarril del pacifico del mismo modo las alturas que componen la estación son trasladadas al volumen.



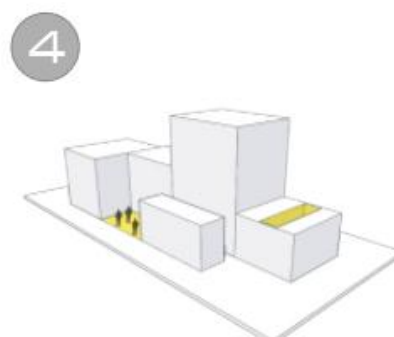
DESCOMPOSICIÓN EN
CUATRO CUERPOS



AUMENTO DE ALTURAS Y DES-
PLAZAMIENTO DE VOLUMEN



CREACION DE NUEVO
VOLUMEN



NUEVOS VACIOS Y CLAUSTROS

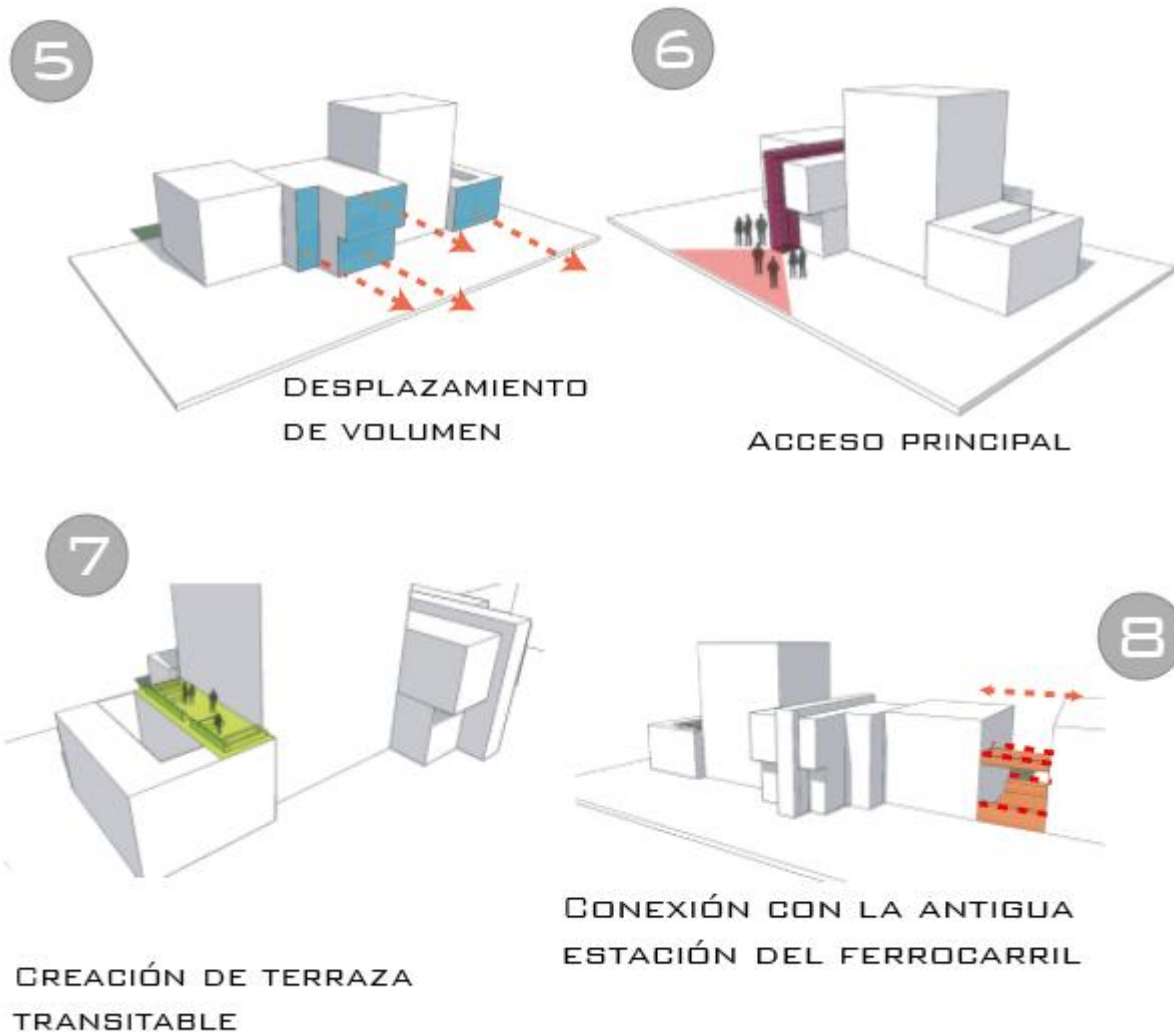
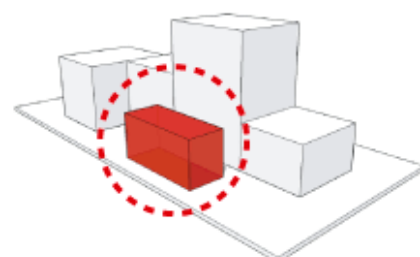


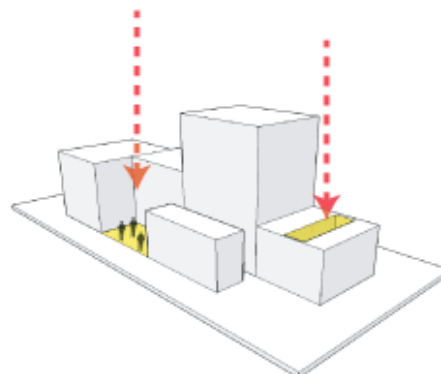
Ilustración 72 Memoria Descriptiva Fuente: Propia

Por otra parte, la creación de un nuevo volumen que contiene usos complementarios, como los servicios necesarios para el funcionamiento del edificio, incluyendo los W.C. principales del primer piso.

Más adelante la inclusión de patios y lugares de esparcimiento son importantes, permitiendo la transición de los usos de formación y el restaurante propuesto en la estación del ferrocarril como actividad complementaria y de espacio articulador con la escuela taller.



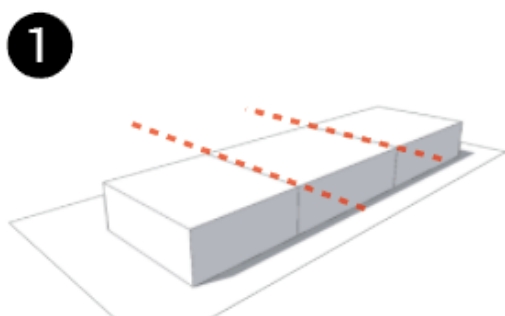
**CREACION DE NUEVO
VOLUMEN**



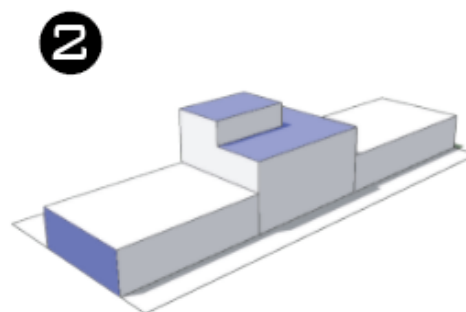
**NUEVOS VACIOS Y
CLAUSTROS**

Ilustración 73 Memoria Descriptiva Fuente: Propia

En el eje cultural propuesto se encuentra el diseño y articulación de un centro cultural municipal a la estación férrea del pacífico donde se desarrollarán diferentes actividades, como por ejemplo las salas de exposiciones transitorias y una biblioteca municipal.

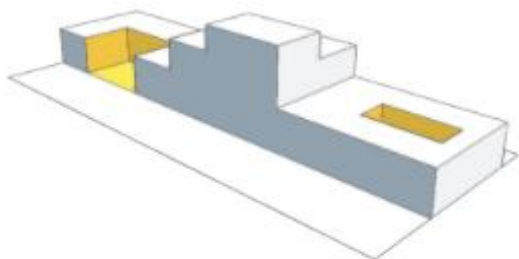


**DESCOMPOSICIÓN EN
TRES CUERPOS**



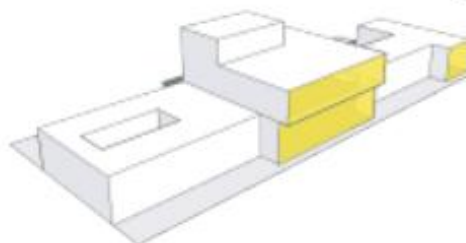
AUMENTO DE ALTURAS

3



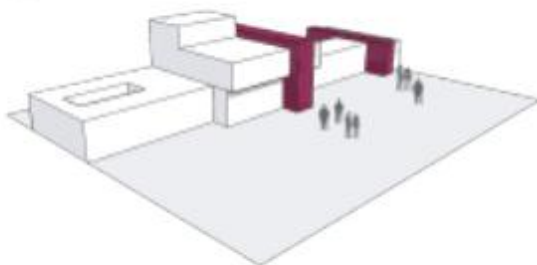
NUEVOS VACIOS Y
CLAUSTROS

4



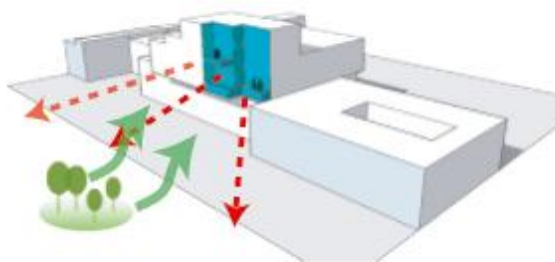
EXTRUSION DE VOLUMENES

5



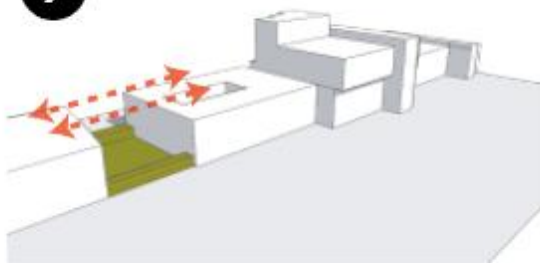
ACCESO PRINCIPAL

6



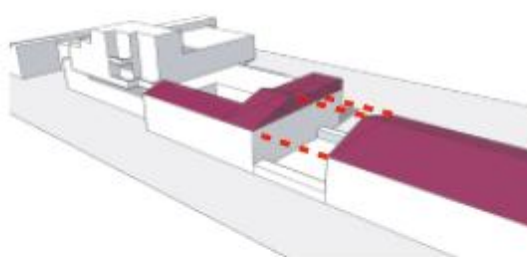
VISUALES IMPORTANTES PARA
MEJORAR LAS EXPERIENCIAS

7



CONEXIÓN CON LA ANTIGUA
ESTACIÓN DEL FERROCARRIL

8



PROYECCIÓN DE LA CUBIERTA DE
LA ESTACIÓN DEL FERROCARRIL

Ilustración 74 Memoria Descriptiva Fuente: Propia

18. PROPUESTA

La propuesta consiste en la revitalización de un Bien de Interés Cultural el cual a causa de los años ha perdido protagonismo paulatinamente, este sector de la estación férrea del pacífico tiene un contexto inmediato en donde existen edificios que han sido importantes en la historia y que actualmente se encuentran abandonados.

La propuesta surge por recuperar la importancia cultural de uno de los bienes de interés cultural que ayudaron al desarrollo urbano y a la economía del municipio. Para esta problemática, la cual puntualmente es el desconocimiento cultural y abandono del patrimonio, se ha buscado desarrollar unas estrategias tanto en el área de intervención como en su área de influencia. Estas estrategias van enfocadas desde una escala macro a una escala micro siempre enfocadas a la estación férrea buscando siempre darle una mayor fuerza y un impacto positivo al municipio.

En primer lugar, se busca rehabilitar la estación férrea para el transporte turístico y de residentes mejorando la movilidad regional y funcionando a su vez como transporte intermodal.

El proyecto busca implementar una serie de equipamientos educativos los cuales permitirán reducir el déficit cultural que actualmente existe en el municipio, otro factor importante, es la educación y la falta de capacitación para las personas que no pudieron culminar sus estudios de educación media.

Esta propuesta mejorará en gran medida la economía y a la recuperación del patrimonio, gracias a la escuela taller que se implementará conexas a la estación férrea en donde uno de sus fuertes será capacitar a las personas para el restauración y mantenimiento del patrimonio.

En el diseño de la escuela taller se establece una conexión clara y transitable con el Bien de Interés Cultural que será a través del primer nivel, en donde se desarrollaran dos restaurantes con dos ambientes diferentes, la idea es que la persona pueda sentir ese cambio de ambientes en el interior.

En la estación férrea estará ubicado un restaurante de la comida típica de Buga y en la escuela taller existirá un restaurante tipo buffet que a su vez servirá de prácticas para los estudiantes de la institución.

En el acceso principal a la Escuela Taller se encontrará una galería de exposiciones donde serán expuestos los mejores trabajos de formación en tejidos.

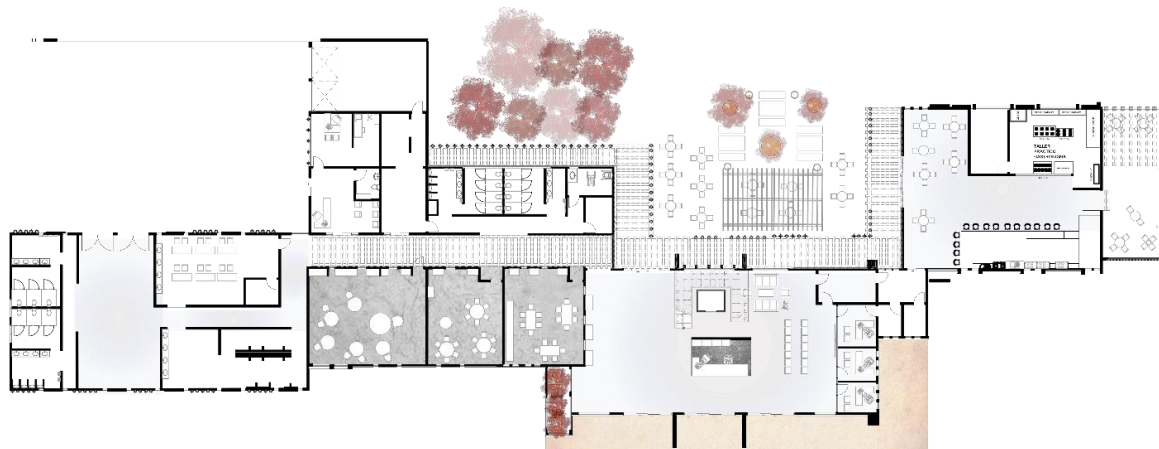


Ilustración 75 Planta Arquitectónica primer piso centro cultural municipal Fuente: propia

Seguido de esto, se encuentra una circulación donde repartirá a las diferentes aulas entre estas la elaboración de sombreros y tejidos, en estas aulas se enseñará la teoría y de una vez se empezará la práctica.

Se encontrarán aulas adyacentes en donde se dictarán las prácticas de restauración y carpintería con un espacio totalmente abierto para la ventilación de estas.

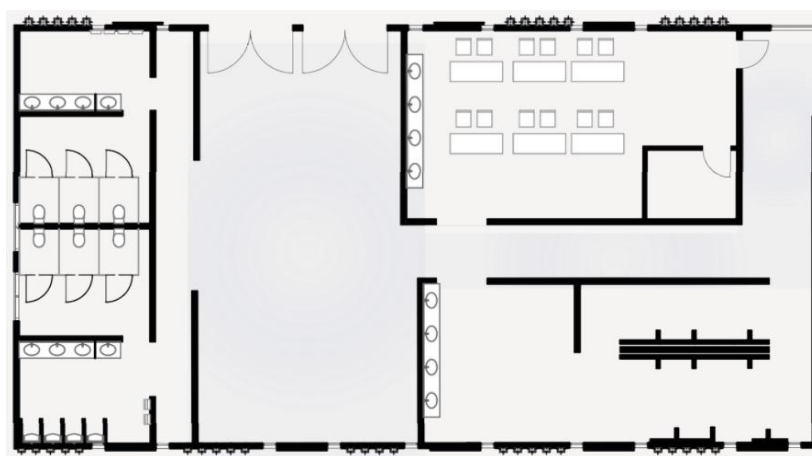


Ilustración 76 Aulas de formación Fuente: Propia

Estas aulas consistirán con el fin de ayudar a promover la restauración y la recuperación de fachadas que se encuentran en deterioro ya sean estas patrimonio o no del municipio.

En el Segundo nivel se encontrará una división entre lo estudiantil y lo administrativo. En este nivel estarán ubicadas las aulas de emprendimiento de velas y algunas aulas teóricas al aire libre y por otro lado se encontrará la sala de juntas, algunas salas de administración y la dirección general.



Ilustración 77 planta arquitectónica segundo piso escuela taller Fuente: propia

En el tercer nivel se dictarán las clases de gastronomía estas estarán adecuadas con grandes cocinas y una ventilación adecuada, en estos espacios se explicará cada procedimiento y se llevará a cabo las diferentes actividades correspondientes al tema.

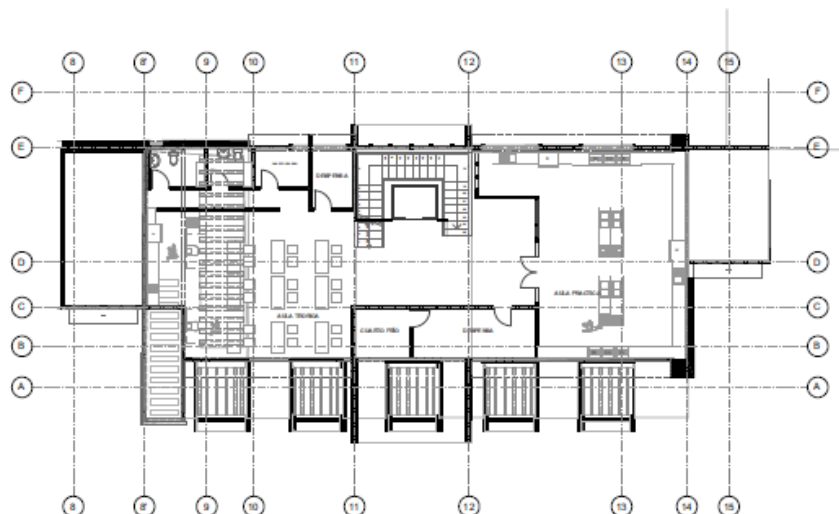


Ilustración 78 Planta arquitectónica tercer piso escuela taller Fuente: propia

A continuación, encontramos una serie de espacio tanto interiores y exteriores que ayudan a entender mucho mejor el edificio y la conectividad con la estación férrea.



Ilustración 79 Render exterior escuela taller Fuente: propia



Ilustración 80 Render exterior escuela taller Fuente: propia



Ilustración 81 Render exterior escuela taller Fuente: propia



Ilustración 82 Render exterior escuela taller Fuente: propia

El centro cultural municipal nace como respuesta a el déficit de equipamientos culturales que ayuden a promover el potencial del municipio y la forma en que este puede ser expuesto a través de los diferentes muestras artísticas y medios informativos.



Ilustración 83 Render Centro cultural municipal Fuente: propia

En primer lugar la conexión de la estación del ferrocarril del pacifico y el nuevo centro cultural municipal se hace por medio de salas de exposiciones transitorias, que permiten un recorrido continuo de un edificio a otro seguido de espacios destinados a brindar información histórica del municipio al igual que la actual academia de historia Leonardo Tascón, con el fin de complementar y suscitar la importancia auténtica del municipio y de diferentes sectores importantes de todo el departamento.



Ilustración 84 Planta arquitectónica primer piso centro cultural Fuente Propia

En segundo lugar, considerando ahora la necesidad espacios que faciliten adquirir información de todas las áreas, la creación de una zona de biblioteca, con amplios espacios de lectura es implementado en el proyecto, con la finalidad de fomentar el hábito de lectura y el gusto conseguir esta información por medio de los libros, para lograr este objetivo, se desarrolla a través de dos niveles diseñados para diferentes tipos de información y usuario.

El primer nivel tiene un espacio destinado a los lectores más pequeños, con el mobiliario e información adecuada para este tipo de edades.



Ilustración 85 Render interior centro cultural Fuente: propia

Los siguientes puntos de la biblioteca se enfocan en las demás áreas, para todo tipo de lector, además de una sala informática para consulta de documentos digitales, en el nivel superior con una terraza, ofreciendo visuales de la ciudad desde el punto más alto del edificio, funcionando como mirador para los habitantes.

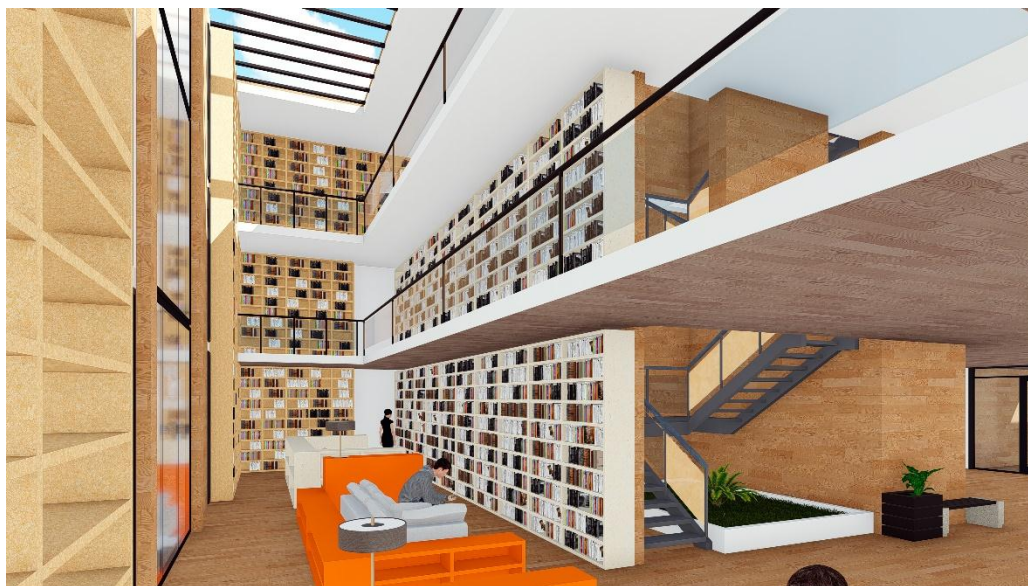


Ilustración 86 Render interior biblioteca centro cultural Fuente: Propia

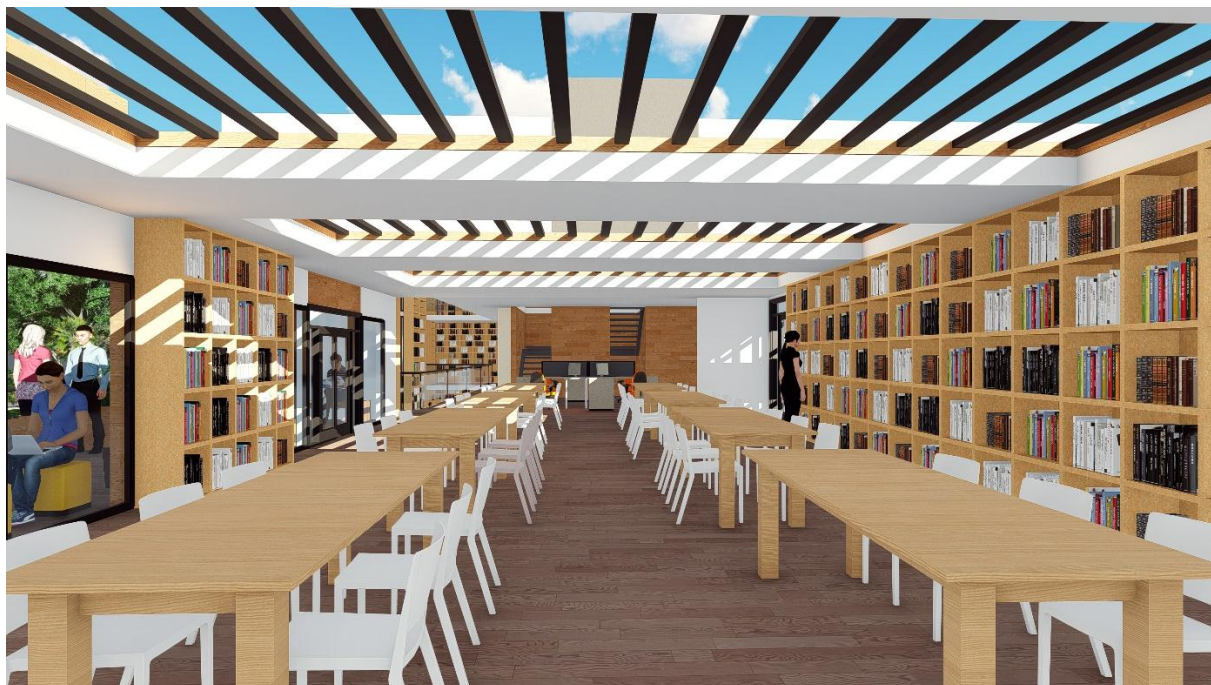


Ilustración 87 Render interior biblioteca centro cultural Fuente: propia

De la misma forma se tiene en cuenta los servicios necesarios para el correcto funcionamiento del edificios, por lo que pensar en el tipo de usuario que hace uso constante de cada unos de los espacios es fundamental, en primera instancia los servicios de comunicación e información, brindadas desde el acceso principal por la recepción, la sala de espera para recibimiento de usuarios y seguidamente el servicio de casilleros.

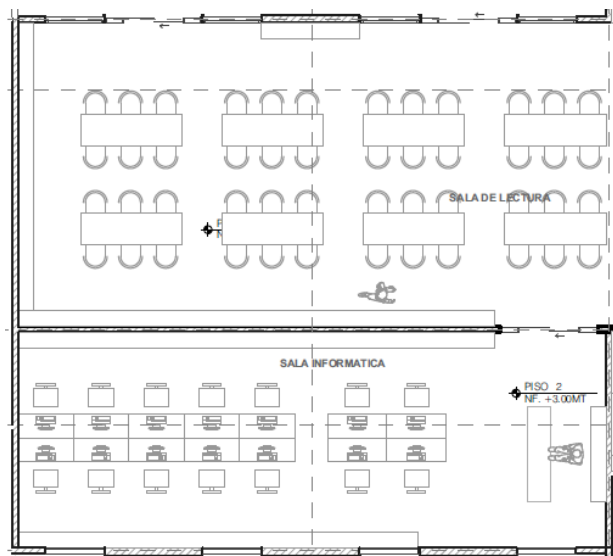


Ilustración 88 Planta zonas de lectura e informática Fuente: propia

Además, se diseñan áreas especiales para el uso exclusivo de las personas que operan en el edificio, contando con camerinos, casilleros, servicios de baños y una cocineta con el fin de crear espacios únicamente para estos usuarios.

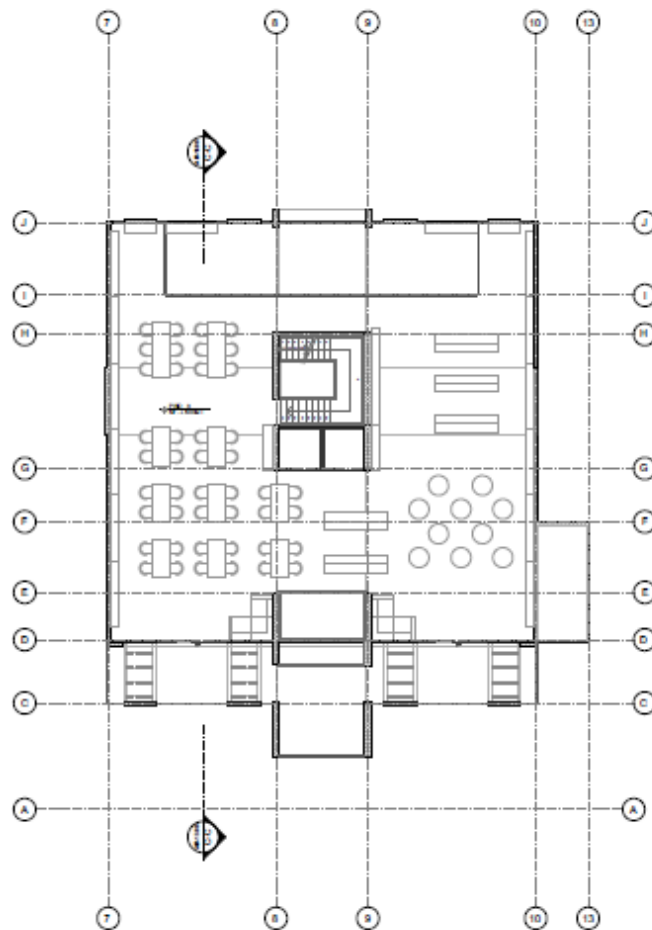


Ilustración 89 Planta arquitectónica tercer piso Centro cultural Fuente: propia

A continuación, las áreas administrativas que regulan el edificio se localizan en el segundo nivel, esto para mantener privacidad teniendo en cuenta las actividades que se generan. Contando con secretaria, sala de juntas administración y dirección general, con un control que regula el acceso al personal autorizado.

19. CONCLUSIONES

Como conclusión después de terminar el proyecto, se tiene en cuenta varios aspectos fundamentales que hicieron parte del desarrollo del mismo, con el fin de lograr los objetivos propuestos desde el inicio de la propuesta, la cual se enfoca principalmente en la revitalización de la estación del ferrocarril del pacifico y su entorno inmediato, debido a que su estado actual no tiene el protagonismo y reconocimiento de los residentes y turistas del municipio, como consecuencia a las actividades que carece, desarticulándose totalmente con el municipio. El fin de la revitalización es recobrar la importancia histórica que impulso el desarrollo urbano y económico, integrando los valores, riquezas culturales y patrimoniales.

Es así que hay varios puntos importantes que mencionar que ayudaron a lograr este objetivo, la investigación de la base teórica fue el pilar importante del desarrollo principal del proyecto, teniendo en cuenta las problemáticas del desconocimiento y apropiación de la estación del ferrocarril, por esta razón se desprenden unas afectaciones al entorno urbano, como el abandono de muchos de sus edificios adyacentes, la inseguridad, contaminación por residuos que están afectando el lugar. Para lo cual abordar el concepto teórico de la revitalización basado en una serie de autores que permitieron entender el territorio de una manera más acertada y coherente. Definiendo esto a través de la investigación para lugares carentes de vida que ofrecen pocas experiencias y vitalidad, lo que se busca es la homogeneidad urbana, que se pueda entender el territorio con un mismo lenguaje acompañado de elementos del paisaje urbano que propician las actividades y experiencias que este carece con la finalidad de una imagen urbana adecuada y donde las personas quieran permanecer. Con lo anterior la aplicabilidad del concepto al territorio contribuyo a entender cuáles eran las estrategias apropiadas para entender los problemas que venía presentando el municipio y como intervenir para el mejoramiento de estas, dando como resultado varios tipos de actuaciones urbanas y arquitectónicas.

El cambio de actividades de la estación del ferrocarril permitirá la integración urbana además de brindarle a la comunidad espacios donde se generen nuevas experiencias e intercambios sociales integrados nuevamente al transporte turístico y mejorando la conectividad que no existe actualmente entre los diferentes municipios del Valle Del Cauca.



Ilustración 90 Render exterior estación del ferrocarril Fuente: propia



Ilustración 91 Render exterior Fuente: propia



Ilustración 92 Render exterior Fuente: propia

Dicho lo anterior las áreas contempladas para los equipamientos culturales permiten desarrollar funciones activas y pasivas que integran la nueva propuesta cultural al bien de interés cultural, permitiendo una transición de actividades al interior de los edificios. Así mismo la composición de los volúmenes juegan un papel importante para la conservación del mismo lenguaje y que a su interior brindarían nuevas sensaciones para los usuarios. Además, el aumento significativo cultural y turístico se convierte en un factor de vital importancia para potenciar el sector, incentivando el aprendizaje y la apropiación del patrimonio.

Actualmente en la sociedad es necesaria la formación y recuperación cultural para rescatar los valores patrimoniales más importantes y llevar a cabo la aplicabilidad de secuencias visuales para contribuir en una mejor imagen de ciudad como una parte esencial de la formación profesional del arquitecto.

20. Bibliografía

- Tartarini, J. (2000). *Arquitectura ferroviaria*. Ediciones Colihue SRL.
- Rojas, E. (2004). *Volver al centro: la recuperación de áreas urbanas centrales*. IDB.
- José María Yagüe. *REVITALIZACIÓN vs REHABILITACIÓN IE*. Universidad, España pág. 1
- POT_Plan de Ordenamiento Territorial Acuerdo_Buga_Valle_2000 – 2012
- Cortés, P. T. (2005). *Recuperación de patrimonio cultural urbano como recurso turístico*. Madrid, ES: Universidad Complutense de Madrid. Retrieved from <http://www.ebrary.com>
- <http://expovirtuales.bibliovalle.gov.co/project/el-ferrocarril/>
- PEMP: Resolución número 0304 del 2010
- <https://quindio.gov.co/noticias-2017/noticias-enero-2017/6220-en-marzo-tren-de-carga-del-ferrocarril-del-pacifico-iniciara-operaciones-desde-la-tebaida>
- http://biblioteca.usac.edu.gt/tesis/02/02_1742.pdf
- http://www.guadalajaradebuga-valle.gov.co/index.shtml?apc=gbxx--1705764&sh_itm=fa0a30fb2b37912daf96208a4d42f030&all_ids=1
- http://guadalajaradebuga-valle.gov.co/apc-aa-files/61663161356265666630653566343538/pdm-2016-2019_opt-1-.pdf
- Bentley, I., Alcock, A., & Murrian, P. (1999). *Entornos vitales: hacia un diseño urbano y arquitectónico más humano manual práctico* (No. Sirsi) i9780851399676).
- Gehl, J. (2006). *La humanización del espacio urbano: la vida social entre los edificios* (Vol. 9). Reverté.
- Jacobs, J., & Abad, Á. (1973). *Muerte y vida de las grandes ciudades*. Península.
- <http://expovirtuales.bibliovalle.gov.co/project/el-ferrocarril/>

21. Anexos

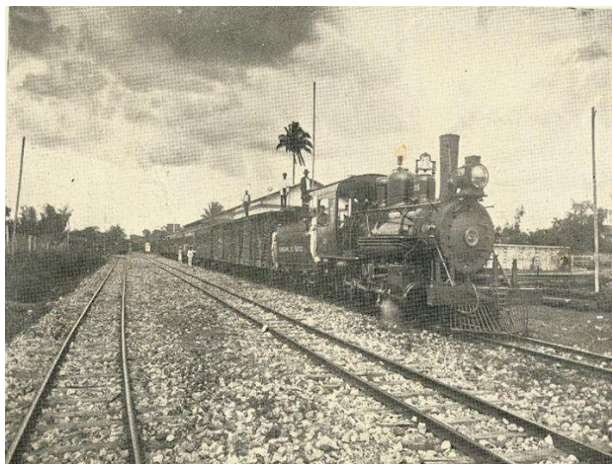


Ilustración 93 Tren listo para salir de la estación de Palmira hacia Santiago de Cali. Palmira.
FUENTE: <http://expovirtuales.bibliovalle.gov.co/project/el-ferrocarril/>

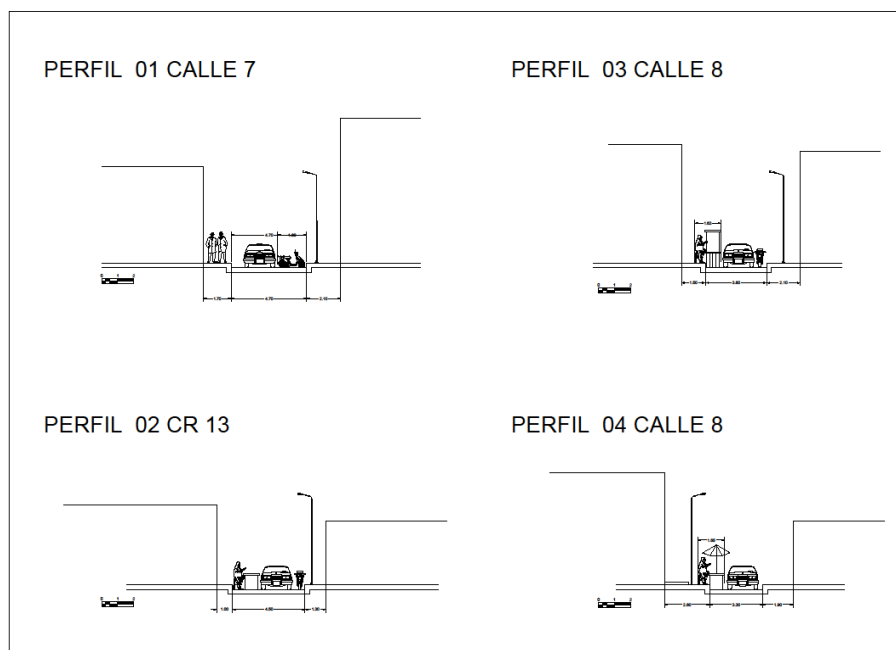


Ilustración 94 Perfiles Viales Fuente Propia

ÍNDICE DE GRÁFICOS

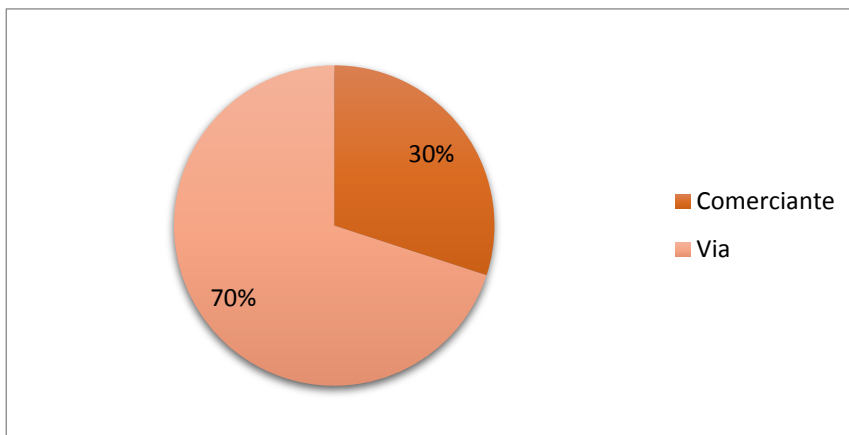


Gráfico 2 Porcentaje comercio invadido por comercio informal Fuente propia

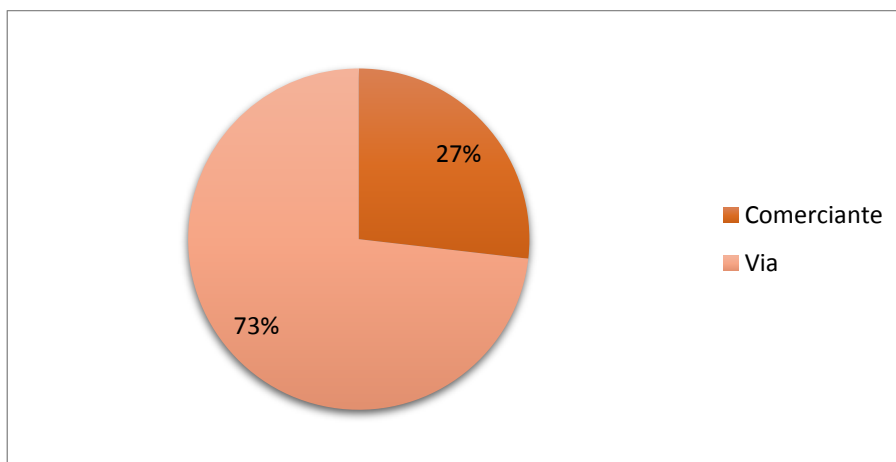


Gráfico 3 Porcentaje comercio invadido por comercio informal Fuente: Propia