

**CORREDOR FÉRREO MUYSKA: REACTIVACIÓN CULTURAL Y PATRIMONIAL DE LA REGIÓN DEL VALLE DE
UBATÉ MEDIANTE LA RECUPERACIÓN Y REHABILITACIÓN DEL CORREDOR FÉRREO Y SUS
INFRAESTRUCTURAS. CASO: ESTACIÓN LA ISLA DEL MUNICIPIO DE GUACHETÁ, CUNDINAMARCA.**

BAIRON FELIPE ROJAS GONZALEZ



Arquitectura, Facultad de Arquitectura

Universidad La Gran Colombia

Bogotá D.C.

2021

Corredor férreo Muyska: reactivación cultural y patrimonial de la región del Valle De

**Ubaté mediante la recuperación y rehabilitación del corredor férreo y sus
infraestructuras. caso: estación la isla del municipio de Guachetá, Cundinamarca.**

Bairon Felipe Rojas Gonzalez

Trabajo de Grado presentado como requisito para optar al título de arquitecto

Alejandro Medrano Gamboa. Director



UNIVERSIDAD
La Gran Colombia

Vigilada MINEDUCACIÓN

Arquitectura, Facultad

de Arquitectura

Universidad La Gran

Colombia

Bogotá D.C.

2021

“Preservación del patrimonio edificado ha de apoyarse en acciones pasivas, admitiéndose que la vieja arquitectura – también la vieja ciudad – ha de someterse a una verificación activa donde deberá someterse los límites de la acción conservativa y de la acción modificadora”

Francisco De Gracia (1992).

Dedicatoria

Quisiera dedicar este trabajo de grado, a cada uno de mis familiares por el apoyo incondicional que me brindaron durante este largo y arduo proceso educativo, al no dejarme desfallecer, por inculcarme el valor de la responsabilidad y el amor por la profesión. Por último, a mí mismo por mantener el compromiso ante las adversidades, y superar las expectativas sobre la presente tesis de grado.

Agradecimientos

Agradecimiento en primer lugar a mis padres y pareja por todo el apoyo incondicional que me brindaron a lo largo de la carrera, en cada uno de los momentos de dificultad y adversidad que se presentaron, por no dejarme desfallecer, por esas palabras de apoyo y consuelo que me ayudaron a fortalecerme y seguir adelante.

A mi director Alejandro Medrano, quien con sus asesorías precisas permitieron plantear intervenciones respetuosas y acertadas, logrando exaltar el bien de interés cultural a través de la propuesta de rehabilitación. Por su constante interés en mi proyecto de grado, por siempre recordarme que no debía dejar delado el patrimonio cultural el cual era la base del desarrollo de mi trabajo de grado. Por sus constantes reflexiones y consejos. También quiero agradecer a la arquitecta Sandra Sabogal por su tiempo, consejos y reflexiones. A la Universidad La Gran Colombia y a su equipo de profesionales que de manera directa o indirecta tuvieron que ver con el desarrollo de mi tesis.

Resumen

Los corredores y estaciones férreas han sido testigos de los diferentes momentos históricos cumbre de las naciones y de su mano, han permitido la construcción y consolidación de la identidad y cultura de los pueblos. Sin embargo, el declive de algunos de estos sistemas, su subutilización y deterioro han incidido en la pérdida de valores culturales y comerciales de diferentes regiones.

El presente proyecto pretende el aprovechamiento de la red férrea del Norte del departamento de Cundinamarca, para rehabilitar el transporte de pasajeros y carga en tren, a su vez, fortalecer la cultura y turismo de las diferentes poblaciones que son servidas por el corredor, articulando en este propósito diversos municipios con alto potencial de patrimonio cultural.

En este sentido, se plantea la rehabilitación de la red férrea, sus infraestructuras y áreas de influencia urbano rurales del corredor de tren, que sirvió al municipio de Guachetá, la cual abarca el tramo desde la estación El Rabanal hasta la estación La Isla.

El proyecto propone la recuperación del patrimonio cultural del municipio a partir de estrategias que permitan reactivar las actividades tradicionales de la zona y a su vez la rehabilitación integral de la Estación La Isla, devolviéndole su uso original y complementándolo con una Escuela Taller de oficios, que garantice espacios para la reapropiación del patrimonio cultural por parte de los habitantes del municipio y propiciar espacios de turismo regional servidos por el sistema férreo.

Palabras clave: Estaciones férreas, turismo y cultura, red férrea, pérdida de identidad cultural, rehabilitación arquitectónica, patrimonio cultural.

Abstract

Railway corridors and stations have been witnesses of the different historical summits of nations and have allowed the construction and consolidation of the identity and culture of peoples. However, the decline of some of these systems, their underutilisation and deterioration have led to the loss of cultural and commercial values in different regions.

This project aims to make the most of the railway network in the north of the department of Cundinamarca to rehabilitate passenger and freight transport by train and, at the same time, to strengthen the culture and tourism of the different towns served by the corridor, bringing together various municipalities with a high potential for cultural heritage.

In this sense, the rehabilitation of the railway network, its infrastructure and rural urban areas of influence of the train corridor that served the municipality of Guachetá, which covers the stretch from El Rabanal station to La Isla station, is proposed.

The project proposes the recovery of the cultural heritage of the municipality based on strategies to reactivate the traditional activities of the area and at the same time the integral rehabilitation of La Isla Station, returning it to its original use and complementing it with a Workshop School of trades, which guarantees spaces for the reappropriation of the cultural heritage by the inhabitants of the municipality and to promote spaces for regional tourism served by the railway system.

Keywords: Railway stations, tourism and culture, railway network, loss of cultural identity, architectural rehabilitation, cultural heritage.

Resumo

Os corredores e estações ferroviárias testemunharam os diferentes momentos históricos das nações e, através das suas mãos, permitiram a construção e consolidação da identidade e da cultura dos povos. No entanto, o declínio de alguns desses sistemas, sua subutilização e deterioração levaram à perda de valores culturais e comerciais em diferentes regiões.

Este projeto visa aproveitar a rede ferroviária norte do departamento de Cundinamarca, para reabilitar o transporte de passageiros e cargas por trem, por sua vez, fortalecer a cultura e o turismo das diferentes populações que são servidas pelo corredor, articulando-se em para com este fim, vários municípios com elevado potencial de património cultural.

Neste sentido, a reabilitação da rede ferroviária, suas infraestruturas e zonas rurais urbanas de influência do corredor ferroviário, que servia o município de Guachetá, que abrange o troço da estação de El Rabanal à estação de La Isla.

O projeto propõe a recuperação do patrimônio cultural do município com base em estratégias que permitem reativar as atividades tradicionais da área e ao mesmo tempo a reabilitação integral da Estação La Isla, devolvendo-o ao seu uso original e complementando-o com um Oficina Escola de ofícios, que garante espaços de reapropriação do património cultural pelos habitantes do concelho e promove os espaços turísticos regionais servidos pela rede ferroviária.

Palavras-chave: Estações ferroviárias, turismo e cultura, rede ferroviária, perda de identidade cultural, reabilitação arquitetônica, patrimônio cultural.

Tabla de contenido

INTRODUCCIÓN	17
OBJETIVOS	37
<i>Objetivo General.....</i>	<i>37</i>
<i>Objetivos Específicos.....</i>	<i>37</i>
I. MARCO TEÓRICO APROPIACIÓN DEL PATRIMONIO CULTURAL A PARTIR DE LA REHABILITACIÓN	
ARQUITECTÓNICA, LA VALORACIÓN DEL PAISAJE NATURAL Y EL AGROTURISMO.....	40
MARCO TEÓRICO. APROPIACIÓN DEL PATRIMONIO CULTURAL A PARTIR DE LA REHABILITACIÓN ARQUITECTÓNICA, LA	
VALORACIÓN DEL PAISAJE NATURAL Y EL AGROTURISMO	40
<i>Proyecto arquitectónico en Colombia.....</i>	<i>52</i>
RECUPERACIÓN DE IDENTIDAD PARA TRANSMITIR CONOCIMIENTO CULTURAL	61
CONCLUSIONES.....	64
2. REPERTORIOS DESARROLLO DE PROYECTOS DE INTERVENCIONES SISTEMA FÉRREO.	65
FIGURA. ESTRATEGIAS	¡ERROR! MARCADOR NO DEFINIDO.
3. APROXIMACIÓN FÍSICO AL LUGAR	69
(GUACHETÁ - CUNDINAMARCA).	69
DIAGNOSTICO TERRITORIAL Y DEL ESPACIO.....	81
4. PROYECTO (CORREDOR FÉRREO MUYSKA ESTACIÓN LA ISLA)	98
4.1 <i>Tesis</i>	<i>98</i>
4.2. <i>Estrategias</i>	<i>99</i>
4.3. <i>Factibilidad</i>	<i>101</i>
4.4. <i>Proyecto multiescalar</i>	<i>105</i>
4.4.1. <i>Macro.....</i>	<i>106</i>

4.4.1.1 Programa	106
4.4.1.2 Operaciones de diseño	108
4.4.1.3 Instrumento de planeación urbana.....	109
4.4.1.4 Producto.....	109
4.4.1.5 Conclusiones	110
4.4.2 Meso Parque lineal ferrocarril del norte – tramo municipio de Guachetá	110
4.4.2.1 Programa	110
4.4.2.2 Operaciones de diseño.....	111
4.4.2.3 Producto	113
4.4.2.5 Conclusiones	116
4.4.3 Micro y puntual.....	117
4.4.3.1 Programa	117
4.4.3.2 Operaciones de diseño.....	118
4.4.3.3 Instrumento de planificación urbana.....	119
4.4.3.4 Producto.....	120
4.4.3.4.1 Estación ferrocarril la Isla	121
4.4.3.4.2 Criterios de diseño	121
4.4.3.4.3 Materialidad	123
4.4.3.4.4 Diseño arquitectónico.....	123
4.4.3.4.5 Zonificación.....	123
4.4.3.4.6 Planimetría	124
4.4.3.4.7 Corte	128
4.4.3.4.8 Fachadas.....	128
4.4.3.4.9 Render.....	129
4.4.3.5.1 Escuela taller de artes y oficios.....	132
Materialidad	132

CORREDOR FÉRREO MUYSKA	10
<i>Diseño Arquitectónico</i>	133
5. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	134
<i>Lista de Referencia o Bibliografía</i>	138
<i>Anexos</i>	146

Lista de Figuras

Figura 1	Estado actual, Estación del ferrocarril el Rabanal.....	23
Figura 2	Vehículos para el transporte del Carbón	25
Figura 3	Estación de ferrocarril la isla	26
Figura 4	Red Férrea Nacional.....	31
Figura 5	Vehículos de transporte informal en el municipio.....	36
Figura 6	Iconos De Categorías De Análisis Teoría	42
Figura 7	Iconos de categorías de análisis teoría 2	44
Figura 8	Iconos de categorías de análisis teoría 3	48
Figura 9	Iconos de categorías de análisis teoría 4	51
Figura 10	Restauración Estación De Ferrocarril Picalaña Ibagué – Colombia.....	52
Figura 11	Espacio Multifuncional.....	53
Figura 12	Esquema Urbano.....	53
Figura 13	Perfil principal	54
Figura 14	Axonometría Estación Picalaña.....	54
Figura 15	Iconos De Categoría De Análisis.....	55
Figura 16	Iconos De Categoría De Análisis.....	56
Figura 17	Iconos De Categoría De Análisis.....	57
Figura 18	Iconos De Categoría De Análisis.....	57
Figura 19	Iconos De Categoría De Análisis.....	58
Figura 20	Primer Principio Establecido Por Categorías.....	61
Figura 21	Conexión actividades de personas con consecuencias en la historia	62
Figura 22	Conservación Del Valor Arquitectónico Mediante Alianzas.....	63
Figura 23	Estudio Patológico Para Rehabilitar Y Conservar Obra De Arte.....	64

Figura 24 Análisis Principios Conceptuales En Vista General.....	66
Figura 25 Análisis Principios Conceptuales En Vista General 2.....	67
Figura 26 Análisis Categorías De Análisis PTO En Corte.....	67
Figura 27 Figura. Estrategias.....	68
Figura 28 Línea De Tiempo, Sucesos Históricos Del Ferrocarril Del Norte.	70
Figura 29 Vehículos para el transporte del carbón.....	71
Figura 30 Actores Públicos, Privados Y Sociales.....	79
Figura 31 Usuario.....	80
Figura 32 Mapa De Análisis Estructura Ecológica Principal, Escala Macro	82
Figura 33 Mapa de análisis estructura funcional y de soporte, escala macro	83
Figura 34 Mapa De Análisis Estructura Socio - Económica Y Espacial, Escala Macro	84
Figura 35 Estrategias Estructura Socio Económica Y Espacial Escala Macro	85
Figura 36 Mapa de análisis estructura ecológica principal, escala meso	86
Figura 37 Mapa De Análisis Funcional Y De Soporte, Escala Meso.....	87
Figura 38 Mapa De Análisis Estructura Ecológica Principal, Escala Micro	88
Figura 39 Mapa De Análisis Estructura Ecológica Principal, Escala Puntual	89
Figura 40 Estrategias Nodos Estaciones Escala Macro	99
Figura 41 Estrategias Conservación Actividades Económicas Escala Meso	100
Figura 42 Estrategias Para La Rehabilitación Entorno Estación La Isla.	101
Figura 43 Axonometría de la alternativa 1.....	102
Figura 44 Axonometría de la alternativa 2.....	103
Figura 45 Axonometría De La Alternativa 3	104
Figura 46 Comparativa Alternativa De Proyecto	105
Figura 47 Programa Escala Macro.....	107

Figura 48 Instrumentos De Planeación Urbana	108
Figura 49 Proyecto escala macro, corredor de la memoria	109
Figura 50 Flujograma Proyecto Meso	111
Figura 51 Esquema Unidades Especiales De Funcionamiento Rural	112
Figura 52 Proyecto Escala Meso, Parque Lineal Ferrocarril Del Norte – Tramo Municipio De Guachetá.....	113
Figura 53 Cortes A – A Articular Zonas Rurales Y Urbanas	114
Figura 54 Cortes B – B Centro De Procesamiento Lácteos	114
Figura 55 Cortes C – C Zonas Sistemas De Movilidad	115
Figura 56 Cortes D – D Zona Agrícola.....	115
Figura 57 Cortes E – E Zona Ganadera	116
Figura 58 Programa Escala Micro Y Puntual. Escuela Taller De Artes Y Oficios Cultura Guachetuna.....	118
Figura 59 Operaciones De Diseño Escala Micro Y Puntual.....	119
Figura 60 Instrumentos De Planeación Urbana	120
Figura 61 Ejes Principales De Diseño	122
Figura 62 Continuidad Del Escalonamiento	122
Figura 63 Zonificación General	124
Figura 64 Planta Propuesta De Rehabilitación Primer Nivel Estación	125
Figura 65 Planta Propuesta Rehabilitación Segundo Nivel Estación.....	126
Figura 66 Planta Obra Anexa	127
Figura 67 Corte A - A.....	128
Figura 68 Fachada Sur Estación La	128
Figura 69 Fachada Oeste Estación La Isla.....	129

Figura 70 Vista Desde Ciclorruta	129
Figura 71 Vista Desde Acceso Principal Estación	130
Figura 72 Vista Interna Museo	130
Figura 73 Vista Interna Sala De Espera	131
Figura 74 Vista Interna Punto De Recargo	131
Figura 75 Escuela Taller	132
Figura 76 Detalles Constructivos En Tapia Pisada.....	133

Lista de Tablas

Tabla 1	Plan de Desarrollo Municipal 2020-2024 Municipio Guachetá.....	33
Tabla 2	Plan de Desarrollo Municipal 2020-2024	34
Tabla3	Plan De Desarrollo Municipal De Guachetá Cundinamarca, 2016. P.86	77
Tabla 4	Diagnostico 2 Profundización	90
Tabla 5	Diagnostico 2 Profundización	91
Tabla 6	Diagnostico 2 Profundización	92
Tabla 7	Ficha De Valoración Estación El Rabanal	93
Tabla 8	Diagnostico 2 Profundización	94
Tabla 9	Diagnostico 2 Profundización	95
Tabla 10	Diagnostico 2 Profundización	96
Tabla 11	Diagnostico 2 Profundización	97

Glosario

Con el desarrollo de esta investigación se hace necesario definir los siguientes conceptos

BIEN DE INTERÉS CULTURAL: “es un bien material mueble o inmueble, se le atribuye un interés simbólico, histórico, artístico, estético, científico, arquitectónico y urbano” Mini.

NODO: Punto de intersección de dos elementos

UNIDADES ESPECIALES DE FUNCIONAMIENTO (UEF)

“Formas de asentamiento de los habitantes, su funcionamiento son los flujos que se presentan dentro un municipio, las cuales dependen de las características sociales, infraestructura, ambientales y económicas”

PLAN ESPECIAL DE MANEJO Y PROTECCIÓN: “es el instrumento de planeación y gestión del Patrimonio Cultural de la Nación, mediante el cual se establecen las acciones necesarias con el objetivo de garantizar la protección, conservación y sostenibilidad”.

REHABILITACIÓN: Conjunto de técnicas y métodos que sirven para recuperar una función o actividad que ha disminuido

SUELO RURAL: entiéndase a todos los terrenos que están dentro de la jurisdicción de un municipio y que no sean adaptados para el uso urbano. Destinados a sus usos agrícolas, ganaderos, forestales y de explotación de recursos naturales.

Introducción

El presente trabajo para optar al título de Arquitectura, abordara el **tema perdida y desconocimiento del patrimonio cultural en las áreas rurales por cuenta del abandono y la obsolescencia de los corredores férreos**, se centra en el deterioro de las estaciones del ferrocarril la cual se evidencia en la mayoría de los municipios de Colombia, en la cual han decaído una gran cantidad de estas estaciones, como consecuencia de la ausencia de políticas públicas nacionales y departamentales.

Así como la carencia de eficacia y eficiencia de la norma que regula la conservación de estos monumentos que han sido declarados como patrimonio cultural de la nación. El patrimonio cultural inmueble de la nación se encuentra gravemente afectado, en razón al abandono del Estado Colombiano, esto se evidencia en una notable e inevitable perdida del patrimonio, como lo observamos en las estaciones del ferrocarril de la Isla y el Rabanal ubicadas en el municipio de Guachetá Cundinamarca los cuales fueron objeto de estudio.

De igual manera cuando se analiza esta temática desde el punto de vista de la arquitectura la falta de conservación de estos edificios, a una cuestión de falta de recursos económicos destinados para su adecuado mantenimiento, estas son unas razones más comunes en las que se describe el por qué este sistema está en abandono y desuso. Por esta razón es indispensable plantear diferentes alternativas de solución desde los diferentes campos o disciplinas de manera integral que le permitan a los habitantes del municipio de Guachetá, reapropiarse de su patrimonio cultural.

Para poder cumplir con los objetivos deseados en este proyecto fue importante desarrollar un proceso metodológico de investigación que se utilizó un método deductivo, al abordar un tema general que puede suceder en cualquier parte del mundo como lo es **perdida y desconocimiento del patrimonio cultural en las áreas rurales por cuenta del abandono y la obsolescencia de los corredores férreos**, de esta forma llegar a una problemática más específica como es la **perdida y desconocimiento del**

patrimonio cultural en áreas rurales del municipio de Guachetá, por cuenta del olvido y la omisión de acciones, para proteger el entorno urbanístico del corredor férreo del norte y el patrimonio arquitectónico de las estaciones del rabanal y la isla de Guachetá. En igual forma se contempló utilizar técnicas de investigación de tipo cualitativa para el análisis de datos, de esta manera se busca revisar los antecedentes históricos y transformaciones en su estructura.

Como parte de la investigación se ubica la fase conceptual donde se busca delimitar la problemática y se define la hipótesis y la estructura de los marcos del proyecto. Seguidamente se encuentra la fase de planificación y diseño donde se plantean las estrategias las cuales van a dar solución al problema identificado. Así las cosas, el documento está dividido en cinco capítulos que hacen referencia a la estructura de la tesis, en ese sentido se desarrolló la investigación; a saber:

En el capítulo uno se inicia a elaborar la posición teórica orientadora profundizando en las nociones de los diferentes autores como Viollet- le- Duc, Gracia, Nieto, Corradine, Escobar, Ferrari, Rojas. Analizados los concepto y definiciones de estos autores sale como resultado una teoría general y unas categorías de análisis, las cuales se aplican al estado del arte que funcionan en el desarrollo de la propuesta, siendo las bases de la posición teórica orientadora llamada, apropiación del patrimonio cultural a partir de la rehabilitación arquitectónica, la valoración del paisaje natural y el agroturismo.

En el capítulo 2 se encuentra el diagnostico los repertorios catalogados como intervenciones arquitectónicas y urbanas, en contextos patrimoniales recuperación del patrimonio cultural, se analizó los proyectos, rehabilitación estación de ferrocarril de Burgos Contell – Martínez Arquitectos (2016), proyecto de rehabilitación de la antigua estación del tren de Zipaquirá – Cundinamarca y el parque lineal ferrocarril de Cuernavaca – Gaeta Springall arquitectos, los cuales se tomaron como referentes para el planteamiento del proyecto.

En el capítulo tres se muestra la aproximación físico espacial al lugar con las condiciones generales y específicas, como funciona y como es. En el diagnóstico territorial en sus diferentes escalas se identificó las principales problemáticas, para llevar a cabo diferentes propuestas de intervención.

Paso seguido, cuarto capítulo en él se abarca el desarrollo de la propuesta de intervención de la estación del ferrocarril la Isla, para su rehabilitación y conservación. Se plantea como proyecto complementario la escuela taller de artes y oficios para la lana, minería y gastronomía. En el ofrecer talleres y enseñar la cultura, con el fin de propiciar la reapropiación del patrimonio cultural, por parte de los habitantes del municipio de Guachetá y la región.

Finalmente, en el capítulo cinco se enuncian las conclusiones y recomendaciones que quedan del desarrollo de la investigación, dadas como resultado de un proyecto de rehabilitación arquitectónica enfocada en la conservación, recuperación del patrimonio cultural y aspectos de identidad del municipio.

En armonía con lo anterior se identifica la problemática del proyecto a desarrollar, a continuación, se hablará de como esta influye de manera negativa en el territorio a estudiar. Apoyada por la justificación, los objetivos y la hipótesis del mismo.

A continuación, se realiza el desarrollo de la formulación de la investigación, en el cual se evidencian las problemáticas que actualmente presenta el sector a intervenir. Pérdida y desconocimiento del patrimonio cultural en las áreas rurales del Municipio de Guachetá Cundinamarca, es una problemática que se observa en todo el territorio nacional, en razón a que las comunidades que habitan en estos lugares, no se apropian de su patrimonio e historia, dando como resultado el deterioro y la pérdida de los corredores férreos y sus estaciones. En Colombia se evidencia, en buena parte del territorio nacional, esta problemática a causa del abandono del Estado Colombiano y de una sociedad que ha desplegado conductas destructivas sobre un patrimonio cultural desestimado. Por medio del Decreto 0746 de 1996, se buscó proteger este tesoro arquitectónico, que otorgó a la región a principios

el siglo XX, un estatus de desarrollo económico, social y cultural. De manera que, impulso edificaciones arquitectónicas vanguardistas, que le permitió al país ser un referente en la región. Por medio de este decreto:

Las estaciones de ferrocarril existentes en el país fueron declaradas “Monumento Nacional”, como reconocimiento a sus valores estéticos, históricos, testimoniales y documentales, además de su singularidad y representatividad. Sobre esa base, de conformidad con lo previsto en el artículo 72 de la Constitución Política y el artículo 4º de la Ley 397 de 1997, el conjunto de edificios de Estaciones del Ferrocarril existentes en el país (como se cita en CC, C 082/14 2014, Síntesis de los fundamentos).

Así mismo la Corte Constitucional en sentencia C-82 del 2014 menciona que los monumentos nacionales:

Dado su especial valor histórico y su condición de “Monumento Nacional” (. . .), hacen parte del patrimonio cultural de la nación y como tal, son titulares de todas las prerrogativas reconocidas a este tipo de bienes de [interés cultural], gozando de especial protección del Estado y de los atributos de inalienabilidad, inembargabilidad e imprescriptibilidad. (numeral 8.5)

De modo que el decreto, declara a las Estaciones del Ferrocarril bienes de interés cultural, y junto con esta declaratoria nace en el Estado la obligación de crear un régimen especial de protección para salvaguardar este patrimonio cultural. Pero, se evidencia por medio de esta investigación que los mecanismos para la protección de estos bienes son deficientes e ineficaces. De acuerdo, con las estadísticas presentadas por el Ministerio de Cultura (2019), tan solo se tiene conocimiento del 60% de la totalidad de estaciones del país y de estas el 50% están en mal estado, agravando aún más la problemática debido a que una carencia de inventarios, listas y registros de las estaciones no permite crear mecanismos jurídicos y administrativos eficientes. En este contexto, observamos que existen

normas que intentaron proteger este patrimonio cultural a finales del siglo XX, pero no se tomaron medidas eficaces que detuvieran la pérdida de este patrimonio cultural.

La Organización de las Naciones Unidas para la Educación la Ciencia y la Cultura (UNESCO, s.f.), El patrimonio cultural en su más amplio sentido es a la vez un producto y un proceso que suministra a las sociedades un caudal de recursos que se heredan del pasado, se crean en el presente y se transmiten a las generaciones futuras para su beneficio” (párr. 1). En este sentido, por patrimonio cultural se entienden:

i) los monumentos: obras arquitectónicas, de escultura o de pintura monumentales, elementos o estructuras de carácter arqueológico, inscripciones, cavernas y grupos de elementos, que tengan un valor universal excepcional desde el punto de vista de la historia, del arte o de la ciencia; ii) los conjuntos: grupos de construcciones, aisladas o reunidas, cuya arquitectura, unidad e integración en el paisaje les dé un valor universal excepcional desde el punto de vista de la historia, del arte o de la ciencia; iii) los lugares: obras del hombre u obras conjuntas del hombre y la naturaleza, así como las zonas, incluidos los lugares arqueológicos, que tengan un valor universal excepcional desde el punto de vista histórico, estético, etnológico o antropológico. (UNESCO, s.f., p. 19).

En consonancia con los postulados de la UNESCO (s.f.)

El patrimonio cultural está intrínsecamente ligado a los desafíos más acuciantes a los que se enfrenta toda la humanidad, que van desde el cambio climático y los desastres naturales (tales como la pérdida de biodiversidad o del acceso a agua y alimentos seguros), a los conflictos entre comunidades, la educación, la salud, la emigración, la urbanización, la marginación o las desigualdades económicas. Por ello se considera que el patrimonio cultural es “esencial para promover la paz y el desarrollo social, ambiental y económico sostenible”. (párr. 2).

En nuestro país, los desafíos a los que se refiere la UNESCO (s.f.), van relacionados en primer lugar, con el cambio climático; en segundo lugar, los desastres naturales; otro aspecto relevante es el ocasionado por el conflicto armado interno que ha vivido nuestro país durante años y que ha ocasionado pérdidas al patrimonio cultural incalculable; otro aspecto importante es la falta de formación tendiente a sensibilizar al público en general sobre el valor y el sentido del patrimonio; otro elemento a destacar es la urbanización descontrolada y desorganizada, tanto en el área urbano como rural, ya que no existen políticas públicas eficaces que controlen el incremento del suelo urbano, ocasionando directamente la reducción el suelo agrícola, y es debido a este elemento que muchas de las estaciones y el corredor férreo han desaparecido del territorio nacional. Por último, otro aspecto que ha influido en la pérdida de las estaciones es la desigualdad social, ya que una gran cantidad de Estaciones Férreas, han sido invadidas de manera ilegal, por el déficit de vivienda propia que tiene nuestro país. Así mismo, esa desigualdad social y la falta de oportunidades laborales ha acarreado el hurto de los rieles de algunas líneas férreas, por parte de algunos individuos miembros de las comunidades.

Teniendo en cuenta, los aspectos y los elementos anteriormente analizados a nivel nacional, centraremos el estudio de la problemática de pérdida del patrimonio cultural en el municipio de Guachetá Cundinamarca. En relación con el primer aspecto, cambio climático observamos que este se presenta en las inundaciones.

En lo relacionado, con el conflicto armado interno que ha vivido en nuestro país durante años ha ocasionado pérdida de algunas estaciones del ferrocarril, corredores férreos, maquinaria y demás.

Específicamente en el municipio de Guachetá Cundinamarca este fenómeno influye indirectamente, puesto que las personas desplazadas por causa del conflicto armado han abandonado sus regiones de origen y sus viviendas, y han llegado a ocupar predios e inmuebles en regiones donde no se vive intensamente la violencia del conflicto.

Figura 1

Estado actual, Estación del ferrocarril el Rabanal



Nota. Imagen que muestra el mal estado de la estación el Rabanal. Elaboración propia

La figura 1 se muestra el estado actual de la estación del ferrocarril el Rabanal la cual está invadida por una familia desde los años 90.

Con respecto a la falta de formación tendiente a sensibilizar al público en general sobre el valor y el sentido del patrimonio, este aspecto se manifiesta en Guachetá Cundinamarca en los siguientes problemas que presenta el municipio a nivel educativo: Existe una deficiente biblioteca municipal, en donde se evidencia carencia de material físico o audiovisual, que les permita a los habitantes crear valor y sentido de pertenencia sobre el patrimonio cultural que está presente en el municipio.

En cuanto, al elemento de la urbanización descontrolada y desorganizada, esta problemática se expresa en el municipio de Guachetá, con relación a que, si bien existe en el Esquema de Ordenamiento Territorial (EOT), Acuerdo 026 de 2000, Aprobado por el Concejo Municipal de Guachetá, En el cual, en su artículo 13, numeral 2, el cual conserva el derecho de vía para no perder la posibilidad de poner en funcionamiento este servicio del ferrocarril, este no se cumple, y es ocupado por la comunidad con el

consentimiento de la administración municipal. En igual sentido también, se expresa el artículo 218 del Acuerdo.

Por último, el aspecto que ha influido en la pérdida de las estaciones en el municipio de Guachetá Cundinamarca es la desigualdad social, ya que las dos estaciones férreas que tiene el municipio están invadidas de manera ilegal. La estación de la Isla, si bien en la estación como tal no está habitada en la actualidad, si se evidencia que fue habitada años atrás. Además, también se constata que algunos habitantes de la comunidad se apropiaron de forma irregular de la zona contigua a la estación. Es decir, es utilizada para pastoreo y cría de animales de granja. Por otra parte, la Estación del Rabanal, si se encuentra habitada por una familia víctima del conflicto armado, manifiestan estar allí, hace aproximadamente 20 años, y que ningún ente municipal o departamental les ha solucionado el problema de déficit de vivienda, para desocupar el lugar.

Así mismo, esa desigualdad social y la falta de oportunidades laborales en el municipio de Guachetá, ha ocasionado hurtos de los rieles de algunas líneas férreas, por parte de algunos individuos miembros de la comunidad que ven en este material una fuente de ingresos.

Según el Departamento Nacional de Planeación (DNP,2008).

El esquema mixto de operación enfrentó grandes problemas. Por diversos motivos, se descuidó la función de rehabilitar y mantener las vías, lo que llevó a que en 1995 fuera necesario la rehabilitación completa de la red, produciéndose como consecuencia el deterioro de la infraestructura y velocidades de operación muy bajas (de 21 Km. /hora en promedio), muy por debajo de lo previsto en el plan de rehabilitación de la red férrea de 1991. (párr. 7)

Las estaciones ferroviarias, las cuales fueron declaradas Bienes de Interés Cultural de la Nación mediante Decreto 0746 de 1996, garantizar su conservación y protección acorde con lo establecido en el régimen especial de protección, sostenibilidad, divulgación establecida.

Según el Instituto Nacional de Inviás, en su informe Gestión Red Férrea Nacional Subdirección Red Terciaria Y Férrea manifiesta que:

Por el Ministerio de Cultura en la Ley 1185 de 2008. Por la cual se modifica y adiciona la Ley 397 de 1997, Ley General de Cultura, entre los que se incluyen los planes especiales de manejo y protección PEMP, intervención, exportación y enajenación de los Bienes de Interés Cultural. (p. 3.)

Las grandes industrias del municipio de Guachetá, Cundinamarca, como la explotación minera de carbón, decidieron optar por las vías vehiculares para su extracción, y no por la vía ferroviaria, abandonando su uso original. De esta manera se ha perdido la historia del patrimonio del municipio, descuidándola hasta el punto del abandono de la estación ferroviaria, perdiendo aún más la identidad del lugar de ese pueblo histórico. Esto genera un aislamiento cultural histórico de Guachetá.

Figura 2

Vehículos para el transporte del Carbón



Nota. Imagen que muestra los vehículos usados para el transporte del mineral - carbón. Elaboración propia

En la figura 2, se evidencian los vehículos que se utilizan actualmente para el transporte de mineras – carbón en el municipio, este medio de transporte desplazo al sistema férreo hasta el punto de quedar en abandono.

La Perdida y desconocimiento del patrimonio cultural en el área rural del municipio de Guachetá, por cuenta del olvido y el deterioro del corredor férreo del norte y las estaciones la isla y el Rabanal. Se debe rehabilitar la estación la Isla, ya que esta estación hace parte de patrimonio nacional, la cual está ubicada en el municipio de Guachetá, la cual está en completo abandono (estación la Isla).

Figura 3

Estación de ferrocarril la isla



Nota. Imagen que muestra el estado actual de la estación del ferrocarril la Isla. Elaboración propia

En la figura 3, se muestra el estado actual de la estación del ferrocarril la Isla, este edificio se encuentra actualmente abandonado y su estructura evidencia alto deterioro.

La temática en este aparte a analizar son los diversos proyectos que sean han llevado a cabo en algunas estaciones del ferrocarril a nivel nacional. Que han presentado la problemática expuesta en el capítulo anterior. En Colombia, algunos investigadores en el tema consideran que:

De la fiebre de los ferrocarriles quedó muy poco, casi nada, solo deudas y carrileras inconclusas, pensiones y carga burocrática; hasta el punto de que ahora los esfuerzos sólo se hacen para demostrar todo de la manera menos traumática.

Se ve con envidia como en otras latitudes el tren es un sistema de transporte eficiente preferido por la gente, y entonces ¡tantos esfuerzos y dinero tan mal aprovechado! Los pobladores son testigos de su ruina y abandono: rieles cubiertos de vegetación, maquinaria abandonada y herrumbrosa, estaciones cerradas en alto grado de deterioro, o dedicadas a otras funciones. Por todo ello es triste pero cierto concluir que en Colombia. El tren fue un gran fracaso, sus locomotoras se descarrilaron, el sistema se desacreditó y quebró, la caravana pasó y sólo dejó un rastro: la arquitectura (Niño, s.f, p. 219).

A pesar de esta dura problemática que muchos investigadores han expuesto a lo largo de la historia, se constata que existen proyectos encaminados a lograr recuperar en cierta medida algunos de los corredores de las vías férreas, que en su momento fueron un motor de desarrollo. Aunque aún exista corrupción en la contratación.

En estos proyectos se evidencia que algunas de las recuperaciones de las estaciones férreas se realizan con objetivos relacionados a la declaratoria de Bienes de Interés Cultural del Ámbito Nacional. Por su alto valor histórico, estético y arquitectónico. En su mayoría son destinadas a la promoción y gestión de actividades turísticas, educativas y culturales en los municipios y corredor férreo donde están ubicadas.

Para el año 2015 el Instituto Nacional de Invias (INVIAS), propone la recuperación de las estaciones del ferrocarril, la cual va a estar a su cargo, es por eso que propone:

Convenio interadministrativo entre el Instituto Nacional de Vías y el Ministerio de Cultura, con el que se implementó del Plan Nacional de Recuperación de las Estaciones del Ferrocarril

(PNREF) a cargo del INVÍAS, la entidad realizó a la fecha la rehabilitación, adecuación y mantenimiento de 17 estaciones férreas del país. Recientemente, la terminación de las obras en las otrora estaciones de pasajeros de Chiquinquirá, en Boyacá; Nemocón, en Cundinamarca; Cisneros, El Limón y Caracolí, en Antioquia; se unieron a las de Albán, Villeta, Sabana, San Antonio y Chusacá, en Cundinamarca; Ambalema y Gualanday, Tolima; Piendamó, Cauca; Algarrobo, Magdalena; Cartago y Cerrito, Valle del Cauca, que se entregaron en 2014. párrs. 1-3.

Una de las estaciones más representativas es el edificio de la estación de Chiquinquirá, se resalta por su arquitectura y ornamentación en sus fachadas, las obras de mantenimiento se realizaron en convenio de la Fundación Escuela Taller de Ares y Oficios de Bogotá, el invias entregó \$1.048 millones, el tiempo de trabajo fue en seis meses. Este edificio actualmente presta los servicios como palacio de la Cultura, complementario incluye una escuela de Danza y Música, una biblioteca y un Museo.

La siguiente es la restauración de la Estación Férrea Caicedonia, ubicada en zona rural del municipio de Sevilla en el departamento del Valle del Cauca, en la cual, el Instituto Nacional de Vías (INVÍAS) adjudicó el contrato de obra, por un valor de \$730 millones. Con relación a esta recuperación las obras estuvieron a cargo de la firma contratista INGENIERIA DE COLOMBIA - INGDECOL SAS, que después de participar del proceso de licitación pública a través del portal único de contratación, durante un plazo de cinco meses. Fue la encargada de realizar labores de reforzamiento estructural, restitución de cubiertas, carpintería, cambio de redes eléctricas e hidrosanitarias y los respectivos acabados. Estas obras dieron paso al renacimiento de una infraestructura testigo y parte fundamental del auge del desarrollo cafetero de Colombia al ser eje de conectividad entre Armenia (Quindío) y Zarzal (Valle del Cauca), entre 1940 y 1959, la cual será utilizada para el desarrollo de programas culturales del municipio.

Posteriormente la recuperación de la Estacione Férrea de Picaleña, para esta estación el INVÍAS realizo una inversión de \$293.000.000 millones. Se llevo a cabo la restauración del edificio, para luego ser entregada en comodato a la alcaldía municipales para crear espacios culturales, lúdicos y artísticos al servicio de los ciudadanos.

Ahora bien, de la rehabilitación de Estaciones Férreas anteriormente expuesto se evidencia que una gran mayoría fueron recuperadas con el fin de desarrollar y ser utilizadas como espacios para la cultura, la educación y para actividades turísticas. Pero, aun no existe un proyecto que permita que todo el sistema férreo sea funcional.

En la actualidad se desarrollan algunos proyectos para la recuperación de algunos corredores férreos, como es el caso del corredor férreo entre La Dorada y Chiriguaná, que de acuerdo con los postulados con invias es el corredor del “eje principal de la red ferroviaria en Colombia por las condiciones técnicas y alternativas de intermodalidad, tanto con el modo carretero como con el río Magdalena”. (p. 3).

Según la Agencia Nacional de Invias en el año 2020, en su propósito de la integración integral del corredor férreo se realizó:

Un análisis de demanda y de viabilidad de los proyectos férreos de interés de la Nación que fueron priorizados en el Plan Maestro de Transporte Intermodal (PMTI), la ANI y la FDN identificaron que el corredor con mejores condiciones técnicas, operacionales y de viabilidad comercial correspondía al tramo La Dorada – Chiriguaná con su conexión con el puerto de Santa Marta y con Barranquilla a través de la conexión fluvial desde Puerto Cápulo. (p. 5).

Ahora bien, a consecuencia de la pandemia provocada por el COVID-19, se destacaron algunos aspectos y estadísticas interesantes en relación con la urgencia que tiene Colombia en crear una

política. Eficaz para recuperar las vías férreas del país, este dato lo dio a conocer el ministerio de transporte el cual destaco que:

El crecimiento en la movilización de carga por estos corredores es otro de los factores positivos que se dan con la reactivación del modo férreo.

Las cifras del 2020 son históricas y muestran el gran potencial que tiene el tren en el país. En el primer trimestre (. . .), [se logró] aumentar de manera significativa las cifras de movilización de carga respecto al 2018. (Ministerio de transporte [Mintransporte], 2020, párrs. 6- 7.

Como resultado a estas alentadoras estadísticas se creó El Plan Maestro Ferroviario una estrategia para la reactivación y consolidación de la operación ferroviaria en el país el cual “surge como una estrategia de Gobierno para la reactivación y consolidación de la operación ferroviaria en el país que permita aprovechar las ventajas competitivas del modo y de esta manera impulsar el desarrollo económico, social y productivo de Colombia” (Sánchez,2020, párr. 3).

En la red férrea del norte, se propone un proyecto cultural y turístico, el cual empieza con la reactivación del ferrocarril, entre los municipios de Lenguazaque y Chiquinquirá, pasando por Guachetá, Villa de San Diego de Ubaté, Fúquene, Susa, Simijaca, hasta llegar a Chiquinquirá, con el fin de recuperar la cultura a través del tema férreo. Destacando los valores culturales de los municipios por los cuales el Ferrocarril pasaría, (Mediante un Planteo Macro), identificando que pasa en las estaciones en las que el ferrocarril pararía, proponiendo locales comerciales, para que los turistas puedan degustar el paladar con los productos de la región, valorando cultural y patrimonialmente todos los municipios.

Figura 4

Red Férrea Nacional



Nota. Red férrea nacional. Tomado de “Plan maestro ferroviario”. Departamento Nacional de Planeación [DNP]. s.f. (<https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Prensa/Plan-Maestro-Feroviario.pdf>)

Según Hernández (2012). “Una región con atractivos turísticos requiere de infraestructuras y de una red de transporte para su desarrollo. El transporte ferroviario fomentó el desarrollo, y permitió la dinamización comercial, turística y cultural de los estos destinos” (p. 44).

Guachetá cuenta con un valor histórico, es un territorio con un alto potencial económico debido a su actividad minera, esto lo hace relevante respecto a los otros municipios, es necesario rehabilitar las estaciones del ferrocarril, ya que se está perdiendo el patrimonio cultura y su historia. Parte de esa historia se perdió en el espacio, en la huella del territorio del ferrocarril.

Por otra parte, el municipio se proyecta hacia el futuro como un territorio ordenado, armónico, y moderno, reconocido en el Departamento y el país por su productividad, competitividad y desarrollo rural, ambientalmente sostenible, seguro, innovador, socialmente equitativo y justo, con un tejido social fortalecido, con identidad cultural, caracterizado por la atención integral de todos los grupos poblacionales y la calidad de vida de sus habitantes. Con un modelo administrativo publico exitoso y robustez en sus finanzas.

En cuanto al sector de la cultura se propone:

Tabla 1

Plan de Desarrollo Municipal 2020-2024 Municipio Guachetá

Programa	Objetivo del Programa	Meta de resultado	Indicador de resultado	Línea Base	Meta Cuatrienio	Subprograma	Meta producto	Indicador de producto	Línea base	Meta Cuatrienio
Cultura como proyecto de vida	Fomentar la participación de la población en escenarios de confianza, convivencia y transformación a partir del reconocimiento y el respeto de la diversidad cultural, las tradiciones, la identidad, el patrimonio, las creencias familiares y sociales.	Incrementar la participación de los habitantes en actividades artísticas y culturales	Porcentaje de personas vinculadas a las actividades artísticas y culturales	11%	40%	Nuestras raíces	Promover el funcionamiento de Consejo municipal de cultura	Consejo municipal de cultura en operación	0	1
							Crear un programa de recuperación de memoria histórica e identidad Guachetuna.	Programa de recuperación de memoria histórica Guachetuna creado	0	1
						Guachetá naranja	Gestionar el proyecto "Casa de la Cultura" como espacio promotor de la formación artística y cultural del municipio, forjadora de talentos y receptora de la más variada creatividad local.	Casa de la cultura en funcionamiento	0	1
							Realizar los estudios y diseños constructivos para la Casa de Cultura	Estudios y diseños constructivos realizados	0	1
							Fomentar el número de escuelas de formación artística y cultural	Número de escuelas de formación artística y cultural creadas	6	10
							Dotar de instrumentos, equipos y material a las escuelas de formación artística y cultural.	Escuelas de formación artística dotadas	0	10
							Masificar el número de personas que participan en las escuelas de	Estrategia para masificar el acceso a programas de	0	1

Tomado de "Plan De Desarrollo Municipal Guachetá Unida, Incluyente Y Transformada 2020 - 2024" por Alcaldía Guachetá 2020. https://guachetacundinamarca.micolombiadigital.gov.co/sites/guachetacundinamarca/content/files/000307/15339_aaa-plan-de-desarrollo-municipal-guacheta--vfinal.pdf

Con respecto a la infraestructura del municipio se proyecta lo siguiente:

Tabla 2

Plan de Desarrollo Municipal 2020-2024

Programa	Objetivo del Programa	Meta de resultado	Indicador de resultado	Línea Base	Meta Cuatrienio	Subprograma	Meta producto	Indicador de producto	Línea base	Meta Cuatrienio
						Mejores caminos	Promover la realización de acuerdos con los municipios vecinos, con el fin de habilitar, mejorar u optimizar la infraestructura vial, facilitar la implementación de servicios, la comercialización de productos y el desarrollo de programas de bienestar social, económico y ambiental de la población	Convenios con municipios vecinos realizados	0	4
							Diseñar y ejecutar un plan maestro anual de intervención a la infraestructura vial del municipio	Plan maestro de intervención a la infraestructura vial ejecutado	0	4

Tomado de “Plan De Desarrollo Municipal Guachetá Unida, Incluyente Y Transformada 2020 - 2024” por Alcaldía Guachetá 2020. https://guachetacundinamarca.micolombiadigital.gov.co/sites/guachetacundinamarca/content/files/000307/15339_aaa-plan-de-desarrollo-municipal-guacheta--vfinal.pdf

NOTA: que no se contempla por el gobierno local la integración de la línea férrea en ninguna de las estrategias expuestas, a pesar que el EOT del municipio si deja la puerta abierta a esta posibilidad Tomado de “Plan de Desarrollo Municipal 2020-2024”.

Actualmente el municipio cuenta con la actividad minera como su principal motor económico, este ha sido el detonante del desarrollo, pero también ha sido el causante del deterioro de la infraestructura vial y ambiental del patrimonio cultural del municipio, debido a la carencia de planificación en el desarrollo de la región, que contemple la conservación del patrimonio de las estaciones ferroviarias, es por ello que se pretende mediante la rehabilitación de las estaciones y el planteamiento de nuevos edificios que satisfagan las necesidades de la población y de esta manera lograr la rehabilitación del tramo férreo comprendido entre las estaciones del ferrocarril del rabanal y la estación de la isla.

Para lograr esta rehabilitación de este tramo férreo se han propuesto actividades encaminadas a explotar los principales sectores económicos de la región, en primer lugar, encontramos la minería debido a que el municipio de Guachetá Cundinamarca, es uno de los mayores productores de carbón en

Colombia y, en segundo lugar, encontramos la ganadería y la agricultura. Las propuestas se enfocan a revitalizar este tramo férreo a través de actividades tales como, el agroturismo por medio del cual, se plantea un turismo responsable y sostenible en las áreas rurales del municipio, cuya dinámica se dirige a que el turista se pueda desplazar desde cualquier estación férrea (El Rabanal o La Isla), hacia fincas de la región pertenecientes al proyecto en las cuales se desarrollen actividades agrícolas y/o ganaderas, por medio de senderos de piedra que crearan una conectividad entre las estaciones y las fincas, para que de esta manera el turista disfrute de los recursos ambientales que posee la región. Además, se prevé que algunas de estas fincas se destinen como hoteles campestres, donde se podrán realizar actividades de recreación tales como el camping al aire libre.

Del mismo modo se proyecta la creación de tres nodos los cuales se ubican estratégicamente para garantizar la conectividad de todos los agentes que intervienen en la rehabilitación de la troncal férrea. La primera de ellas estaría ubicada en la estación El Rabanal, en el segundo nodo que se establecería como un punto intermedio, se prevé que se comercialicen productos de la región, tales como productos agrícolas y artesanías, producidos por los campesinos del municipio y el tercer nodo se ubicaría en la estación La Isla, en el cual se buscaría la interconexión entre la escuela de la vereda La Isla y las casas coloniales que se encuentran en su entorno.

La revitalización de las estaciones férreas de La Isla y El Rabanal se proyecta hacia la creación de obras nuevas relacionadas a instaurar una academia en donde se enseñe el arte de lana, la gastronomía típica, el tallaje de esculturas en carbón, con el fin de preservar la cultura y que la población se reapropie de su patrimonio. Debido a que las estaciones se encuentran en una distancia considerable del casco urbano, se propone la creación de una cooperativa en la cual se afilien transportadores informales de pasajeros y de carga cuyo principal objetivo es establecer la conexión entre la troncal férrea y la cabecera municipal.

Figura 5

Vehículos de transporte informal en el municipio.



NOTA: Imagen de los vehículos de transporte informal. Adoptado de “Plaza de Mercado” por Google imágenes. s.f. (<https://www.viajarenverano.com/guacheta-cundinamarca/guacheta-mercado/>)

La figura 7 muestra el sistema de transporte informal que utilizan los habitantes del municipio para transportarse de las zonas rurales al centro urbano, por esta razón se propone realizar una alianza con los mismos, para que presten el servicio de transporte de la estación la Isla al centro del municipio de Guachetá.

En el municipio de Guachetá vive mi familia, a su vez siempre me ha interesado trabajar el patrimonio. Cuando era pequeño mi abuelo me contaba historias del ferrocarril, el mencionaba que el ferrocarril pasaba dos veces por las estaciones ubicadas en el municipio de Guachetá, a las 11 AM y volvía a pasar a las 4 PM, me parecía interesante escuchar las historias que el tenía para contar, con el paso del tiempo he presenciado la falta de apropiación que tienen las personas por el patrimonio cultural e historia, pasa el tiempo y no se hace nada para cambiar esto, mi objetivo es proponer un proyectos que permita la reapropiación del patrimonio cultural por parte de los habitantes de la región.

La rehabilitación de las estaciones del ferrocarril, la cual surge como propuesta después de un análisis de valoraciones, documentos de apoyo y necesidades de la región. A continuación, se explica el origen de la problemática del abandono de los edificios férreos declarados Bien de Interés Cultural de ámbito nacional; y como por medio del planteamiento de una serie de estrategias se da solución a dicho problema. Para lograr este propósito, este documento técnico de soporte se divide en cinco capítulos a saber. De acuerdo con lo expuesto anteriormente, y desde la perspectiva del estudio de la arquitectura se plantea la siguiente Pregunta problema:

¿Cómo desde la arquitectura, sería posible lograr la reapropiación del patrimonio cultural de las comunidades, en las áreas rurales del municipio de Guachetá Cundinamarca, y a su vez proteger y reactivar el entorno urbanístico del corredor férreo del norte?

Objetivos

Objetivo General

Reapropiar el patrimonio cultural de Guachetá, mediante la rehabilitación de la Estación La Isla y el aprovechamiento del corredor férreo como parte del rescate y reactivación turística del municipio.

Objetivos Específicos

- Diagnosticar el estado actual del corredor férreo y sus estaciones mediante, el análisis geográfico, económico, socio cultural, para establecer su incidencia en el abandono del patrimonio cultural de Guachetá.
- Elaborar la valoración patrimonial y el estudio patológico de las estaciones del ferrocarril la Isla y el Rabanal, para identificar los métodos de intervención y así proponer la rehabilitación de los elementos materiales tanto constructivos como estructurales del edificio de la Isla.
- Complementar las acciones de rehabilitación atreves de la implementación de una escuela taller

de artes y oficios cultura Guachetuna y espacio público, en función de la propuesta del aprovechamiento de la red férrea del norte para fortalecer las tradiciones locales.

A continuación, se presenta la hipótesis de la presente tesis, en la cual se presenta la importancia del problema a resolver en el municipio, siendo este justificado y revisado sobre sus objetivos e hipótesis.

La rehabilitación del corredor férreo del norte se logrará a través de un proyecto de rehabilitación de la estación ubicada en el municipio de Guachetá Cundinamarca denominada La Isla, que dará como resultado la reactivación del turismo, por medio de un corredor turístico que transporte una gran cantidad de turistas. Además de impulsar la economía de la región en un 50%, que en gran medida es transporte de carbón. Si este proyecto no se llegara a ejecutar podría tener como consecuencias la pérdida del patrimonio cultural, la pérdida de identidad del lugar y su historia, además la decadencia de su economía de un 20%.

El desarrollo del proyecto de grado, se suscribe en la **línea de hábitat tecnológico y construcción** porque el propósito del proyecto es hacer intervenciones constructivas que sean capaces de rehabilitar edificaciones catalogadas como patrimonio arquitectónico, así las cosas, el proyecto tiene que ver con estudios e intervenciones en el patrimonio arquitectónico, porque las estaciones del tren están catalogadas por el decreto 746 de 24 de abril de 1996 como patrimonio de la nación.

En cuanto al énfasis seleccionado, se refiere al **diseño arquitectónico** porque el enfoque va hacer en el edificio. El diseño e intervención del patrimonio arquitectónico, contempla el desarrollo de la propuesta de rehabilitación de las estaciones del ferrocarril la Isla y el Rabanal, en el municipio de Guachetá. Como activador turístico, cultural de la región, en las que se busca fortalecer el carácter interior y la imagen. Las cuales son bienes de interés cultural que por el paso del tiempo han quedado en desuso y caído en deterioro.

Se concluyo que es importante realizar el proyecto Corredor Férreo Muyska, Estación la Isla Guachetá - Cundinamarca, puesto que es necesaria la rehabilitación de la estación la Isla y el aprovechamiento del corredor férreo del norte de esta manera recuperar su patrimonio cultural, el desuso y la falta de políticas para proteger este sistema que en el siglo pasado prestaba sus servicios, es pertinente incluir a la población, logrando que se re apropie de su patrimonio para su conservación, adicional incluyendo una construcción complementaria, donde se pueda enseñar y aprender sobre sus costumbres y cultura. Como se describió la idea también es potencializar el turismo en la región, de manera que no se deje perder el patrimonio cultural aprovechando el sistema férreo.

En esta investigación, a medida que se ha avanzado en el desarrollo del proyecto, se han abordado temas importantes para lograr el objetivo final, reapropiar el patrimonio cultural de Guachetá, mediante la rehabilitación de las estaciones y el corredor férreo, como parte del rescate y reactivación turística del municipio, pero además se identificaron actividades de apoyo al turismo cultural, que promueva la valoración del paisaje cultural, costumbres, gastronomía, ofreciendo a propios y extraños, la oportunidad de realizar turismo rural comunitario, para mejorar las condiciones socioeconómicas de las personas del lugar.

Se explico el papel de la intervención y aportes que puede tener la arquitectura en una problemática como la identificada, donde a través del desarrollo proyectual de la rehabilitación de la estación del ferrocarril la Isla responda a las necesidades actuales de los habitantes del municipio, que se vincule con el paisaje cultural y respete sus tradiciones culturales, con el fin de inducir de manera positiva a la recuperación del patrimonio cultural.

Seguidamente se describirá la argumentación de la teoría desarrollada a continuación en el marco teórico explicando la posición teórica orientadora del proyecto con sus principios y categorías de

análisis, que soportan las estrategias propuestas para lograr la reapropiación del patrimonio cultural en lugar.

I. Marco teórico apropiación del patrimonio cultural a partir de la rehabilitación arquitectónica, la valoración del paisaje natural y el agroturismo.

Marco teórico. Apropiación del patrimonio cultural a partir de la rehabilitación arquitectónica, la valoración del paisaje natural y el agroturismo.

Al identificar las causas del deterioro del patrimonio cultural en el municipio de Guachetá, lograremos comprender que algunas posturas teóricas podrían contrarrestar los efectos negativos del deterioro, al analizar posibles estrategias que pueden propender la rehabilitación de los edificios de carácter patrimonial; de esta forma el siguiente marco muestra las teorías en las cuales base mi idea apoyado en varios autores, teniendo como resultado 4 enfoques, que van ayudar a entender el desarrollo del presente proyecto, se describen las ideas de los autores y la conclusión desde mi percepción, proporcionando una perspectiva teórica orientadora con unos principios y categorías de análisis las cuales serán aplicadas al proyecto de rehabilitación, con el propósito de medirlas y utilizarlas en diferentes escalas de estudio.

Discusión teórica y construcción argumental

Los autores destacan o separan algunos puntos de vista con referencia a los conceptos escogidos, la discusión entre ellos, es el punto de partida de los cuales surgen 4 teorías: Rehabilitación arquitectónica, patrimonio cultural, conservación del patrimonio arquitectónico y arquitectura industrial ferroviaria.

Rehabilitación arquitectónica

Es el conjunto de acciones que permiten habilitar un lugar o una obra existente recuperando las actividades que se desarrollaban en ellos, integrando nuevos usos. Habilitar los espacios de manera que se puedan incorporar funcionalmente a la sociedad, adaptada a las nuevas formas de vida contemporánea, integrándose a la memoria colectiva de los pobladores.

En su trabajo (Nieto, 2011) resalta que:

El desarrollo del ferrocarril en Colombia es apenas uno de muchos aspectos en los que se puede leer con claridad la búsqueda incesante de un país que sueña con esquemas que lo hagan moderno y eficiente, objetivo esquivo y cambiante que sigue en evolución, pues aún no se logra construir ese esquema a la medida de la variedad geográfica y cultural del territorio. (p.1.)

Viollet-le-Duc (1814), plantea que cada monumento histórico tiene la necesidad de expresarse por sí mismo con su propio lenguaje. Rehabilitar un edificio es restablecer un estado completo que pudo no haber existido en un momento dado.

Según lo señalado por Brandi (1963),

Gracia (1992), define el nivel de intervención de un edificio patrimonial mediante la modificación circunscrita que comprende la relación más inmediata con el elemento. Se puede comprender desde la rehabilitación hasta la ampliación, es de vital importancia dejar hablar al edificio que su lenguaje sea predominante dándole valor al objeto arquitectónico.

Torres (2014),” afirma que la rehabilitación arquitectónica es un conjunto de acciones que permite habilitar un lugar u obra existente”, integrándole nuevos usos, es decir habilitar los espacios para que se adapten a las necesidades de la sociedad y las formas de vida contemporánea. Buscando el equilibrio de aspectos técnicos y la preservación de valores patrimoniales.

Lo que nos transmiten estos autores es que la rehabilitación del patrimonio se ha mantenido especialmente en lo que se refiere a los objetos que gozan del carácter artístico y cultural, es importante entender la relación de las actividades económicas y culturales con el bien a intervenir, para así establecer el impacto en la sociedad la cual es conformadora de identidad social.

Figura 6

Iconos De Categorías De Análisis Teoría



Revitalizar
edificio



Necesidad de
conservación



Valoración
del edificio



Revitalizar
edificio

Revitalizar edificio

Necesidad de conservación**Valoración del edificio****Revitalizar edificio****Patrimonio cultural**

El patrimonio cultural lo define la UNESCO, como un producto y a la vez un proceso que se recibe del pasado que se transmite a generaciones futuras. Encierra el potencial y promueve su acceso y disfrute. Lastimosamente en el contexto colombiano se prefiere dejar caer en ruinas debido a su costoso mantenimiento. Para el caso de las estaciones de transporte los postulados no solo se concentran en el edificio sino en el sistema ferroviario que amarra las poblaciones.

Según lo señalado por Conferencia Mundial de la UNESCO sobre el patrimonio cultural, celebrada en México en el año 1982

patrimonio cultural de un pueblo comprende las obras de sus artistas, arquitectos, músicos, escritores y sabios, así como las creaciones anónimas, surgidas del alma popular, y el conjunto de valores que dan sentido a la vida, es decir, las obras materiales y no materiales que expresan la creatividad de ese pueblo; la lengua, los ritos, las creencias, los lugares y monumentos históricos, la literatura, las obras de arte y los archivos y bibliotecas. (como se cita en García, 2014, p.1).

Es siempre problemático establecer clasificaciones en torno al patrimonio cultural, sobre todo “porque pocos bienes patrimoniales se corresponden con una sola tipología. La clasificación tipológica del patrimonio está más relacionada con un análisis de los valores ligados a la (...) [historia] de cada

uno de ellos, y su problemática específica” (Togores, 2006). Como lo indican los autores, estos bienes y legados de una cultura pasada, nos transmiten la historia de dónde venimos y hacia dónde vamos, hay conocimientos que se transmiten de acuerdo a cada vivencia y percepción que nos muestren la historia.

El patrimonio cultural, es considerado como un conjunto de bienes materiales e inmateriales. El objeto histórico funciona como un pasado y presente, que definen a un pueblo (García, 2014), por ejemplo, el uso y disfrute del patrimonio cultural puede y debe ser rentable. El objetivo primordial del patrimonio sea dar a conocer, para su disfrute de un pueblo esto no significa que no quiere decir que no se deba contribuir para su protección y conservación (Hernández, 2012).

Para concluir la historia se dan diferentes consideraciones que le da reconocimiento a determinados edificios, lugares, objetos, costumbres y personas como señas de identidad colectiva, que merecen sobrevivir al tiempo, el patrimonio cultural encierra el potencial de promover el acceso a la diversidad cultural y su disfrute.

Figura 7

Iconos de categorías de análisis teoría 2



Transmitir conocimiento cultural

Analizando el entorno de un lugar, se puede identificar la transferencia de su cultura entre habitantes, es por ello que al implementar esta categoría se establecen estrategias que muestren su materialidad, forma e historia.

Desarrollo social

Es el proceso de la evolución de la historia por medio de elementos que ayudan a enseñar los cambios de una población y de la sociedad, indicando pautas del surgimiento para el bien de todos.

Recuperación identidad cultural

Al reconocer la historia es posible que las personas, desarrollen sentido de pertenecía por la misma y la quieran cuidar con el fin de su conservación.

Persona e historia

Las personas necesitan conocer su pasado, ya que este es el punto de partida, con el fin de saber cómo unir su entorno a estos acontecimientos sin omitir cosas que fueron importantes sobre su cultura.

Conservación patrimonio arquitectónico

Es algo que se ha retomado con más fuerza en los últimos años ya que desde las aulas de clase se están generando estrategias para su conservación, las cuales van a permitir no dejar olvidado estos centros históricos, lo que se busca es que en las propuestas incluyan estas zonas para generar un dinamismo con el resto de la ciudad, ya que se ha evidenciado que los nuevos proyectos urbanos le estaban dando la espalda a estas zonas, generando un deterioro, y un sobre costo a sus propietarios en su mantenimiento.

Dentro del concepto conservación patrimonio arquitectónico encontré diferentes autores. uno

de ellos es, Giulio Carlo Argán en su *Quaderns científics i técnica de restauración monumental*, señala que:

Se podría objetar que no hay sólo un arte urbano, sino también un arte popular o campesino o rural, que tienen premisas, técnicas, finalidades y funciones completamente diferentes, y hay incluso un arte anterior a los asentamientos agrícolas, propio de las sociedades primitivas en las que se vivía de la recolección ocasional y de la caza (Carlo, 2001, p. 56).

Las diferentes posiciones comprueban que el proceso de conservación del patrimonio arquitectónico, se deben llevar a cabo mediante un proyecto de rehabilitación, el cual deberá incluir estrategias de conservación a largo plazo las cuales deberán basarse en un proceso que integre la recopilación de información y emplazamiento del edificio.

La conservación del patrimonio arquitectónico debe estar planeada y dirigida por una persona cualificada y bien formada, esta se debe basar en una base documental.

Otros de los autores escogidos Alberto Corradine Angulo, dentro del concepto de conservación patrimonio arquitectónico, trata sobre las fallas que presentan los arquitectos en Colombia tratan sobre un alcance social son Fernando Carrión, quien en su artículo espacio público: punto de partida para la alteridad, lo define como:

Como sugiere Corradine, (1969) la falla más grande que se ha presentado y se seguirá presentándosele al país, es la falta de personal idóneo, preparado, conocedor de su oficio y del medio en el cual debe desarrollar su actividad, pero no basta esto, necesita estar dotado de un criterio muy claro y definido que le permita encontrar la solución más adecuada para cada problema, no ser un simple aplicador de específicos, de fórmulas universales, o como acontece en Colombia, un simple aficionado a la arquitectura colonial, que en su romanticismo quisiera vivir en pleno siglo XVII (p. 207).

Según Escobar (2011), afirma que el patrimonio material e inmaterial y los festejos culturales que se realizan en los pueblos y comunidades tiene la misma importancia que los monumentos y edificios declarados como BIC, que en su historia y antigüedad guardan un valor arquitectónico y cultural para los habitantes de las zonas donde están ubicados.

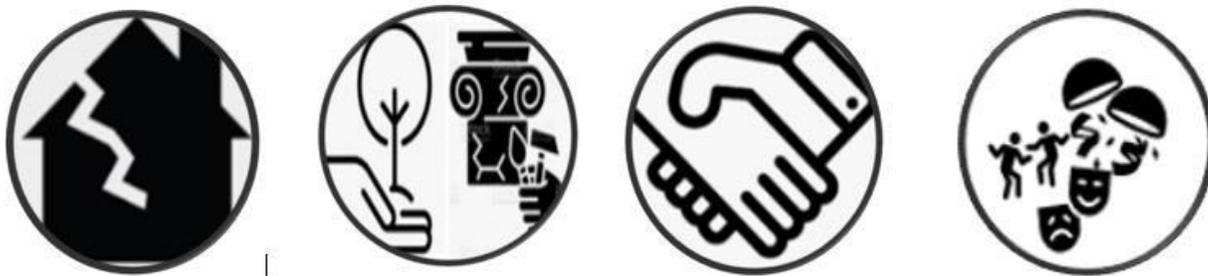
La carta Cracovia 2000 (2000), menciona que la conservación del patrimonio construido debe realizarse teniendo en cuenta la memoria colectiva de cada comunidad y los elementos individuales ya que son portadores de muchos valores los cuales definen cada patrimonio. La conservación se realiza mediante diferentes tipos de intervenciones como son el control medioambiental, mantenimiento, reparación, restauración, renovación y rehabilitación.

Chirivella (2019), Menciona que en las condiciones de manejo y protección del patrimonio arquitectónico debe definirse características de su arquitectura como testimonio físico de un lugar cuyo objetivo es la conservación de este patrimonio.

Para concluir se debe entender que patrimonio además de lo material tiene aspectos inmateriales que son igual de importantes. Ese concepto es un tema prioritario para socializar. Lo otro es poderle transmitir a la comunidad que la Dirección es un aliado para todos los proyectos que quieran hacer, que nos vean como aliados y no como policías.

Figura 8

Iconos de categorías de análisis teoría 3



Estudio de
Patologías de edificios

Conservación por diferentes
tipos de intervención

Búsqueda de
alianzas

Conservación activa
del patrimonio

Estudio de patologías de edificios

Se identifican las diferentes patologías que presentan los edificios para poder proponer un adecuado plan de intervención.

Conservación por diferentes tipos de intervención

Son las acciones para conservar el patrimonio cultural, rehabilitación, mantenimiento.

Búsqueda de alianzas

La búsqueda de alianzas para para que los edificios rehabilitados brinden los servicios necesarios para la comunidad. Por medio de los actores publico privados.

Conservación activa del patrimonio

Los edificios patrimoniales se deben tener presente en los planes de municipales y nacionales para que los estén interviniendo y así no dejarlo deteriorar por el paso del tiempo.

Arquitectura industrial ferroviaria

Panorama de un sistema de transporte el cual está conformado por edificios de pasajeros, túneles, puentes, rieles, talleres y locomotoras. Debido a su declive el gobierno decidió declarar todas las estaciones del ferrocarril como BIC, sin antes realizar un estudio que les permitiera clasificarlas y decidir si el edificio valorado cumplía con unos requisitos mínimos para ser incluidos, debido a esto se realizó una declaratoria general, reconocimiento que solo se les dio a los edificios de pasajeros sin tener en cuenta que ellos hacen parte de un sistema mayor (Rojas, 2017).

El estado actual de las líneas férreas en el país

La perspectiva patrimonial que luce desvertebrado y poco significativo para comprender su desarrollo en Colombia, pues de hecho sólo se destacan como industrias cuatro ferrerías, localizadas tres de ellas en el altiplano cundiboyacense y otra en Antioquia en la zona central andina colombiana, las que icónicamente se hallan representadas por sus altas, esbeltas y frágiles chimeneas mientras que el resto de las estructuras que las conformaban se encuentran en estado de ruina (Therrien, 2008, p.51).

El sistema férreo era un modelo de transporte sostenible amigable con el medio ambiente, que por el paso del tiempo fue quedando de lado hasta tal punto de ocasionar su desaparición carente de función sin una apropiación social por parte de los habitantes por donde pasaba, para darle paso al sistema de transporte vehicular dejando perder.

Muchas de ellas se perdieron por causa de la maleza o por los propietarios colindantes que se fueron apropiando paulatinamente de predios del ferrocarril, hasta tal punto de ocuparlos totalmente o adquirirlos legalmente. Como consecuencia de esto gran parte del significado patrimonio inmobiliario vinculado al ferrocarril no se posee actualmente, al no tener funciones determinadas y la falta de estrategias para su uso, se está desaprovechando e incluso perdiendo, por la apropiación de los terrenos

como por el desmantelamiento de las estaciones (Ferrari, 2011).

Las diferentes posiciones comprueban que este sistema se está dejando perder, por el olvido y obsolescencia de los habitantes, al no proponer estrategias para el cuidado y conservación de las misma.

Según Torres (2013) La obsolescencia y abandono de la arquitectura industria ferroviaria son debido a que los procesos productivos a los que están asociados están en constante transformación y avances tecnológicos.

Tal como hemos visto con las definiciones de los autores, podemos decir que ellos atreves de sus estudios, investigaciones y experiencias han encontrado que este sistema fue parte fundamental para el desarrollo de pueblos y ciudades, ya que su planteamiento era conectar el centro con el resto del país, en vista de que la sociedad necesitaba un medio de transporte, en el que se pudieran transportar de un lado a otro o comercializar sus mercancías, siendo las estaciones del ferrocarril lugares donde se desarrollara mayor parte estas actividades.

Figura 9

Iconos de categorías de análisis teoría 4



Valor arquitectónico

Saber el valor arquitectónico con el fin de conservarlo y no dejar perder su historia.

Actividades con consecuencias historias

Las actividades realizadas en una zona o lugar tienen consecuencias históricas ya que son estas las que la simbolizan y permiten su conservación y no su destrucción.

Transmitir identidad con el entorno

La identificación de esta categoría es a partir de análisis del edificio y su relación directa con el entorno, población y actividades del lugar.

conexión urbano – rural

La articulación de los sistemas de transporte urbano – rural son importantes para un municipio o una ciudad, de los cuales surgen oportunidades de mejora y cuidado.

Estado del arte

En el siguiente apartado se analizarán proyectos relacionados con la restauración arquitectónica, en contextos diferentes los cuales me ayudarán a entender la relación de una propuesta de restauración arquitectónica con su entorno, partiendo de las problemáticas y necesidades

encontradas en estos lugares, suado de un manual arquitectónico, una tesis y la Nueva Agenda Urbana – Hábitat III. Analizados bajo las categorías encontradas en las definiciones generadas por autores.

Proyecto arquitectónico en Colombia: restauración estación de ferrocarril Picalaña Ibagué - Colombia

Este proyecto arquitectónico ubicado en la ciudad de Ibagué en el departamento del Tolima, busca la restauración de la antigua estación del ferrocarril, la cual es de vital importancia al ser un potencial turístico y paisajístico del lugar.

Figura 10

Restauración Estación De Ferrocarril Picalaña Ibagué – Colombia



Nota: aplicación de estrategia de valoración de edificio. Adaptado de “proyecto arquitectónico en Colombia: restauración estación de ferrocarril Picalaña Ibagué – Colombia”. Garzón. (2010). [Diapositiva PowerPoint]. (<https://www.facebook.com/carmenelenagarzon/>)

Este proyecto se analizó bajo la categoría de análisis de valoración del edificio

Estos espacios se analizaron bajo la categoría de espacio multifuncional, en el cual queremos resaltar que dentro del proyecto realizado se implementaron variedad de actividades dentro del espacio público tales como se observan en la imagen, vías peatonales, ciclorutas, áreas sociales, las cuales están contempladas para el tipo de población donde se desenvuelve.

Figura 11

Espacio Multifuncional



Nota: aplicación de estrategia estudio patológico del edificio. Adaptado de “proyecto arquitectónico en Colombia: restauración estación de ferrocarril Picalaña Ibagué – Colombia”. Garzón.(2010). [Diapositiva PowerPoint]. (<https://www.facebook.com/carmenelenagarzon/>).

La categoría estudio patología de edificios se utiliza para saber el estado actual del mismo. La autora pretendía saber en qué estado estaba la edificación de esa manera

saber que estrategias proponer para su restauración.

Figura 12

Esquema Urbano

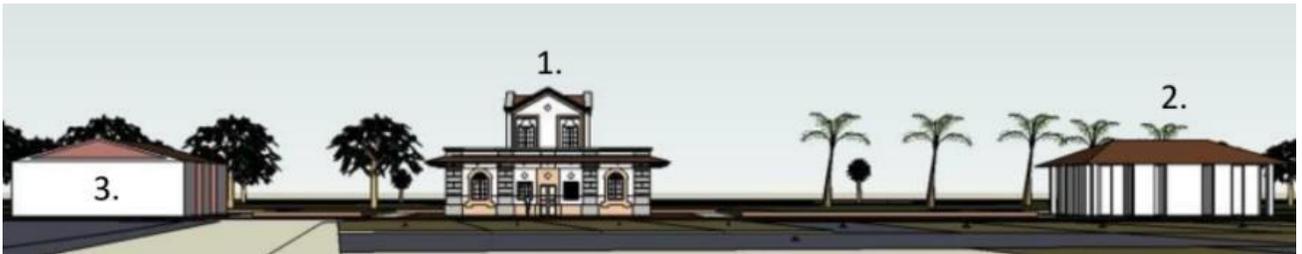


Nota: aplicación de estrategia transmitir identidad con el entorno. Adaptado de “proyecto arquitectónico en Colombia: restauración estación de ferrocarril Picalaña Ibagué – Colombia”. Garzón.(2010). [Diapositiva PowerPoint]. (<https://www.facebook.com/carmenelenagarzon/>)

La categoría de análisis, transmitir identidad con le entorno, la autora propuso integrar la naturaleza a los volúmenes arquitectónicos al proponer vegetación para reforzar la vegetación entre la franja de las vías vehiculares y el parque ecológico.

Figura 13

Perfil principal



Nota: aplicación de estrategia recuperación identidad cultural. Adaptado de “proyecto arquitectónico en Colombia: restauración estación de ferrocarril Picalaña Ibagué – Colombia”. Garzón. (2010). [Diapositiva PowerPoint]. (<https://www.facebook.com/carmenelenagarzon/>).

La categoría de análisis, recuperación identidad cultural, la autora propuso la creación de un punto de información turística para propios y visitantes. A sus veces generar un parador turístico donde se pueden degustar los platos de la región.

Figura 14

Axonometría Estación Picalaña



Nota: aplicación de estrategia tiempo histórico de la obra. Adaptado de “proyecto arquitectónico en Colombia: restauración estación de ferrocarril Picalaña Ibagué – Colombia”. Garzón. (2010). [Diapositiva PowerPoint]. (<https://www.facebook.com/carmenelenagarzon/>).

La categoría de análisis tiempo histórico de la obra, la estación de la Picaleña, hace parte de los bienes de interés cultural de carácter nacional, al ser una edificación representativa dentro de la evolución histórica.

Manual para inventarios bienes culturales inmuebles – Ministerio de Cultura Dirección de Patrimonio.

Se analizo el siguiente manual con las categorías de análisis para comprender la aplicación y definición. Para aplicarlas de manera eficaz en cualquier proyecto arquitectónico.

Figura 15

Iconos De Categoría De Análisis



la primera categoría, valoración del edificio se encuentra en el manual, en el menciona que cada patrimonio tiene su propio recorrido histórico. a veces articulado o independiente, pero siempre presente en a la vida de los habitantes del territorio. la segunda categoría de análisis, necesidad de conservación. durante la primera mitad del siglo XX, sobresalió la conservación del periodo colonial, representado en la arquitectura y el urbanismo de ciudades conservadas.

Figura 16*Iconos De Categoría De Análisis***IDENTIDAD CULTURAL**

La tercera categoría de análisis identidad cultural,

Ley General de Cultura - 397 de 1997. En desarrollo del mandato constitucional de 1991, se promulgó la Ley 397 de 1997, que dedica el Título II al Patrimonio Cultural de la Nación, en el eje mismo de la concepción de la cultura, como su sustento y estructura. "...La política estatal en lo referente al patrimonio cultural de la Nación, tendrá como objetivos principales la protección, la conservación, la rehabilitación y la divulgación de dicho patrimonio, con el propósito de que éste sirva de testimonio de la identidad cultural nacional, tanto en el presente como en el futuro" (artículo 5°). (Como se cita en el ministerio de Cultura, 2005, p. 23).

Figura 17*Iconos De Categoría De Análisis***Tiempo histórico de la obra**

La cuarta categoría de análisis, tiempo histórico de la obra se basa en la comprensión de la acción del hombre en el espacio y en el tiempo, dimensiones consubstanciales a su existencia. Las de pasado, presente y futuro, relacionadas con el tiempo, son indispensables para comprender nuestra razón de ser (Como se cita en el ministerio de Cultura, 2005, p. 23).

Figura 18*Iconos De Categoría De Análisis***Valor arquitectónico**

La quinta categoría de análisis, valor arquitectónico. “Los valores entendidos como atributos otorgados a los objetos mediante los cuales se ha definido el patrimonio cultural”. “las herramientas conceptuales que, en la elaboración de la lista preliminar y la selección final de bienes, los objetivos del inventario, permiten calificar los bienes como de valor cultural” (Como se cita en el ministerio de Cultura, 2005, p. 23).

Nueva Agenda Urbana – Hábitat III

Se realizó la revisión a partir de las categorías de análisis para establecer la relación con los principios establecidos en la nueva agenda urbana.

Figura 19

Iconos De Categoría De Análisis



Recuperación identidad cultural

La primera categoría de análisis, recuperación identidad cultural

reconoce que la cultura y la diversidad cultural son fuentes de enriquecimiento para la humanidad y realizan un aporte importante al desarrollo sostenible de las ciudades, los asentamientos humanos y los ciudadanos, empoderándolos para que desempeñen una función activa y singular en las iniciativas de desarrollo. (Nueva Agenda Urbana [NAU], 2017, párr. 5).

Posición teórica orientadora. Apropiación del patrimonio cultural a partir de la rehabilitación arquitectónica, la valoración del paisaje natural y el agroturismo.

Los proyectos de rehabilitación poseen estrategias para la apropiación del patrimonio cultural. Estas incluyen la valorización del paisaje natural y el agroturismo, haciendo que la población se relacione mucho más con el lugar. En este sentido el proyecto de la intervención de la estación de Guachetá deberá consolidar un punto de encuentro para toda la comunidad.

La rehabilitación arquitectónica hace pensar que no es solo la intervención de un espacio ligado a la arquitectura y sus vertientes como espacio físico. A cambio, prioriza la apropiación del patrimonio cultural. Por consecuencia, la intervención deberá hacer alusión a situaciones y costumbres del municipio tales como: venta de productos agrícolas y artesanales en las estaciones.

Diferentes definiciones sobre la rehabilitación, como lo expone Eugene Viollet le DUC: Se le atribuye una de las posturas más polémicas en el ámbito de la rehabilitación, decía que devolver al edificio el estado que una vez tuvo o que no va a tener. Sus seguidores aplicaron este principio, permitiendo la libertad de creatividad sobre el patrimonio cultural. La rehabilitación de un espacio se plantea para el relacionamiento social de las personas en un lugar, donde las personas sientan y se apropien del mismo.

El desarrollo que se logra a través de estas intervenciones comprende los diferentes espacios de la rehabilitación. Puesto que la aplicación de las técnicas de rehabilitación se debe emplear en por de la conservación del estilo. Que las convierte en un agente fundamental para atacar el deterioro y la

perdida de la identidad del lugar. La actuación de estas técnicas sobre el edificio se encarga primeramente de identificar cada uno de los aspectos que ocasionan las fallas encontradas.

Así mismo la rehabilitación debe contar con el análisis de articulación con el lugar ya que ningún elemento debe quedar libre o separado, puesto que esto se suma a las áreas del desarrollo socio cultural.

Para tener un buen resultado de una intervención no está en haber aplicado un tratamiento de forma correcta, sino de haber sabido entender la pieza y saber obtener todas sus posibilidades. Para ello, una de las bases de la rehabilitación es el conocimiento exhaustivo del objeto a tratar, tanto a nivel material como documental. Una buena documentación nos aportará importantes datos de sus características físicas de su valor histórico y artístico. Estos últimos aspectos favorecerán el entendimiento de las circunstancias que puedan rodear la pieza y de las formas de ejecución en su momento histórico (Ministerio de educación, cultura y deporte, Gobierno de España, s. f).

Según lo expresado anteriormente cabe destacar que las posturas de los diferentes autores abordados nos ayudan a entender el proceso de la rehabilitación. Desde todos los campos con el fin de no cometer errores en el momento de la documentación o en la intervención del edificio o monumento

Recuperación de identidad para transmitir conocimiento cultural

Figura 20

Primer Principio Establecido Por Categorías.



Elaboración propia

Para transmitir el conocimiento cultural es necesario primero la recuperación de la identidad con el entorno, de esta manera se puede transmitir de forma adecuada, para generar apropiación de un lugar.

Figura 21

Conexión actividades de personas con consecuencias en la historia



Elaboración propia

La conexión urbano rural es de vital importancia para el desarrollo de cualquier proyecto arquitectónico, ya que no se puede segregar la relación que existe. Respetando su historia, por medio del planteamiento de alternativas de conexión que garanticen la preservación, conservación y vinculo de los pobladores con el lugar.

Figura 22

Conservación Del Valor Arquitectónico Mediante Alianzas

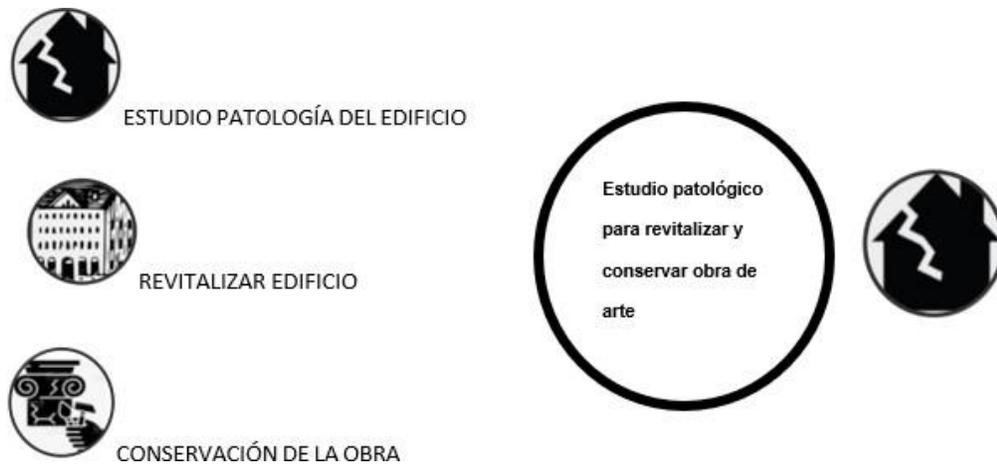


Elaboración propia

La búsqueda de alianzas es necesaria para la conservación de un patrimonio, ya que no es solamente darle valor arquitectónico a un espacio, sino que se necesita generar estrategias o actividades que le permita sostenerse a sí mismo.

Figura 23

Estudio Patológico Para Rehabilitar Y Conservar Obra De Arte



Elaboración propia

El estudio patológico de un edificio se elabora mediante la revisión del estado actual del mismo, ya que este estudio es importante para realizar la revitalización y conservación de la obra de arte.

Los primeros conceptos o teorías de los autores exponen que las restauraciones se deben realizar paso a paso, con el fin de hacer una buena intervención sin que se torne a falsa. Además, que el proyecto sea el detonante de comunicación y sociabilidad entre las personas de lugar. Con el fin de que se apropien del mismo.

Conclusiones.

Una vez culminada la investigación se planteó la posición teórica orientadora de autoría propia, partiendo de los conceptos, autores y definiciones estudiadas que me permitieron el desarrollo de dicha teoría pensando en el municipio de Guachetá; denominada **“CORREDOR FÉRREO MUYSKA: Reactivación cultural y patrimonial de La región del Valle De Ubaté mediante la recuperación Y Rehabilitación del corredor férreo sus infraestructuras. Caso: Estación La Isla del Municipio De Guachetá,**

Cundinamarca”, esta consistió en aspectos históricos, culturales y patrimoniales del sector, restaurando los edificios patrimoniales, con el fin de generar una reapropiación de la población, al conocer y destacar sus valores que los identifican.

2. REPERTORIOS DESARROLLO DE PROYECTOS DE INTERVENCIONES SISTEMA FÉRREO.

A continuación, se presentarán tres proyectos que guardan similitud con el proyecto propuesto, estudiando sus aspectos específicos de carácter formal y propuestas de intervención de esa forma obtener estrategias que ayuden a resolver el desarrollo del proyecto.

Parque lineal ferrocarril de Cuernavaca

- Arquitectos Gaeta-Springall
- Ciudad: Ciudad de México
- País: México
- Año: 2017
- Área: 4,6 km

Antecedentes: Creo espacios verdes al lado y lado de la red férrea y espacios donde las personas pueden interactuar con la cultura, el proyecto conecta a 22 colonias.

Figura 24

Análisis Principios Conceptuales En Vista General



Nota: Adaptado de: Latitud, primer lugar del concurso público parque lineal Ferrocarril de Cuernavaca en México por Archdaily.co. 2017. (<https://www.archdaily.co/co/886566/parque-lineal-ferrocarril-de-cuernavaca-gaeta-springall-arquitectos>> ISSN 0719-8914).

El Proyecto se localiza sobre la zona urbana en donde se identifican gran cantidad de tipologías edificatorias, la idea fue relacionarlo con el espacio público. Su estructura se encuentra asentada en un paisaje natural, el cual permitirá a los habitantes realizar actividades al aire libre, a través de corredores peatonales al lado y lado de la red férrea.

Figura 25

Análisis Principios Conceptuales En Vista General 2

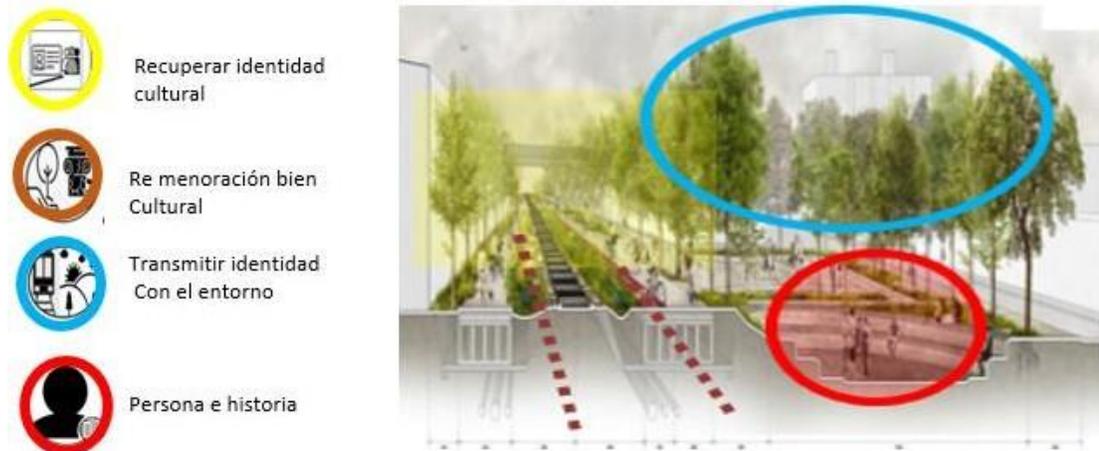


Nota: Adaptado de: Latitud, primer lugar del concurso público parque lineal Ferrocarril de Cuernavaca en México por Archdaily.co. 2017. (<https://www.archdaily.co/co/886566/parque-lineal-ferrocarril-de-cuernavaca-gaeta-springall-arquitectos>> ISSN 0719-8914)

Análisis con categorías de la PTO.

Figura 26

Análisis Categorías De Análisis PTO En Corte



Nota: Adaptado de: Latitud, primer lugar del concurso público parque lineal Ferrocarril de Cuernavaca en México por Archdaily.co. 2017. (<https://www.archdaily.co/co/886566/parque-lineal-ferrocarril-de-cuernavaca-gaeta-springall-arquitectos>> ISSN 0719-8914).

Figura 27

Figura. Estrategias

1. Rescate de piezas patrimoniales.
2. Identidad y memoria.
3. Sostenibilidad y calidad ambiental.
4. Preservación del patrimonio.



Nota: Adaptado de: Latitud, primer lugar del concurso público parque lineal Ferrocarril de Cuernavaca en México por Archdaily.co. 2017. (<https://www.archdaily.co/co/886566/parque-lineal-ferrocarril-de-cuernavaca-gaeta-springall-arquitectos>> ISSN 0719-8914).

El presente trabajo de investigación busca abordar la problemática socio cultural que se ha presentado después del abandono y desuso de la red férrea del norte en el municipio de Guachetá Cundinamarca, de esta manera se busca revisar los antecedentes históricos y transformaciones que se evidencian en su estructura. A partir de un análisis del sector con el fin de conocer como está configurado el paisaje y la consolidación de las actividades económicas y culturales, teniendo en cuenta la normativa que actualmente rige con el fin de dar continuidad a los tratamientos establecidos. Por medio del diseño arquitectónico se determina un área específica para la intervención, de esta manera se establecen criterios de implantación y planteamiento del proyecto.

3. APROXIMACIÓN FÍSICO AL LUGAR (GUACHETÁ - CUNDINAMARCA).

3. Aproximación físico espacial al lugar (Guachetá – Cundinamarca).

En el siguiente capítulo se presenta la revisión que se realizó a los diferentes fenómenos urbano rurales que causan la problemática a solucionar. Partiendo de antecedentes y una metodología de análisis que dieron lineamientos a través de unas estrategias las cuales se generaron al final de cada análisis para posteriormente ser transformadas en un diseño.

Antecedentes

El siguiente capítulo contiene datos históricos, ambientales, legales, normativos, políticos, económicos, sociales y de desarrollo que intervienen en municipio de Guachetá. Los cuales determinan puntualmente los lineamientos para desarrollar el proyecto de restauración de las estaciones del ferrocarril. Se describe los conceptos los cuales argumentan y justifican la problemática y la intervención.

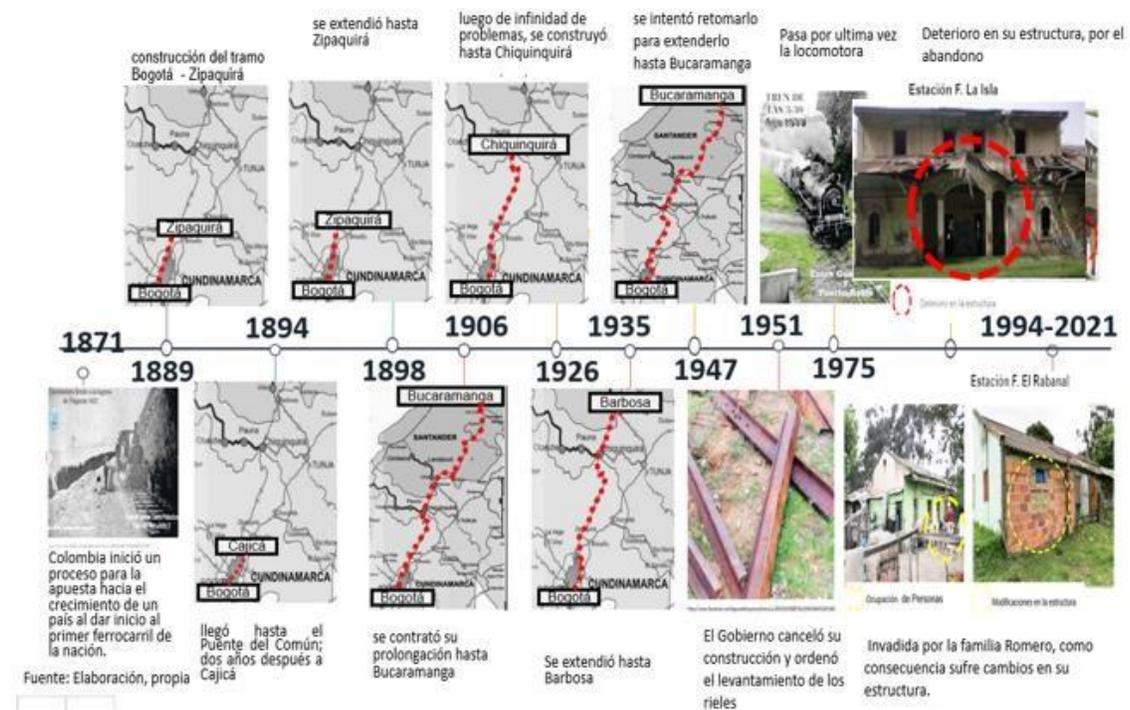
Componente Histórico.

El municipio tiene un gran potencial turístico, por su historia, gastronomía y cultura, a su vez cuenta con dos estaciones del ferrocarril, (la Isla y el Rabanal), las cuales han sido declaradas Bienes de Interés Cultural.

Según el Pedro Ballesteros “En el año 1960 entre en la estación de las abana rumbo a Chiquinquirá a las 6:30 AM y llegaba a su destino a la 1 PM, el valor del pasaje era de 1.6 centavos, que cubría el trayecto de Bogotá – La estación la Isla en Guachetá. Se acabó la línea férrea porque en la estación de Chapinero, existía muchos vándalos, le tiraban piedras al tren, también el tiempo que tardaba era mucho, por eso las personas decidían tomar en transporte vehicular ya que, el bus salía a las 4:30 AM del pueblo y llegaba a Bogotá a las 6:30 AM [comunicación interpersonal, Pedro Ballesteros].

Figura 28

Línea De Tiempo, Sucesos Históricos Del Ferrocarril Del Norte.



Nota Adaptado

Según la historia, se inició la construcción de la red férrea en 1871, llamada ferrocarril del norte, esta red se planteó inicialmente desde Bogotá hasta Bucaramanga, pero no se llevó a cabo, solo se construyó hasta el municipio de Barbosa en 1935, en 1947 se intentó iniciar la construcción hasta Bucaramanga, pero no fue posible, en 1975 quedó en desuso el corredor férreo, como consecuencia de

las malas administraciones, y la llegada del vehículo, ya que era más rápido, a comparación del ferrocarril, que debía parar en todas las estaciones, para descargar o cargar mercancías o para que las personas se bajaran o subieran, esto hacía que el recorrido se fuera más demorado.

Componente ambiental

El municipio de Guachetá Cundinamarca es conocido en la Provincia del Valle de Ubaté, por su producción de carbón mineral de alta calidad. El sector del medio ambiente en el municipio presenta grandes problemáticas en algunas zonas, en razón a que el 82% de la economía del municipio depende de la minería. Y esto ha ocasionado daños ambientales a toda la región, en la investigación se evidencia que existen fuentes de agua totalmente contaminadas por la actividad extractiva. Uno de los grandes daños ambientales reflejados en la investigación son las emisiones de CO₂ (Monóxido de Carbono), emisiones de N₂O (Óxidos de Nitrógeno) y emisión de MP (Material Particulado). Causados por la actividad minera y el transporte en la región.

Figura 29

Vehículos para el transporte del carbón.



Elaboración propia

Respecto del transporte se debe señalar que los combustibles más utilizados para el transporte en la actividad minera es el ACPM, y la gasolina. Ya que, debido a su alto contenido energético estos combustibles son los predilectos en la región. Pero, también son los combustibles que más emisiones producen. Ahora bien, con la nueva troncal del carbón, la busca la conectividad entre los municipios vecinos, ocasionara que haya un aumento en las emisiones de sustancias contaminantes para el medio ambiente. En contraste con lo anterior, el ferrocarril tiene menos emisiones de sustancias contaminantes.

Componente legal

El siguiente marco contiene las leyes que se van a tener en cuenta para el desarrollo de la investigación. De acuerdo con lo anterior en este capítulo se expresa: La ley 1185 de 2008, ley 163 de 1959, ley 76 de 1920, ley 397 de 1997, La Ley 1185 de 2008, el Decreto 1746 de 2003 y el Decreto 1080 de 2015. Con el fin que este material sea clave para cualquier intervención en el municipio de Guachetá.

- Ley 1185 de 2008: Estableció el Sistema Nacional de Patrimonio Cultural y fijó un Régimen Especial de Protección y estímulo para los bienes de dicho Patrimonio que por sus especiales condiciones o representatividad hayan sido o sean declarados como Bienes de Interés Cultural.
- Ley 163 de 1959: Por la cual se dictan medidas sobre defensa y conservación del patrimonio histórico, artístico y monumentos públicos de la Nación.
- Ley 76 1920: Política sobre ferrocarriles, Artículo 1°. Los ferrocarriles de cualquiera clase construidos en Colombia estarán sujetos a las prescripciones de la presente Ley y de los Decretos reglamentarios que el Gobierno dicte en su desarrollo.
- Ley 397 de 1997 (Ley General de Cultura),
- La Ley 1185 de 2008 y el Decreto 1746 de 2003, es de vital importancia reconocer los aspectos

positivos que se pueden desprender de esta investigación, como la restauración de los bienes inmuebles, que se encuentran en deterioro.

Componente Normativo

- **Decreto 1080 de 2015**, bienes y valores culturales que son expresiones de la nacionalidad colombiana, el panorama a esta ley en cuanto a ordenamiento territorial será la ley 388 de 1887, que es la que va a ordenar a todos los municipios para hacer sus planes de ordenamiento territorial POT. En el artículo 3. Función pública del urbanismo y hace esa una breve mención al tema del patrimonio cultural, propende el mejoramiento y calidad de vida los habitantes y la preservación del patrimonio cultural y natural.
- **Decreto 763 de 2009**: Define las competencias de las autoridades y los órganos asesores del Sistema Nacional de Patrimonio Cultural de la Nación: el Ministerio de Cultura, encargado de la coordinación general del sistema, el Instituto Colombiano de Antropología e Historia, el Archivo General de la Nación, el Instituto Caro y Cuervo, el Consejo Nacional de Patrimonio Cultural, los Consejos Departamentales y Distritales de Patrimonio Cultural, los departamentos, los distritos y municipios, las autoridades indígenas, las autoridades de que trata la ley 70 de 1993.
- **Decreto 746 DE 1996 (abril 24)**: Por el cual se declara Monumento Nacional, los edificios de pasajeros de las Estaciones del Ferrocarril en País Decreto Nacional.
- **Decreto 763 de 2009**: también reglamenta el Art. 6 de la Ley 1185 de 2008, que modifica el Art. 10.
- **Acuerdo 26 DE 2000**: Por el cual se adopta el Esquema de Ordenamiento Territorial Municipal – EOTM del municipio de Guachetá, definen los usos del suelo para las diferentes zonas de los sectores rural y urbano.
- **Convenio interadministrativo de cooperación 2142/11 entre Ministerio de Cultura e INVIAS**: Aunar esfuerzos técnicos, administrativos, jurídicos y financieros para desarrollar las

estrategias, planes y programas tendientes a la implementación del Plan Nacional para la Recuperación de las Estaciones del Ferrocarril (PNREF) de propiedad de INVIAS.

- **NSR10:** Norma que regula los sistemas constructivos. Reforzamiento estructural, el objetivo es cumplan con lineamiento de esa forma certificar que la estructura empleada para su construcción es sismo resistente.
- **Esquema de ordenamiento territorial municipal – EOTM:** En sus artículos 3 y 5 tienen como objetivo consolidar un desarrollo sustentable y sostenible, supliendo las necesidades de los habitantes y recuperando el patrimonio histórico – cultural. Orientado al desarrollo social y económico.

Por el municipio de Guachetá pasa la línea férrea del norte que se encuentra inactiva, en la época del auge de los ferrocarriles que en la época funcionaban le dio relevancia nacional al municipio, se está formulando un proyecto de reactivación de esta red llamado tren del carare.

Componente Político

Plan De Desarrollo Municipal 2020-2024:

El gobierno municipal provee las bases y los lineamientos estratégicos para la formulación de las políticas públicas, por medio del plan de desarrollo municipal, conformado por una parte estratégica y un plan de inversiones a corto plazo y mediano plazo, el cual se encuentra regulado en por medio de la Ley 152 de 2004 (Ley Orgánica del Plan de Desarrollo). El plan de desarrollo del municipio de Guachetá Cundinamarca Del Periodo 2020-2024, Denominado “Guachetá Unida, Incluyente Y Transformada” bajo el mandato del alcalde Jeffer Manuel Siatoba Barbosa, el cual establece como objetivo de desarrollo Integrar los sentires y las distintas visiones de los actores del territorio a nivel urbano y rural, procurando la ordenación del territorio, para el aprovechamiento de la vocación.

productiva en equilibrio con el ecosistema y la protección de la estructura ecológica, cuidando el recurso hídrico, promoviendo la resiliencia y desarrollando acciones orientadas a la adaptación al cambio climático. Resaltar la familia como principal instrumento del tejido social, a la mujer como protagonista de la unión e inclusión y al capital humano como herramienta de transformación. Con una visión de largo plazo en educación, garantía en el acceso y humanización en la prestación de servicios de salud, fomento de la cultura y el deporte orientados a proyectos de vida, y oferta de servicios para la recreación y el aprovechamiento del tiempo libre. Reconocimiento de las diferentes poblaciones y minorías.

enfocando sus necesidades a emprendimientos sociales innovadores y promoción de la multiculturalidad; impulso a la infraestructura para el desarrollo en todas sus dimensiones, la competitividad y la integración regional, destacando la gobernanza como conductor y articulador de todos los procesos, del empoderamiento de su gente, la recuperación de la confianza en las instituciones y la acertada toma de decisiones en la búsqueda constante del bienestar y la mejora de la calidad de vida de la comunidad en general. (Plan de Desarrollo Municipal Guachetá Unida, Incluyente y Transformada 2020-2024).

Las estrategias de este Plan de Desarrollo Municipal se diseñaron a partir de la planeación estratégica que permitió realizar diagnósticos participativos que posibilitaron identificar la agregación de necesidades de los distintos sectores de la población, al igual que sus diversos intereses, los cuales una vez analizados, nos contribuyeron en la orientación hacia la focalización de los aspectos prioritarios para el desarrollo de Guachetá. De esta manera, se diseñaron cinco (5) líneas estratégicas que agrupan veinte (20) programas, cuarenta y dos (42) subprogramas y ciento noventa y seis (196) metas de producto, logrando articular la parte estratégica con la táctica para construir un futuro compartido en procura de vincular acciones presentes que beneficien generaciones futuras.

A partir de la Visión 2036 de Guachetá, se diseñó el Plan de desarrollo Municipal que se encuentra alineado con el Plan Nacional de Desarrollo. Y, dentro de la estructura de planeación, se asumió de manera estratégica el diseño de Políticas y Planes que se convertirán en la base de ejecución mediante la parte táctica (productos) la cual estará acompañada de una batería de indicadores complementarios que se formularán en los planes de acción. Mediante esta batería de indicadores complementarios se realizará la evaluación y seguimiento al avance en el logro de los bienes y servicios que satisficieran las necesidades de los Guachetunos y contribuirán al cumplimiento de metas del gobierno municipal – departamental - nacional.

Plan Nacional De Desarrollo 2018-2022:

Componente Económico

Por medio del Decreto No. 0165 del 20 de diciembre de 2019, se liquidó el presupuesto de renta, recursos de capital y gastos del municipio de Guachetá Cundinamarca para la vigencia del 1 de enero de 2020 al 31 de diciembre de 2020, y se discriminan las apropiaciones, se clasifican y definen los gastos.

El total del presupuesto para el año 2020 fue de once mil trescientos sesenta y cuatro millones cuatrocientos veinte mil ciento ochenta y un peso moneda corriente, de acuerdo con el artículo 2 del decreto como se evidencia en la siguiente imagen.

Para el año 2016, de acuerdo con el periódico La Villa de Ubaté se destinaron 8.500 millones en temas de educación, salud y necesidades básicas, según la alcaldía municipal la ejecución del presupuesto de gastos e inversiones inicialmente están distribuidos de la siguiente manera.

Tabla Figura: Plan de Desarrollo Municipal de Guachetá Cundinamarca, 2016. P.86**Tabla3***Plan De Desarrollo Municipal De Guachetá Cundinamarca, 2016. P.86*

DETALLE	PRESUPUESTO DEFINITIVO	DISPONIBILIDADES	SALDO DISPONIBLE	%DI
CONCEJO MUNICIPAL	178,583,669.54	84,879,672.00	93,703,997.54	47,53
GASTOS DE PERSONAL	157,244,117.00	65,698,018.00	91,546,099.00	41,78
SERVICIOS PERSONALES	22,857,494.00	9,860,438.00	12,997,056.00	43,14
Sueldo Personal de Nomina	15,876,498.00	8,419,355.00	7,457,143.00	53,03

Nota: Adaptado de "Acuerdo No. 007 de 2016" Plan de Desarrollo Municipal de Guachetá Cundinamarca, 2016. P.86

Componente socio cultural

En el municipio de Guachetá Cundinamarca, su población asciende de acuerdo a datos estadísticos del DANE a 12.405 personas. De acuerdo al Censo Nacional de Población y vivienda realizado en el 2018. Asimismo, el estudio arroja que el total de hogares es de 4.227.

Igualmente, otro de los aspectos a tener en cuenta en la caracterización de la población del municipio de Guachetá Cundinamarca es lo relacionado al enfoque de género, en la cual se evidencia que el estado civil predominante en la región es soltero con un porcentaje del 37%.

Componente de participación (actores)

las entidades principales públicas que intervendrán para el desarrollo de este proyecto de revitalización urbana en el municipio de Guachetá serán:

gobernación de Cundinamarca: administra los asuntos seccionales y la planificación y promoción del desarrollo económico y social dentro de su territorio departamental bajo lo establecido por la constitución.

alcaldía municipal de Guachetá: esta entidad interviene como actor administrativo que gestiona y administra los recursos delegados para el municipio, promoviendo los proyectos de desarrollo para la infraestructura.

Las entidades principales que intervendrán para el desarrollo de este proyecto de revitalización urbana en el municipio de Guachetá serán:

Figura 30

Actores Públicos, Privados Y Sociales

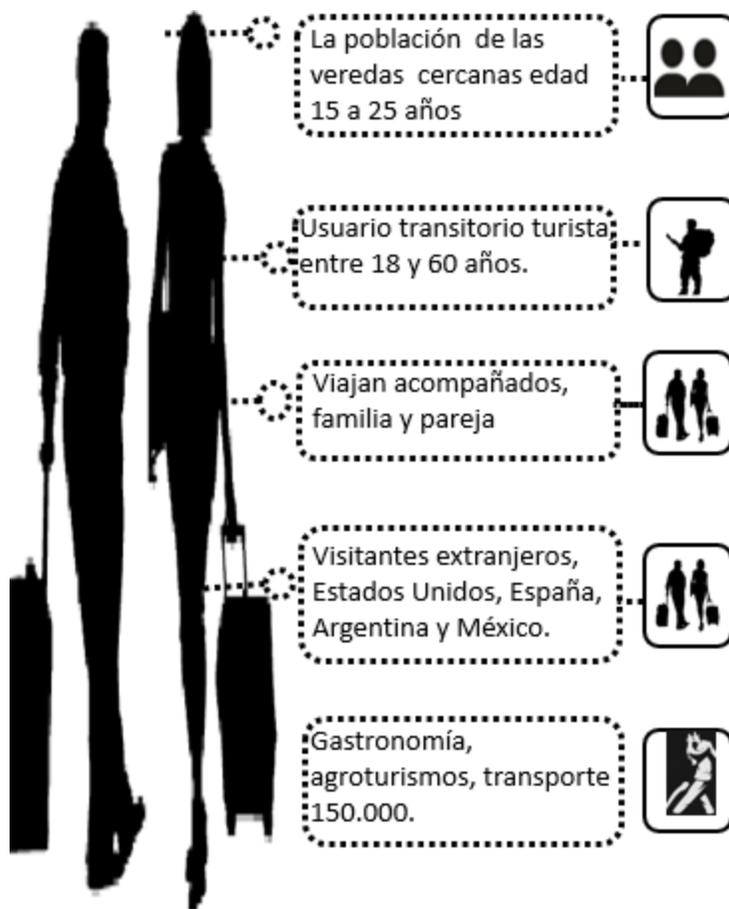
PUBLICOS	
➤ Alcaldía Municipal de Guacheta	
➤ Casa de la Cultura de Guacheta	
➤ Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca (CAR)	
➤ Gobernación de Cundinamarca	
➤ Ministerio de Transporte	
➤ Ministerio de Cultura	
➤ Agencia Nacional de Infraestructura (ANI)	
➤ Instituto Nacional de Vías (INVIAS)	
➤ Departamento Nacional de Planeación (DNP)	
PRIVADOS	
➤ CARBOCOQUE	
➤ INVERSIONES SAN CARLOS – MILPA.	
➤ COLFRANCE	
➤ Ferrocarriles del Norte de Colombia S. A.	
SOCIALES	
➤ Asociación de Comerciantes de Guacheta	
➤ Junta de Acción Comunal de la Vereda El Rabanal	
➤ Junta de Acción Comunal de la Vereda La Isla	

Usuario

Al rehabilitar la estación se beneficia la línea del ferrocarril, y el sector inmediato de las veredas, Punta Grande, La Puntica, Gacha, Pueblo Viejo, Ticha, Rabanal, y la Isla al beneficiando la población que vive allí, al generar turismo, y a su vez se puede utilizar las estaciones del ferrocarril, para la pedagogía, el valor patrimonial, construyendo la identidad cultural de los habitantes.

Figura 31

Usuario.



Fuente: Elaboración propia

Diagnostico Territorial Y Del Espacio

En el siguiente aparte se realizó un análisis detallado del territorio en tres escalas, puntualizando las problemáticas y así implementar estrategias de intervención adecuadas para el beneficio de la población. Las escalas son: macro, meso, micro y puntual, en las cuales se estudiaron la estructura ecológica principal, funcional y de servicios, socio económica y espacial.

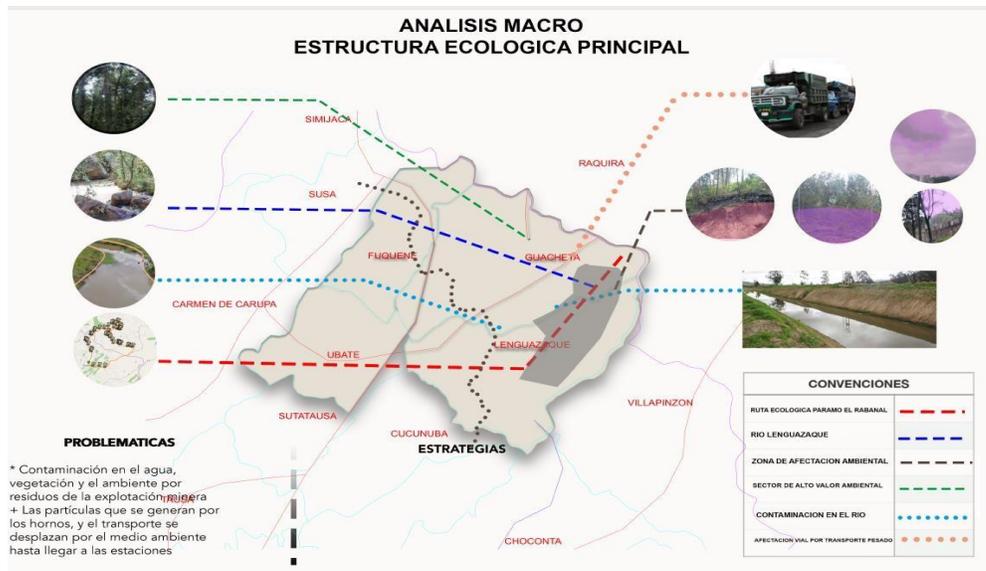
Mediante los siguientes análisis se entenderá las problemáticas que presenta el territorio vinculadas al problema de investigación, las cuales van a ser esenciales para el planteamiento y desarrollo del proyecto.

Escala macro**Estructura ecológica principal.**

En los municipios de Guachetá, Fúquene, y Lenguazaque se identificó una problemática en común, como es el deterioro ambiental ocasionado por el transporte de carga pesada, ya que los vehículos funcionan con combustible ACPM, el cuales es un alto contaminante por las emisiones de CO₂.

Figura 32

Mapa De Análisis Estructura Ecológica Principal, Escala Macro



Elaboración propia.

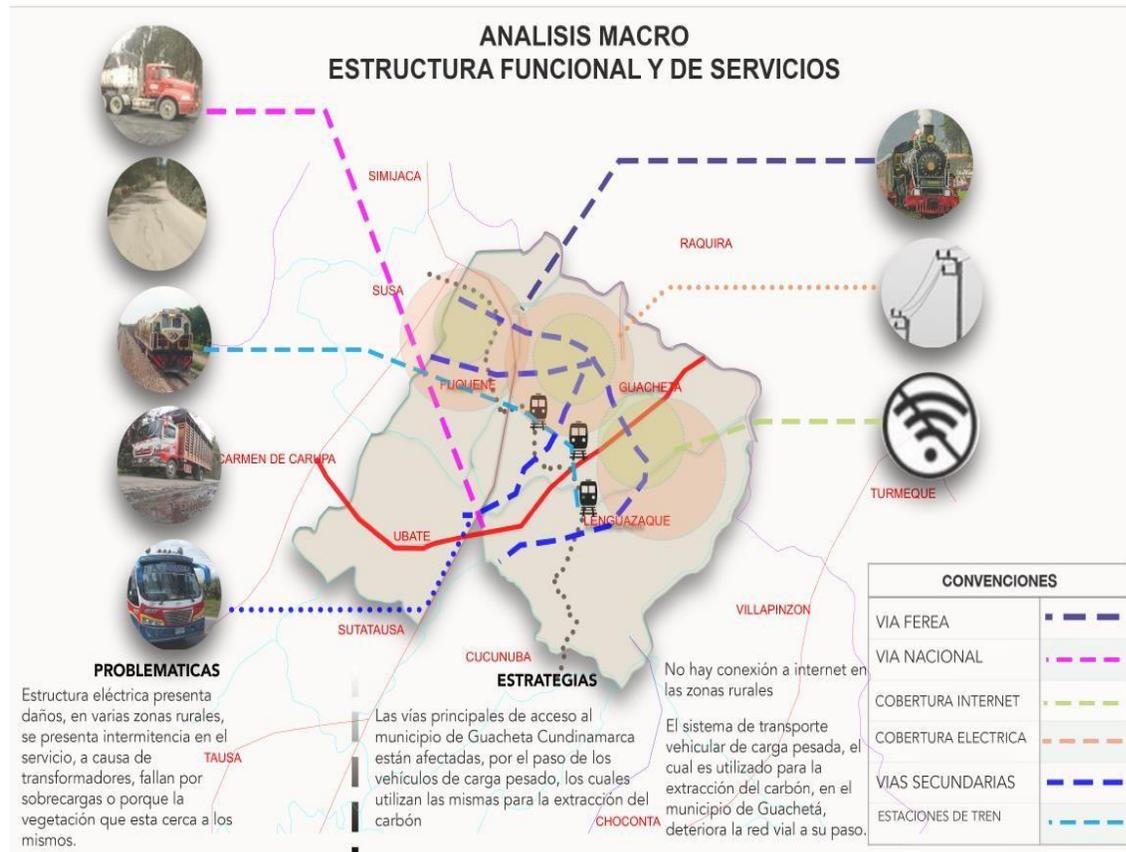
La problemática que se identificó fue la contaminación que presentan las principales fuentes hídricas, por causa de los vertimientos de desechos producidos por la industria minera, los cuales se depositan sin ningún control.

Estructura funcional y de soporte.

La industria minera es importante a nivel nacional por ende se debe pensar en un sistema de transporte regional el cual sea completamente desarrollado, para que un correcto funcionamiento de esta actividad.

Figura 33

Mapa de análisis estructura funcional y de soporte, escala macro.



Elaboración propia.

El tránsito de los vehículos de carga por las principales vías del municipio de Guachetá, Fúquene, y Lenguazaque, han deteriorado la maya vial y ocasionando deterioro en él, ambiente ya que los vehículos funcionan con combustible fósil, como es el ACPM, este al emitir los gases CO2 quedan en el ambiente.

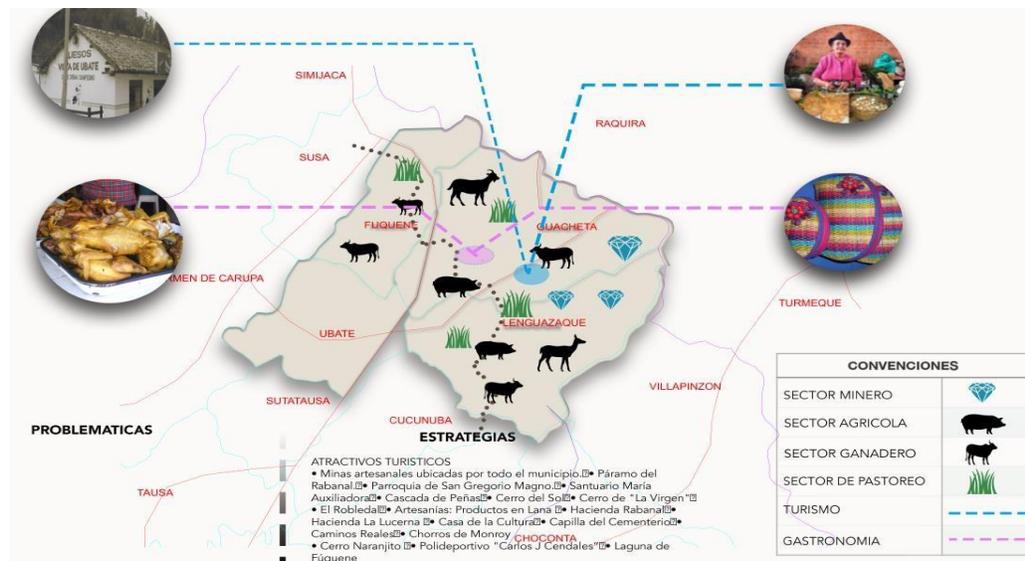
Estructura socio – económica y espacial

Esta estructura permite identificar las actividades económicas desarrolladas en los municipios de Guachetá, Fúquene y Lenguazaque, identificando sus beneficios o daños que estos genera. También identificar el tejido social el cual se encuentra en estos beneficios.

El desarrollo económico de los municipios Guachetá, Lenguazaque, y Fúquene, abarcan 4 actividades económicas, como principal la minera, seguida de la ganadería, agricultura por ultimo y no menos importante el pastoreo, el cual es utilizado para la alimentación de los animales.

Figura 34

Mapa De Análisis Estructura Socio - Económica Y Espacial, Escala Macro

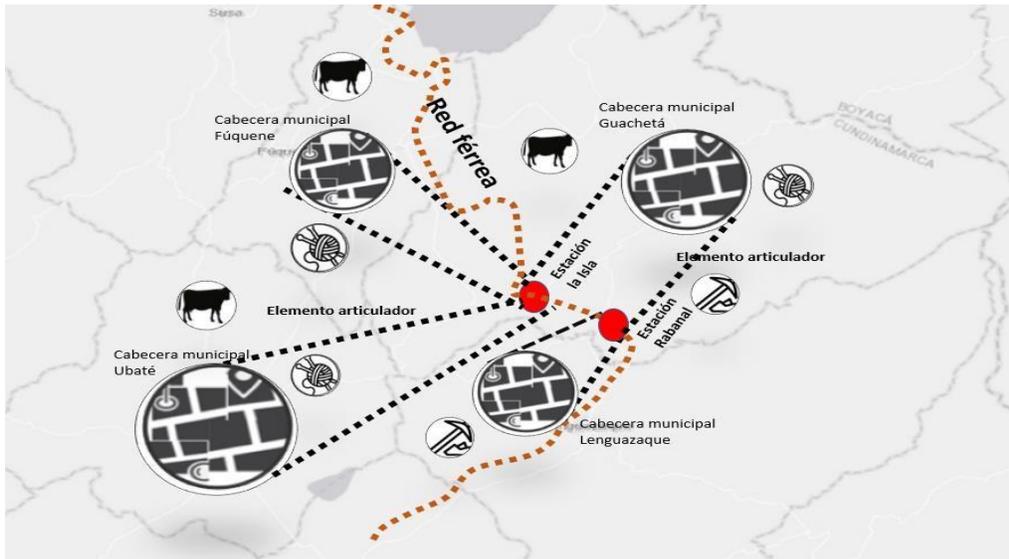


Elaboración propia.

Las siguientes son las estrategias que surgieron a partir de las problemáticas:

Figura 35

Estrategias Estructura Socio Económica Y Espacial Escala Macro.



Elaboración propia.

Se propone articular los centros municipales con los edificios de las estaciones, con el fin de lograr una reapropiación del patrimonio cultural por parte de la población, usando la red férrea.

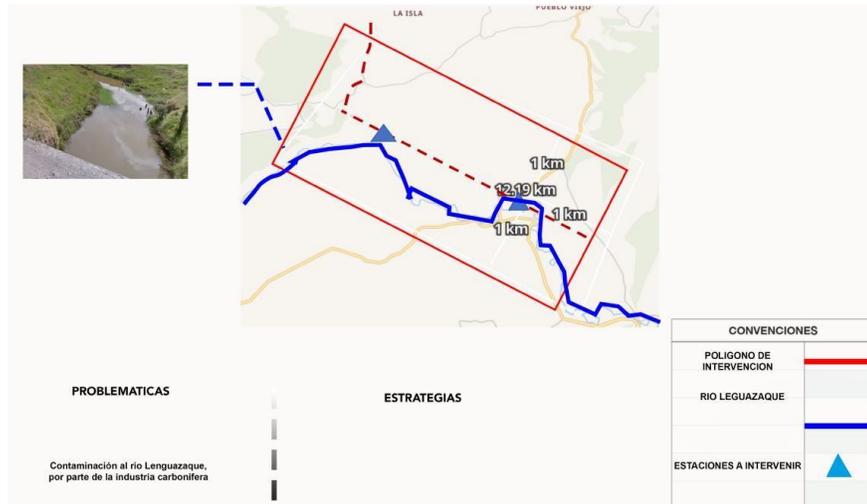
Escala meso

Estructura ecológica principal.

En esta escala se analizó dos veredas en las cuales están ubicadas las estaciones del ferrocarril, en las cuales se encuentra el río Lenguaque que también se está viendo afectado por los problemas anteriormente mencionados.

Figura 36

Mapa de análisis estructura ecológica principal, escala meso.



Nota. Adaptado de: "Guachetá" con Google Earth + Adobe Illustrator. 2021.

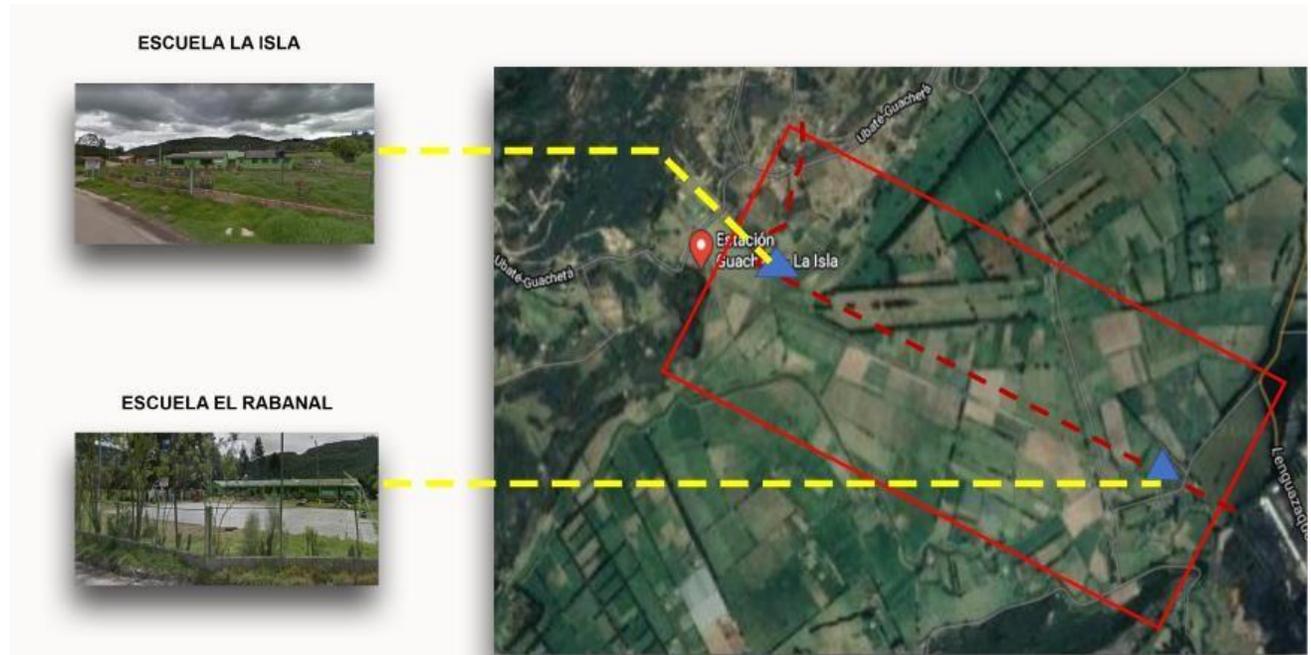
La problemática que se evidenció fue la contaminación de este cuerpo hídrico, debido al transporte del carbón, el cual se encuentra ubicado cerca de las estaciones, los vehículos que se emplean para el transporte del coque funcionan con combustible ACPM, el cual emite gases CO₂, los cuales quedan en el ambiente.

Estructura funcional y de soporte.

En la presente estructura se buscó hallar los equipamientos que están cerca de las estaciones como punto de partida los cuales van a aportar en el desarrollo del proyecto.

Figura 37

Mapa De Análisis Funcional Y De Soporte, Escala Meso



Nota. Adaptado de: "Guachetá" con Google Earth + Adobe Illustrator. 2021

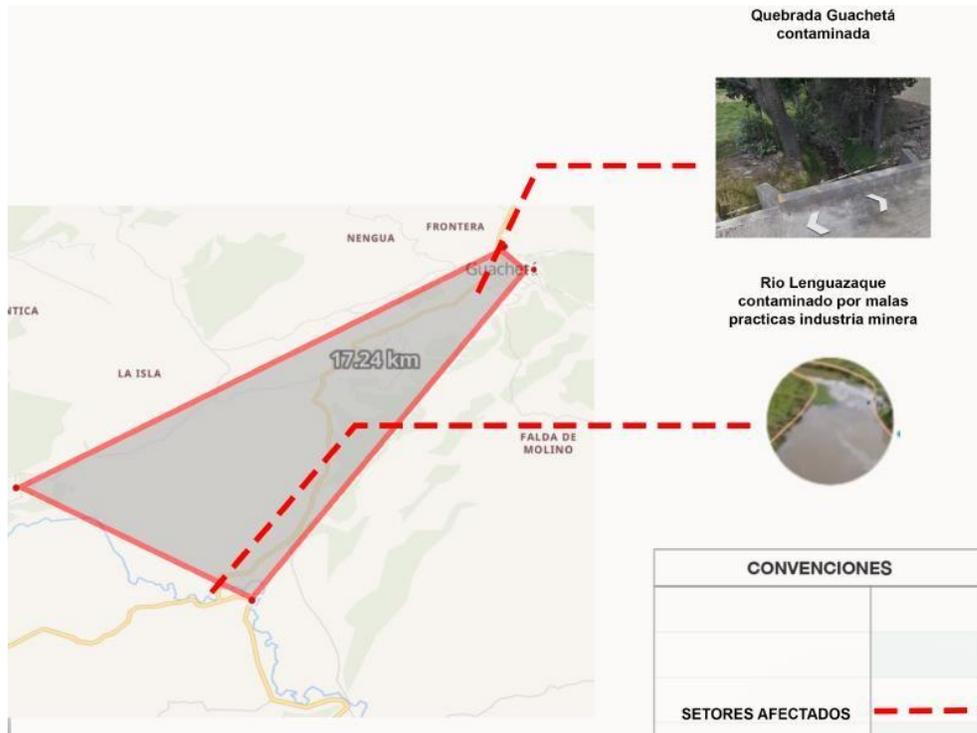
Teniendo en cuenta la importancia de la cultura en el proyecto se identificaron dos equipamientos, los cuales van a permitir la reapropiación del patrimonio cultural, ya que estos son escuelas.

Escala micro

Esta escala me permite identificar la problemática que presenta los distintos cuerpos de agua los cuales se encuentran en el polígono de análisis, como es la quebrada Santander la cual no presenta caudal de agua, pero se ve afectada por la problemática, también se identificó un ballado en cercanías a la estación el Rabanal, el cual presenta bajo nivel de contaminación.

Figura 38

Mapa De Análisis Estructura Ecológica Principal, Escala Micro.



Nota. Adaptado de: "Guachetá" con Google Earth + Adobe Illustrator. 2021

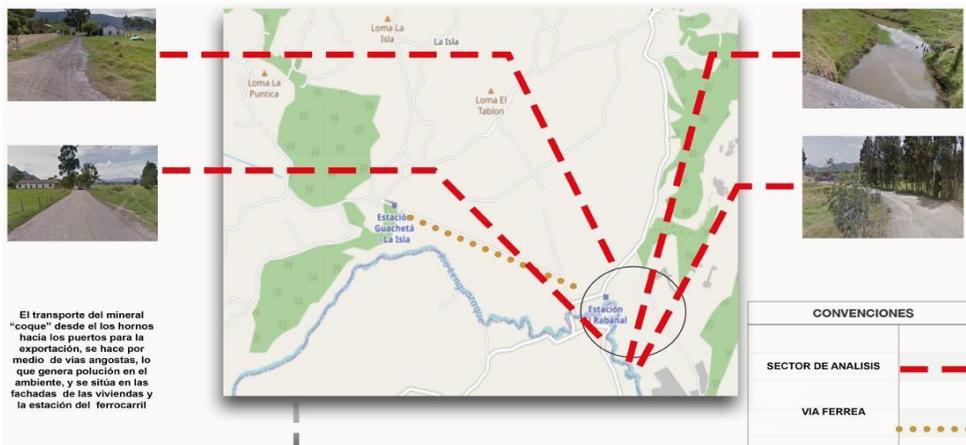
Debido a que el único medio de transporte que en la actualidad se utiliza para la extracción del carbón y sus derivados son los vehículos de carga los cuales transitan por la principal del municipio, la cual no está diseñada para el tránsito de estos vehículos ocasionando diferentes problemáticas.

Escala puntual

Esta escala me permitió identificar puntualmente las diferentes problemáticas que se encuentran en el entorno de los edificios de las estaciones.

Figura 39

Mapa De Análisis Estructura Ecológica Principal, Escala Puntual.



Nota. Adaptado de: "Guachetá" con Google Earth + Adobe Illustrator. 2021

En este análisis se identificó la problemática que se está presentando por el paso de los vehículos de carga pesada los cuales están agravando el deterioro de las fachadas de la estación el rabanal, ya que estos pasan a pocos metros de la misma.

Tabla 4

Diagnostico 2 Profundización

FICHA No: 001 Chip Catastral		UNIVERSIDAD La Gran Colombia Facultad de (R)		CORREDOR FÉRREO MUYSKA: Reactivación cultural y patrimonial de la región del Valle De Ubaté mediante la recuperación y rehabilitación del corredor férreo y sus infraestructuras. caso: estación la isla del municipio de Guachetá, Cundinamarca.		BAIRON FELIPE ROJAS GONZALEZ Estudiante - Arquitectura Universidad La Gran Colombia E-MAIL: brojasp@ugr.ac.columbia.edu.co	
1. IDENTIFICACION				CODIGO FICHA: 202104-2			
NOMBRE DEL BIEN: Estación del Ferrocarril Rabanal		Clasificación arquitectónica:		Habitacional. Vivienda urbana Unifamiliar.			
OTROS NOMBRES:							
MODALIDAD:		Inmueble de Interés Cultural (IIC) x		Sector antiguo(SA)		Sector de Interés Cultural (SIC)	
APLICACIÓN:		Sector de Interés Cultural (SIC) x		Monumentos conmemorativos y artísticos (MCA)		Sector de Desarrollo Individual(SDI)	
CATEGORÍA:		De. 606/2001: Conservación tipológica (CT) x		Conservación Integral (CI) x		Restitución parcial (RP)	
DECLARATORIA		Tiene Declaratoria como BIC? x		Acto Administrativo de la Declaratoria: x		Conservación Arquitectónica (A)	
Ambito de la Declaratoria:		Nacional		Declaratorias Anteriores:		Restitución total (RT)	
2. LOCALIZACION				Decreto 746 del 24 de abril de 1996			
Departamento: Cundinamarca		Municipio: Guachetá		Dirección actual:			
Localidad: Guachetá		No. Localidad:		Dirección antigua:			
Barrio: Vereda el Rabanal		Cod. Barrio:		UPR:		No. UPR:	
Decreto / Plancha No.		No. MANZANA:		No. PREDIO:		No. UPR: 5340365.00 Y= 73710882.00 Plan. Urbanístico	
No. MANZANA:		No. PREDIO:		No. UPR:		No. UPR:	
No. PREDIO:		No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:	
No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:	
No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:	
No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:	
No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:	
No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:	
No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:	
No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:	
No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:	
No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:	
No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:	
No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:	
No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:	
No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:	
No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:	
No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:	
No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:	
No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:	
No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:	
No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:	
No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:	
No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:	
No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:	
No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:	
No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:	
No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:	
No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:	
No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:	
No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:	
No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:	
No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:	
No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:	
No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:	
No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:	
No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:	
No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:	
No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:	
No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:	
No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:	
No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:	
No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:	
No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:	
No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:	
No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:	
No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:	
No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:	
No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:	
No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:	
No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:	
No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:	
No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:	
No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:	
No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:	
No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:	
No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:	
No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:	
No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:	
No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:	
No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:	
No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:	
No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:	
No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:	
No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:	
No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:	
No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:	
No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:	
No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:	
No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:	
No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:	
No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:	
No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:	
No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:	
No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:	
No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:	
No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:	
No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:	
No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:	
No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:	
No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:	
No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:	
No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:	
No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:	
No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:	
No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:	
No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:	
No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:	
No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:	
No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:	
No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:	
No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:	
No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:	
No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:	
No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:	
No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:	
No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:	
No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:	
No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:	
No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:	
No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:	
No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:	
No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:	
No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:	
No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:	
No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:	
No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:	
No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:	
No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:	
No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:	
No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:	
No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:	
No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:	
No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:	
No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:	
No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:	
No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:	
No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:	
No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:	
No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:	
No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:	
No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:	
No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:	
No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:	
No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:	
No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:	
No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:	
No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:	
No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:	
No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:	
No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:	
No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:	
No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:	
No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:	
No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:	
No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:	
No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:	
No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:	
No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:		No. UPR:	
No. UPR:		No. UPR:					

Tabla 5

Diagnostico 2 Profundización

FICHA No. 001 Chip Catastral		UNIVERSIDAD La Gran Colombia Facultad de PEI		CORREDOR FÉRREO MUYSKA: Reactivación cultural y patrimonial de la región del Valle De Ubaté mediante la recuperación y rehabilitación del corredor férreo y sus infraestructuras. caso: estación la isla del municipio de Guachetá, Cundinamarca.		BAIRON FELIPE ROJAS GONZALEZ Estudiante - Arquitectura Universidad La Gran Colombia E-MAIL: broj93@uagracolombia.edu.co					
5. ASPECTO FISICO		Área del Predio: 1958m2	Número de Pisos: 1	Uso Actual: 1	Tiempo:	Estrato: 0	Tipología: 1958m2	Continua:	Aislada: x	Mixta:	
CARACTERÍSTICAS:		Área total construida: 325m2	Área Antejardín:	Área Libre:	Área Lote:	Área Catastral:					
DIAGNOSTICO GENERAL DEL ESTADO DE CONSERVACION:		Estado de conservación deficiente, sus conceptos volumétricos, tipológicos y estéticos ya han sido intervenidos de una forma inadecuada por parte de la familia que actualmente la ocupa, en el exterior se identificaron modificaciones de consideración en su estructura, no fue posible ingresar al inmueble debido a que la familia no lo permitió.									
CRITERIOS DE CALIFICACION:		CARACTERÍSTICAS URBANÍSTICAS:		CARACTERÍSTICAS ARQUITECTONICAS:		CARACTERÍSTICAS AMBIENTALES:					
Representar en alguna medida y de modo tangible o visible una o más épocas de la historia de la ciudad o una o más etapas de la arquitectura y/o urbanismo en el país.		El inmueble se ubica en un lote esquinero alisado, aprovecha su frente de mayor longitud para desarrollar la fachada principal		Edificio aislado de 1 nivel, de lenguaje predominio del lino sobre el vano, implementa cubiertas a dos aguas, los muros presentan excepcional manejo de paleta cementado (cal y arena) con terminación en pintura.							
Ser un testimonio o documento importante en el proceso histórico de planificación o formación de la estructura física del municipio.		Ser un ejemplo cultural importante de un tipo de edificación o conjunto arquitectónico.		Edificación característica del estilo ecléctico de años 20 y 30 de presencia en Colombia							
Ser un testimonio importante de la conformación del hábitat de un grupo social determinado.		Constituir un hilo de referencia urbana culturalmente significativo en el municipio.									
Ser un ejemplo destacado de la obra de un arquitecto urbanista o de un grupo de estos de trayectoria reconocida a nivel nacional o internacional.		Estar relacionado con personalidades o hechos significativos de la historia de la ciudad o del país.									
DESCRIPCIÓN GENERAL:		Edificación característica del estilo ecléctico de años 20 y 30 de presencia en Colombia									
6. INTERVENCIONES		DER. DE EDIFICABILIDAD / UPZ:		DER. DE PLUSVALÍA:		SI:		NO:		PORCENTAJE EXENCIÓN PREDIAL ACUERDO 426/2009:	
FECH. CONSTRUCCION:		SIGLO: XX		CONSTRUCTOR:		LIC. CONSTRUCCION:		TIPO DE INTERVENCION:			
DESCRIPCIÓN DE LAS INTERVENCIONES:		No es posible realizar ningún tipo de intervención, debido a que la familia que actualmente la habita no permitió realizar la adecuada valoración									
ALTERACIONES A LA EDIFICACION VISIBLES DESDE EL EXTERIOR:		Se evidencia un cerramiento artesanal en la fachada principal del edificio									
POSIBILIDADES DE INTERVENCION:		No se pudo plantear ninguna									
7. VALORACION Y SIGNIFICACION CULTURAL DEL BIEN		*Califique del 1 al 5 donde: 1. Malo 2. Regular 3. Aceptable 4. Bueno 5. Excelente *Segun Decreto 765 de 2009. Ley 1185 de 2008									
VALOR PATRIMONIAL		CRITERIOS DE VALORACION					CRITERIOS URBANOS:				
VALOR HISTORICO		ANTIGUEDAD	AUTORIA	AUTENTICIDAD	CONSTITUCION DEL BIEN	FORMA	ESTADO DE CONSERVACION	CONTEXTO URBANO	CONTEXTO FISICO	REPRESENTATIVIDAD	No se pudo realizar la adecuada valoración del edificio, debido a que no se encontró información relevante sobre la estación y porque no fue posible ingresar
VALOR ESTETICO FORMAL		ESTADO DE CONSERVACION	CONTEXTO URBANO	CONTEXTO FISICO	REPRESENTATIVIDAD	VALOR PATRIMONIAL	VALOR HISTORICO	VALOR ESTETICO FORMAL	VALOR SIMBOLOGICO	OBSERVACIONES GENERALES DE VALORACION / SIGNIFICACION CULTURAL DEL BIEN:	No se pudo realizar la adecuada valoración del edificio, debido a que no se encontró información relevante sobre la estación y porque no fue posible ingresar
VALOR SIMBOLOGICO		ESTADO DE CONSERVACION	CONTEXTO URBANO	CONTEXTO FISICO	REPRESENTATIVIDAD	VALOR PATRIMONIAL	VALOR HISTORICO	VALOR ESTETICO FORMAL	VALOR SIMBOLOGICO	OBSERVACIONES GENERALES DE VALORACION / SIGNIFICACION CULTURAL DEL BIEN:	No se pudo realizar la adecuada valoración del edificio, debido a que no se encontró información relevante sobre la estación y porque no fue posible ingresar
OBSERVACIONES GENERALES DE VALORACION / SIGNIFICACION CULTURAL DEL BIEN:		El inmueble es considerado como parte de la memoria urbana rural dentro del contexto histórico del sistema férreo representativo de esa época el cual marco el desarrollo del país. Haciendo parte del testimonio del patrimonio cultural férreo.									
CRITERIOS DE SIGNIFICACION:		La preservación de este tipo de edificaciones contribuye con el testimonio de un período histórico de transformaciones y crecimiento de las zonas rurales, urbanas, sociales, culturales, políticas y tecnológicas del país. Recuperación valor patrimonial del BIC. Era un sitio atractivo y significativo en la vida de las personas del municipio de todas las capas sociales.									

Adaptado de "ficha" C. Garzón & A. Gamboa.

Tabla 6

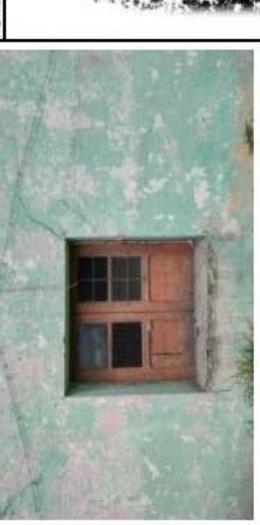
Diagnostico 2 Profundización

<p>FICHA No: 001 Chip Calasral</p>	<p>UNIVERSIDAD La Gran Colombia Fundada en 1961</p>	<p>CORREDOR FÉRREO MUYSKA: Reactivación cultural y patrimonial de la región del Valle De Ubaté mediante la recuperación y rehabilitación del corredor férreo y sus infraestructuras. caso: estación la isla del municipio de Guachetá, Cundinamarca.</p>	<p>BAIRON FELIPE ROJAS GONZALEZ Estudiante - Arquitectura Universidad La Gran Colombia E-MAIL: broujas@ulagrancolombia.edu.co</p>
<p>8. PLANOS ARQUITECTONICOS ESQUEMA DE LEVANTAMIENTO: PLANTAS, ALZADOS, FACHADAS, CORTES.</p>			
<p>PLANOS DE ARCHIVO</p>			
<div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div data-bbox="386 630 698 903"> </div> <div data-bbox="698 630 1336 903"> <p>Planta estación El Rabanal</p> </div> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-between; margin-top: 20px;"> <div data-bbox="698 903 1336 1113"> </div> <div data-bbox="698 1113 1336 1323"> <p>Fachada</p> </div> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-between; margin-top: 20px;"> <div data-bbox="698 1323 1336 1533"> </div> <div data-bbox="698 1533 1336 1772"> <p>No se encontro archivo</p> </div> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-between; margin-top: 20px;"> <div data-bbox="698 1772 860 1806"> <p>±0.000</p> </div> <div data-bbox="698 1806 860 1837"> </div> <div data-bbox="698 1837 860 1869"> <p>±0.000</p> </div> </div>			
<p>Observaciones: El edificio esta ocupado por una familia, no permito ingresar al edificio.</p>	<p>Base Cartografica:</p>	<p>Información Cartografica:</p>	<p>Fuentes Documentales:</p>

Adaptado de "ficha" C. Garzón & A. Gamboa.

Tabla 7

Ficha De Valoración Estación El Rabanal

<p>FICHA No: 001 Chip Catastral</p>	 <p>UNIVERSIDAD La Gran Colombia Fundada en 1958</p>	<p>CORREDOR FÉRREO MUYSKA: Reactivación cultural y patrimonial de la región del Valle De Ubaté mediante la recuperación y rehabilitación del corredor férreo y sus infraestructuras. caso: estación la ista del municipio de Guachetá, Cundinamarca.</p>	<p>BAIRON FELIPE ROJAS GONZALEZ Estudiante - Arquitectura Universidad La Gran Colombia E-MAIL: brojag@ulagrancolombia.edu.co</p>
<p>9. REGISTRO FOTOGRAFICO</p>			
			
<p>FOTOGRAFIAS DEL CONTEXTO</p>			
			
<p>FOTOGRAFIAS DE ARCHIVO</p>			
<p>FUENTE DOCUMENTAL</p>	<p>https://mail.google.com/mail/u/0/#search/MINICULTURA?projector=1</p>	<p>BIBLIOGRAFIA</p>	<p>https://geoportal.igac.gov.co/contenido/consulta-catastral</p>
<p>10. RESPONSABLE DEL INVENTARIO</p>			
<p>BAIRON FELIPE ROJAS GONZALEZ Estudiante - Arquitectura Universidad La Gran Colombia</p>			
<p>Vo. Bo. INTERVENTORIA</p>		<p>Vo. Bo. DILIGENCIÓ ARQUITECTO DILIGENCIÓ: Bairon Felipe Rojas G.</p>	
<p>FECHA DE ACTUALIZACIÓN NOVIEMBRE 2021</p>			

Adaptado de "ficha" C. Garzón & A. Gamboa.

Tabla 8

Diagnostico 2 Profundización

FICHA No: 002 Chip Catastral		UNIVERSIDAD La Gran Colombia Fundación 1957		CORREDOR FÉRREO MUYSKA: Reactivación cultural y patrimonial de la región del Valle De Ubaté mediante la recuperación y rehabilitación del corredor férreo y sus infraestructuras. caso: estación la isla del municipio de Guachetá, Cundinamarca.		BAIRON FELIPE ROJAS GONZALEZ Estudiante - Arquitectura Universidad La Gran Colombia e-mail: b.rojas@ugracolombiana.edu.co	
1. IDENTIFICACION Estación del Ferrocarril Guachetá				Clasificación arquitectónica: Habitacional. Vivienda urbana Unifamiliar.			
OTROS NOMBRES Estación de ferrocarril la isla				CODIGO FICHA: 202104-1			
MODALIDAD: Inmueble de Interés Cultural (IIC) x				Sector de Interés Cultural (SC)			
APLICACION: Sector de Interés Cultural (IIC) x Sector de agrupaciones y conjuntos (SAC) Dec. 609/2001: Conservación tipológica (CT) x Categoría Monumental (CM)				Sector de Desarrollo Individual (SDI) Monumentos conmemorativos y artísticos (MCA) Restitución parcial (RP) Conservación Arquitectónica (B) Declaratorias Anteriores:			
CATEGORIA: Tiene Declaratoria como BIC? x Acto Administrativo de la Declaratoria: x Nacional				Decreto 746 del 24 de abril de 1996			
DECLARATORIA: Ambito de la Declaratoria:				Normativa:			
2. LOCALIZACION Cundinamarca				ON (Numero Licencia de Construcción): Dirección antigua: Km. 117 Vía Nemocón - Barrios Dirección actual: Km. 117 Vía Nemocón - Barbosa			
Municipio: Guachetá				No. UPR:			
Localidad: Guachetá				No. UPR:			
Barrio: Vereda la isla				Y= 5°20'58"N X= 73°43'57"W Pin. Urbanístico:			
Decreto / Plancha No. No. MANZANA				Cad. CATASTRAL: 2531700010034000 Mar. INMOBILIARIA:			
No. PREDIO:				FOTOGRAFIA (Contexto/Predio)			
PLANO DE LOCALIZACION TRAMA URBANA							
3. ORIGEN Fecha: 1925 SIGLO: XX				FUNDADOR: CONSTRUCTOR:			
Diseñador:				Clasificación Tipol.: Industrial - transporte Uso Original: Transporte			
RESEÑA HISTÓRICA: Edificación construida en la vereda La Isla del municipio de Guachetá, Cundinamarca, se caracteriza por considerarse desde sus inicios como punto de encuentro de las personas del municipio, donde se podía desarrollar las actividades económicas y culturales, como la compra y venta de productos elaborados por los habitantes o el intercambio cultural y costumbres con las demás personas de la región. Su construcción inicio hacia 1925, no ha sido rehabilitada en la actualidad esta abandonada, mediante el decreto N. 746 del 24 de abril de 1996, se declara Monumento Nacional.							
4. OCUPACION ACTUAL				Tenencia: Otro: Cual:			
Tipo de Ocupación: x Propiedad Pública				Posesión:			
Datos: Nombre o Razón Social: Agencia Nacional de Infraestructura				No. Documento:			
Propietario: Dirección:				E-mail:			
Datos Ocupante: Nombre o Razón Social:				No. Documento: N/A			
Dirección:				E-mail: N/A			
Observaciones: Estación en abandono				Fuentes Documentales:			
Base Cartográfica:				Información Cartográfica:			

Adaptado de "ficha" C. Garzón & A. Gamboa.

Tabla 9

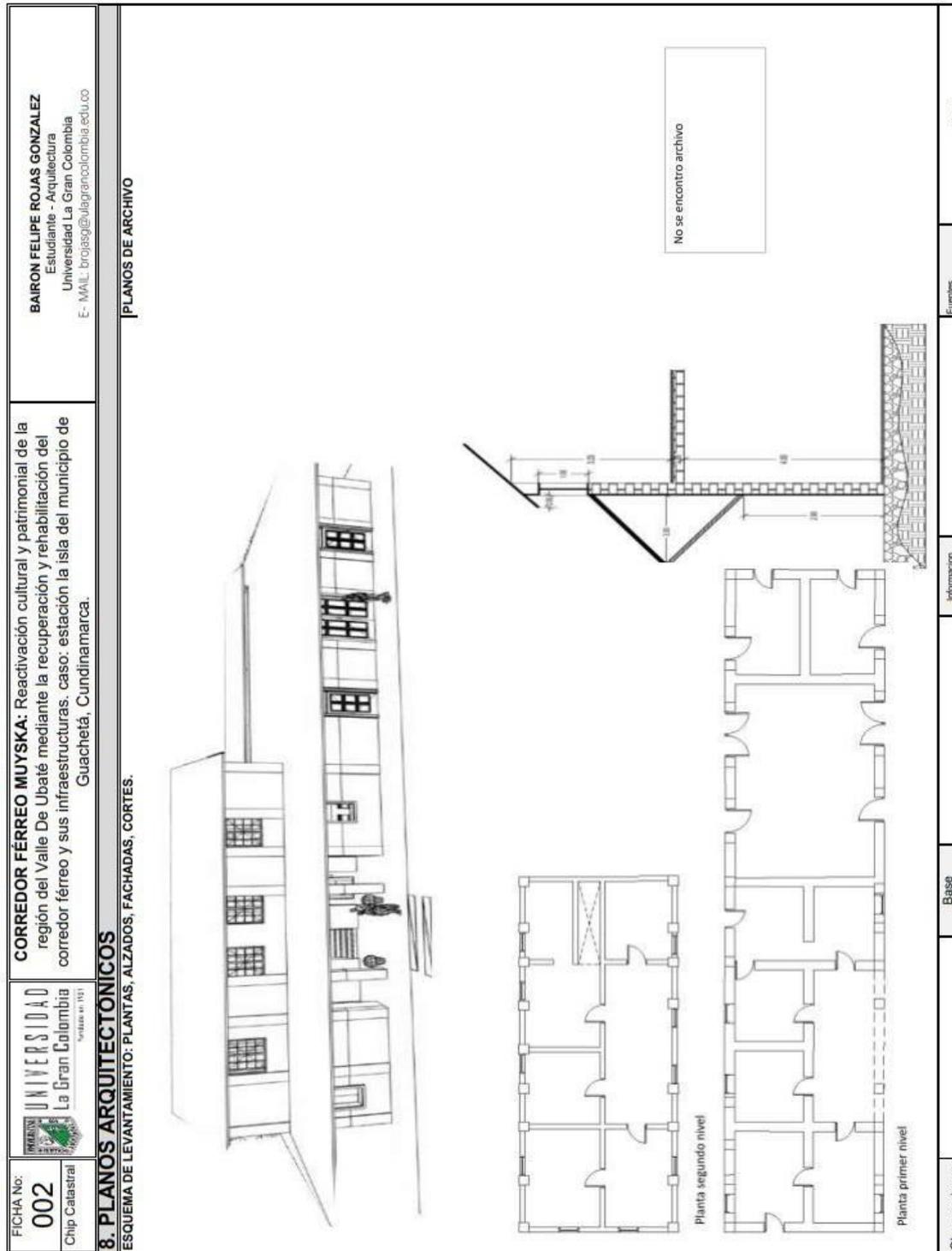
Diagnostico 2 Profundización

FICHA No: 002 Chip Catastral		CORREDOR FÉRREO MUYSKA: Reactivación cultural y patrimonial de la región del Valle De Ubaté mediante la recuperación y rehabilitación del corredor férreo y sus infraestructuras. caso: estación la isla del municipio de Guachetá, Cundinamarca.		BAIRON FELIPE ROJAS GONZALEZ Estudiante - Arquitectura Universidad La Gran Colombia E- MAIL: brojasp@ulagrancolombia.edu.co		
5. ASPECTO FISICO						
CARACTERÍSTICAS: DIAGNOSTICO GENERAL DEL ESTADO DE CONSERVACION:		Área del Predio: 14000m2 Área total construida: 422 m2 Estado de conservación deficiente, sus conceptos volumétricos, tipológicos y estéticos no han sido preservados, no ha tenido ningún tipo de intervención y adecuación, en el exterior no se identificaron ni grietas ni fisuras de consideración, se identifica humedad en su exterior, al interior su estructura portante presenta mal estado de conservación.		Número de Pisos: 2 Área Antejardin: Estrato: 0 Tipología: Continúa Área Lote: 14000m2 Chip Catastral: Aislada-k Mixta		
CRITERIOS DE CALIFICACION:						
Representar en alguna medida y de modo tangible o visible una o más épocas de la historia de la ciudad o una o más etapas de la arquitectura y/o urbanismo en el país.		CARACTERÍSTICAS URBANÍSTICAS:		CARACTERÍSTICAS ARQUITECTONICAS:		
Ser un testimonio o documento importante en el proceso histórico de planificación o formación de la estructura física del municipio.		El inmueble se ubica en un lote esquinero alargado, de mayor longitud para desarrollar la fachada principal		Edificio aislado de 2 niveles, de lenguaje arquitectónico neoclásico románico con arcos rebajados con predominio del fierro sobre el vano, molduras y ornamentos que identifican elementos constructivos de las estaciones, presentan cubiertas a dos aguas y 2 aguas, los muros presentan excepcional manejo de patete cementado (cal y arena) con terminación en pintura.		
Ser un ejemplo cultural importante de un tipo de edificación o conjunto arquitectónico.		X		cuenta con un amplio espacio verde, presenta aborización que confiere al sector		
Ser un testimonio importante de la conformación del hábitat de un grupo social determinado.		X		Presentan excepcional manejo de patete cementado (cal y arena) con terminación en pintura.		
Constituir un hito de referencia urbana culturalmente significativo en el municipio.		X		Presentan excepcional manejo de patete cementado (cal y arena) con terminación en pintura.		
Ser un ejemplo destacado de la obra de un arquitecto urbanista o de un grupo de estos de trayectoria reconocida a nivel nacional o internacional.		X		Presentan excepcional manejo de patete cementado (cal y arena) con terminación en pintura.		
Estar relacionado con personajes o hechos significativos de la historia de la ciudad o del país.		X		Presentan excepcional manejo de patete cementado (cal y arena) con terminación en pintura.		
DESCRIPCIÓN GENERAL:		Edificación característica del estilo ecléctico de años 20 y 30 de presencia en Colombia, se puede decir que hay una evocación clara hacia el estilo neorománico, con un pórtico de acceso principal que retrocede del edificio y se enmarca mediante dos columnas alineadas. Cada sección se remata en frontón y cornisa, sobre las secciones laterales se encuentran ventanales y puertas rematados en arcos rebajados. Tras el gran pórtico se presenta cuatro puertas sin ningún remate, pero si presenta un relieve en sus marcos.				
DER. DE EFICACIDAD / LUPZ:		DER. DE PLUSVALIA: SI NO		PORCENTAJE EXENCIÓN PREDIAL ACUERDO 426/2009:		
6. INTERVENCIONES						
FECH. CONSTRUCCION:		SIGLO: XX		CONSTRUCTOR:		
DESCRIPCIÓN DE LAS INTERVENCIONES:		Rehabilitación del edificio, modificación de espacio interiores a oficina de turismo, ampliar circulación, re organizar espacios (circulación vertical), taquilla, sala de espera, café - bar y museo. Intervención de fachadas.				
ALTERACIONES A LA EDIFICACION VISIBLES DESDE EL EXTERIOR:						
Ninguna						
7. VALORACION Y SIGNIFICACION CULTURAL DEL BIEN						
VALOR PATRIMONIAL		CRITERIOS DE VALORACION:				
VALOR HISTORICO		*Califique del 1 al 5 donde: 1. Malo 2. Regular 3. Aceptable 4. Bueno 5. Excelente				
VALOR ESTETICO FORMAL		Representatividad de características y valores de un estilo Arquitectónico, técnica, importancia como testimonio del proceso de conformación de la red ferrea del norte, edificio construido en mampostería y piedra.				
VALOR SIMBOLICO		La construcción del edificio refleja las técnicas empleadas en el empleo de la mampostería de muros de carga y acabados la diversidad de espacios en el interior que requiera el programa arquitectónico de la época. La estructura original del andén a su alrededor lograba crear una espacialidad abierta y permanente que estaba controlada y cubierta.				
OBSERVACIONES GENERALES DE VALORACION / SIGNIFICACION CULTURAL DEL BIEN:		CRITERIOS URBANOS: Representatividad de características y valores de un estilo Arquitectónico, técnica, importancia como testimonio del proceso de conformación de la red ferrea del norte, edificio construido en mampostería y piedra.				
El inmueble es considerado como parte de la memoria urbana rural dentro del contexto histórico del sistema férreo representativo de esa época el cual marco el desarrollo del país. Haciendo parte del testimonio del patrimonio cultural férreo.		CRITERIOS FORMALES: Representa valores estéticos y formales propios de la arquitectura neoclásica de influencia románica				
CRITERIOS DE SIGNIFICACION:		La preservación de este tipo de edificaciones contribuye con el testimonio de un periodo histórico de transformaciones y crecimiento de las zonas rurales, urbanas, sociales, políticas y tecnológicas del país. Recuperación valor patrimonial del BIC. Era un sitio atractivo y significativo en la vida de las personas del municipio de todas las capas sociales.				

Adaptado de "ficha" C. Garzón & A. Gamboa.

Tabla 10

Diagnostico 2 Profundización



Adaptado de "ficha" C. Garzón & A. Gamboa.

Tabla 11

Diagnostico 2 Profundización

<p>FICHA No: 002 Chip Catastral</p>	<p>UNIVERSIDAD La Gran Colombia Fundada en 1971</p>	<p>CORREDOR FÉRREO MUYSKA: Reactivación cultural y patrimonial de la región del Valle De Ubaté mediante la recuperación y rehabilitación del corredor férreo y sus infraestructuras. caso: estación la isla del municipio de Guachetá, Cundinamarca.</p>	<p>BAIRON FELIPE ROJAS GONZALEZ Estudiante - Arquitectura Universidad La Gran Colombia E-MAIL: brojasg@ulagrancolombia.edu.co</p>
<p>9. REGISTRO FOTOGRAFICO</p>			
		<p>FOTOGRAFÍAS DEL CONTEXTO</p>  	
		<p>FOTOGRAFÍAS DE ARCHIVO</p> <p>No se encontró archivo</p>	
<p>FUENTE DOCUMENTAL</p>	<p>https://geoportal.igac.gov.co/contenido/consulta-catastral</p>		
<p>BIBLIOGRAFIA</p>	<p>10. RESPONSABLE DEL INVENTARIO</p> <p>ENTIDAD: BAIRON FELIPE ROJAS GONZALEZ Estudiante - Arquitectura Universidad La Gran Colombia E-MAIL: brojasg@ulagrancolombia.edu.co</p>		
<p>FECHA DE ACTUALIZACIÓN NOVIEMBRE 2021</p>		<p>REVISOR</p> <p>DILIGENCIÓ: Bairon Felipe Rojas G.</p>	<p>DILIGENCIÓ ARQUITECTO</p> <p>Vo. Bo. INTERVENTORIA</p>

Adaptado de "ficha" C. Garzón & A. Gamboa.

4. PROYECTO (CORREDOR FÉRREO MUYSKA ESTACIÓN LA ISLA).

En el siguiente apartado se consideran las herramientas que se utilizaron para el diseño de la propuesta de esquema básico del proyecto, a partir de la profundización mediante el estudio patológico del edificio de la estación del ferrocarril la Isla. Con el fin de identificar el estado actual de las estaciones y así proponer estrategias para su rehabilitación.

4.1 Tesis

El proyecto Corredor férreo Muyska busco introducirse en el tema de la ruralidad entendiendo inicialmente las actividades económicas que se realizan, como funcionan, como es su desarrollo, cuáles son sus problemáticas. Con el fin de establecer criterios desde un punto de vista del planteamiento del diseño que permita su conservación y di fusión.

Teniendo en cuenta lo anteriormente mencionado, se buscó identificar en el municipio de Guachetá Cundinamarca, cuáles eran sus actividades económicas, sus características, y cuales eran su problemáticas generales y específicas. Iniciando con un diagnostico el cual está acompañado con unas estrategias y operaciones de diseño. Los cuales permitirán plantear un desarrollo que potencie los factores socioculturales de una manera coherente y respetuosa con el paisaje natural.

A partir de lo mencionado anteriormente se propone la rehabilitación de la estación del ferrocarril la Isla, con el fin de que vuelva a pasar el tren por este edificio, que lastimosamente debido a su abandono olvido y emisión de acciones para conservarlo y protegerlo, está en desuso, lo cual ha provocado su deterioro. Con el objetivo de generar un diagnostico que acompañado con una serie de estrategias y operaciones de diseño que permitan plantear una adecuada intervención para la rehabilitación.

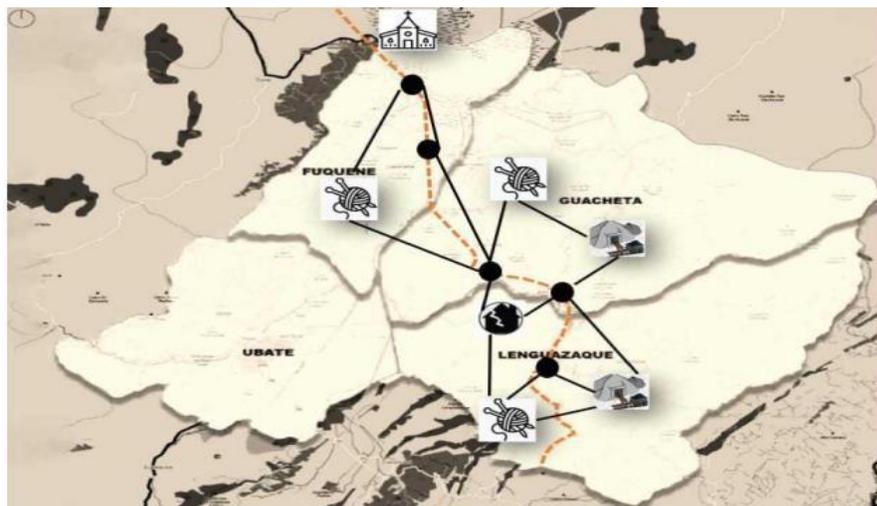
4.2. Estrategias

En el siguiente apartado se desarrollará la aplicación de estrategias resultantes del diagnóstico territorial y espacial en la zona de implantación. Las estrategias que se desarrollaron son acciones que buscan objetivos específicos por cada escala del proyecto. Los cuales abordaron aspectos como las actividades económicas, elementos del paisaje natural. Las estrategias que se describen a continuación fueron elaboradas como solución a las diferentes problemáticas identificadas en cada escala de intervención.

En la escala macro las estrategias buscan atender las necesidades específicas que tienen los municipios, Lenguazaque, Guachetá y Fúquene, los cuales se localizan sobre la red férrea del Norte. Así mismo se planteó nodos entorno a las estaciones los cuales funcionarían como complemento a las actividades desarrolladas en cada estación.

Figura 40

Estrategias Nodos Estaciones Escala Macro.



Nota. Estrategias nodos entorno a las estaciones de acuerdo a cada actividad.

En la escala meso se buscó un especial énfasis en la conservación de las actividades económicas entorno al tramo de la red férrea, comprendido entre las estaciones el Rabanal y la Isla, localizadas en el

municipio de Guachetá Cundinamarca. Donde a partir de la zonificación por actividades, se puede garantizar la su conservación.

Figura 41

Estrategias Conservación Actividades Económicas Escala Meso.



Nota. Estrategias conservación actividades económicas entorno a la red férrea, tramo estación el Rabanal y municipio de Guachetá a las estaciones de acuerdo a cada actividad.

En el caso micro se propone la rehabilitación del edificio de la estación la Isla, detallando las consideraciones que se tomaron en cuenta para proponer su adecuada intervención. Para complementar la rehabilitación, se propone un edificio complementario a la estación el cual va a prestar servicios a esta, igualmente se destina un área para la construcción de una escuela taller de artes y oficios cultura Guachetuna. Con el fin de conservar proteger y difundir su patrimonio.

Figura 42

Estrategias Para La Rehabilitación Entorno Estación La Isla.



Nota. Como complemento a la rehabilitación de la estación la Isla se propone una escuela taller de artes y oficios.

En la escala de intervención puntual se propone la rehabilitación del edificio de la estación del ferrocarril la Isla, la propuesta está enfocada en recuperar su valor, que el tren vuelva a pasar por la estación, reactivando el turismo cultural. En un diseño integral articulador que responda a la cultura y dinámicas de las zonas urbano rural.

4.3. Factibilidad

En el presente apartado se expone la utilización de una matriz de factibilidad, en la cual se puede conocer a detalle 3 propuestas de diseño, las cuales se compararon, revisando su coherencia con los principios teóricos y las estrategias, teniendo como resultado a una de estas, la cual resuelve el problema y alcanza los objetivos planteados inicialmente en el presente trabajo de grado.

4.3.1. Alternativa 1.

Se refiere al proyecto a la primera propuesta de que se trabajó en el inicio de del proyecto de grado, se caracterizó por ser un diseño de un solo nivel que permitió en sus terrazas transitar, éstas estaban conectadas entre sí por medio de puentes, los diferentes volúmenes se conectaban por medio de plazas las cuales permitía su circulación por todo el proyecto, a su vez permitían su articulación con el volumen de la estación la Isla. Los puntos del componente técnico se obtuvieron 29, legal 30, Financiero 17, ambiental 27, social 28, representando un total 131 puntos.

Figura 43

Axonometría de la alternativa 1



Nota. Escuela taller lana.

4.3.1. Alternativa 2.

Se refiere a la evolución de la alternativa 1, el proyecto toma de referencia la propuesta de plazoletas y circulaciones urbanas, permitiendo entender la espacialidad y la relación con cada edificio, se caracteriza por un diseño ortogonal, permitiendo la conformación de cuatro plazoletas, las cuales tienen como adicional la remembranza de la cultura, la estación la Isla. Los puntos del componente técnico se obtuvieron 30, legal 31, Financiero 18, ambiental 29, social 31, representando un total 139 puntos.

Figura 44

Axonometría de la alternativa 2.



Nota. Escuela taller de artes y oficios Guachetunos.

4.3.2. Alternativa 3

Se refiere a una nueva alternativa de proyecto, se caracterizó sus espacios y grandes zonas verdes en sus recorridos, que integraban los diferentes volúmenes que conformaban el proyecto del edificio de la estación con el edificio complementario de la escuela taller de artes y oficios. En cuanto al componentes se obtuvieron los siguientes resultados: Técnico 28, legal 29, financiero 17, ambiental 29, social 25, teniendo como resultado 128 puntos.

Figura 45

Axonometría De La Alternativa 3.



Nota. Escuela taller de artes y oficios Guachetunos.

Después de la evaluación resulta favorable, la alternativa 2, objeto énfasis del proyecto, teniendo los mejores resultados en los componentes, técnicos, legales, ambientales y sociales, como se puede apreciar en la siguiente figura:

Figura 46

Comparativa Alternativa De Proyecto.



Nota. Elaboración propia. 2021

Concluyendo, la alternativa 2 es con la que continuara el desarrollo arquitectónico de la propuesta. Debido a que tiene más aspectos positivos, los cuales permiten estructurar el contenido del mismo, acorde a la teoría y principios teóricos, las estrategias paisajísticas, culturales y urbana, teniendo como resultado la solución del problema de manera eficaz.

4.4. Proyecto multiescalar

Se refiere a las diferentes propuestas del proyecto que se realizaron en las diferentes escalas de la región y municipio, donde se pudieron identificar las determinantes o estrategias que deben aplicarse para resolver las diferentes problemáticas que se encontraron. Se dividen en escala macro meso y micro, el proyecto se desarrolla en la escala micro y puntual, pues en la puntual se localiza la estación la

Isla y en micro se plantea el desarrollo de una escuela taller de artes y oficios, de esta manera poder lograr la conservación difusión y apropiación del patrimonio cultural de municipio por parte de los habitantes del municipio.

4.4.1. Macro

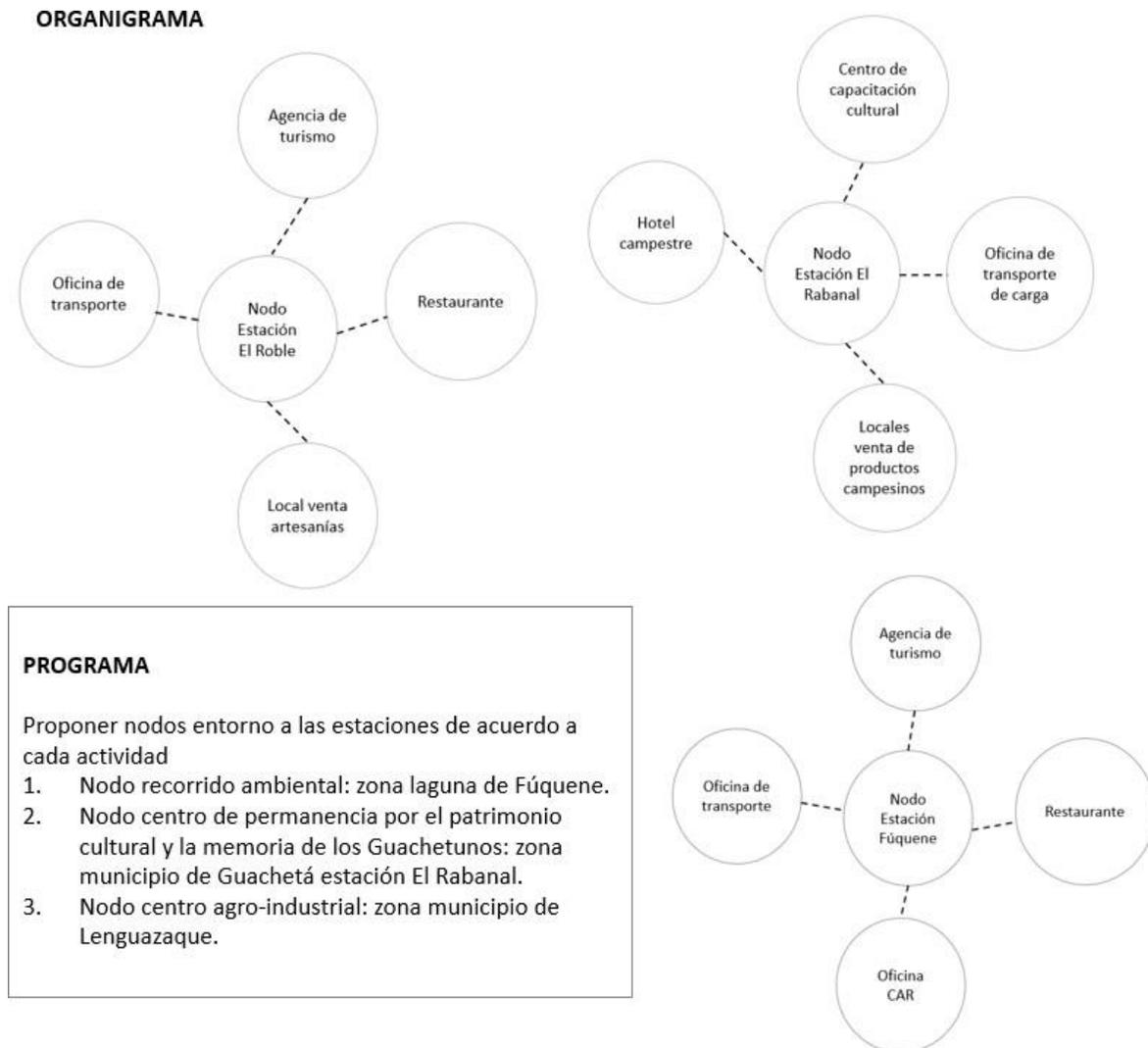
En la escala macro del proyecto se identificaron cuáles eran las principales actividades económicas que existían entorno a los nodos de las estaciones del ferrocarril, planeando alternativas de pequeños centros focalizados en la rehabilitación de las estaciones, conservando sus tradiciones y patrimonio cultural, el cual le va a permitir el desarrollo de los municipios y las familias campesinas edificios complementarios al edificio de la estación, de esta forma reactivar estas zonas.

4.4.1.1 Programa

En la escala macro el proyecto contempla un programa donde se plantean nodos a partir del desarrollo de las actividades en torno a las diferentes áreas de producción agrícolas, mineras, ganaderas y ambientales. Planteando edificios destinados para el abastecimiento, educación con la finalidad de conservar estas actividades y mejorar los servicios para los habitantes de los municipios donde se localizan las estaciones.

Figura 47

Programa Escala Macro



Nota. Programa escala macro. Elaboración propia

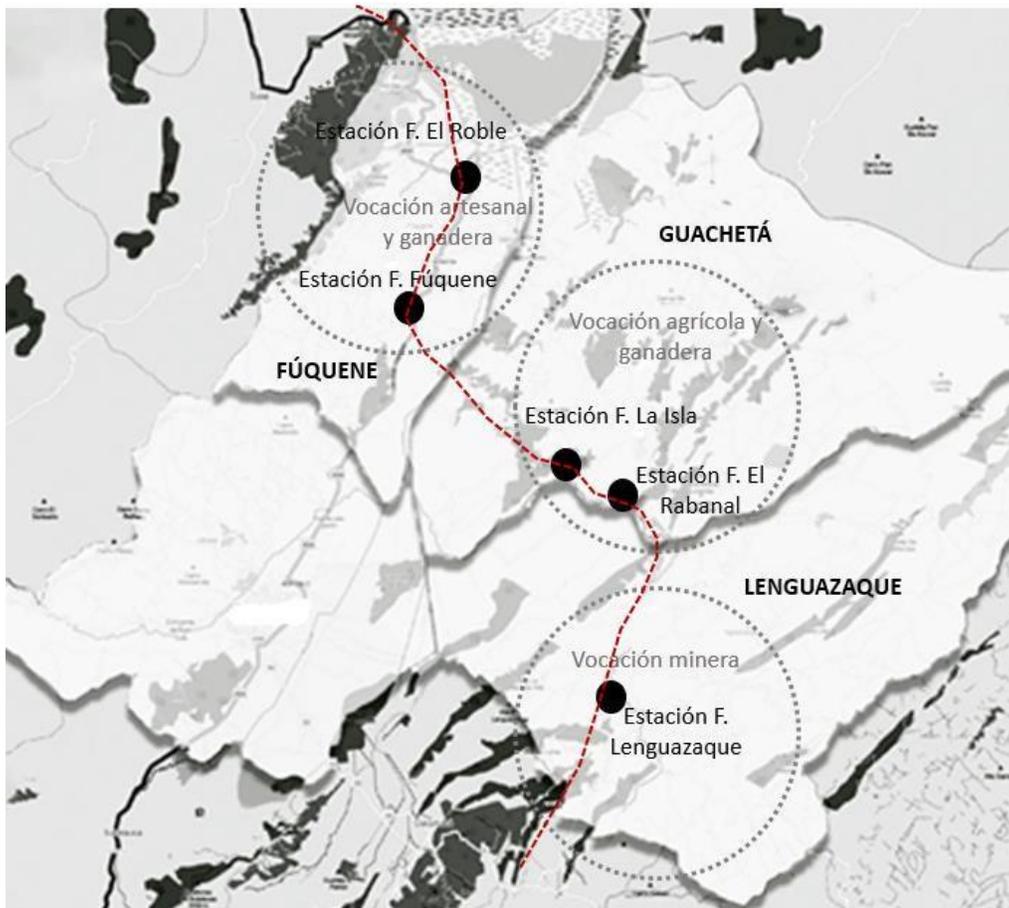
El anterior programa desarrolla aspectos importantes y generales para la correcta rehabilitación de las estaciones individualmente como colectiva dentro de un esquema del PEMP (Plan Especial de Manejo y Protección). (Ver Figura xx)

4.4.1.2 Operaciones de diseño

Respecto a las anteriores estrategias generadas desde la profundización de las estaciones del ferrocarril se plantean una serie de operaciones de diseño que se ajustan a diferentes escalas, con la finalidad de abordar el tema de rehabilitación de los edificios de las estaciones. En una articulación completa con las actividades y asentamientos urbano rurales en el territorio, teniendo presente las vocaciones y el paisaje natural.

Figura 48

Instrumentos De Planeación Urbana



Nota. Instrumentos de planeación urbana. Plan de regularización y manejo. Plan de implantación. Elaboración propia

4.4.1.3 Instrumento de planeación urbana

En la escala micro y puntual el plan de implantación y el plan de regularización y manejo, son los que determinarían la implantación y futura expansión de la escuela taller de artes y oficios en el nodo de a estación la Isla, la ubicación de edificios dotacionales y su articulación entre sí, garantizando su adecuada conexión, distribución de manera que si más adelante se desea expandir el área de la escuela taller se pueda realizar en la zona de las huertas rurales de acuerdo a sus condiciones geográficas.

4.4.1.4 Producto

Son nodos de desarrollo cultural y productivos que se localizan entorno a las estaciones del ferrocarril del Norte, en los municipios de Lenguazaque, Guachetá y Fúquene, que por sus características se convierten en puntos estratégicos para la implementación de un plan que involucre el desarrollo en aspectos educativos, servicios, comercio y socio culturales. Los cuales desencadenaría escenarios para el progreso de los municipios

Figura 49

Proyecto escala macro, corredor de la memoria.



Nota. Proyecto escala macro. Elaboración propia

Lo anterior se debe realizar en coordinación con los diferentes esquemas de ordenamiento territorial, planes de gobierno municipal, planes de conservación ambiental (paisaje natural y cultural), con el objetivo que los proyectos que se han planteado tengan un control y desarrollo coordinado a lo largo del tiempo.

4.4.1.5 Conclusiones

Se busca que en los nodos entorno a las estaciones existan un desarrollo cultural y económico, que se articulen con el paisaje cultural y ambiental, con el propósito de no generar un impacto negativo sobre el mismo. En ese orden de ideas se propone identificar las vocaciones que existen en los diferentes municipios donde se localizan los nodos de las estaciones, para que funcionen como complemento a la rehabilitación de los edificios de las mismas, de esa forma lograr una comunicación directa entre el casco urbano y las zonas rurales.

4.4.2 Meso Parque lineal ferrocarril del norte – tramo municipio de Guachetá

En la escala meso se identificaron las actividades económicas que se desarrollan en torno a la red férrea del norte, como son la ganadería y la agricultura, con la finalidad de conservar y proteger estas tradiciones, mejorando las condiciones de relación con el paisaje cultural y el centro fundacional del municipio.

4.4.2.1 Programa

En la escala meso se contempla la conservación de las actividades económicas que se desarrollan en torno a la red férrea del norte, zonas que están destinadas para la producción de productos agrícolas y ganaderos (productos lácteos), áreas que permitan la interacción con estos procesos, y su circulación mediante senderos peatonales construidos en piedra, en remembranza a los caminos reales y paralelo al tramo férreo la implementación de carriles para la circulación de motos y ciclomotoras, los cuales van a permitir el recorrido por todo el proyecto.

Figura 50
Flujograma Proyecto Meso



Nota. Flujograma parque lineal ferrocarril del norte - tramo municipio de Guachetá

Es importante mencionar como cada actividad planteada responde a las condicionantes del contexto, a las características específicas rurales y a los habitantes involucrados del municipio. (Ver Figuras xx)

4.4.2.2 Operaciones de diseño

Como operación de diseño en la escala meso se plantea a modificación de las UEF (Unidades especiales de funcionamiento) existentes ya que estas solo contemplan las actividades agrícolas y de pastoreo. Teniendo en cuenta lo anterior se planteó su modificación destinado zonas de desarrollo y conservación que permitan generar un crecimiento económico progresivo. (Ver Figura xx)

Figura 51*Esquema Unidades Especiales De Funcionamiento Rural*

Nota. Esquema de unidades especiales de funcionamiento rural. Elaboración propia

Como instrumento de planeación se toma la UEF (Unidad Especiales de Funcionamiento) que determina unos parámetros básicos de ordenamiento de acuerdo a las condiciones específicas de la zona rural. Partiendo de esto se planteó su modificación para poder incluir más zonas, buscando un desarrollo integral. Donde las diferentes estrategias están orientadas a la planificación del territorio que involucren una visión de ruralidad.

Como se ha mencionado con anterioridad se toma como base el esquema de organización rural, para plantear áreas o polígonos específicos de desarrolló de actividades económicas, ambientales y culturales, contemplando la distribución de las zonas actuales, lo que beneficiara la economía de los habitantes del municipio.

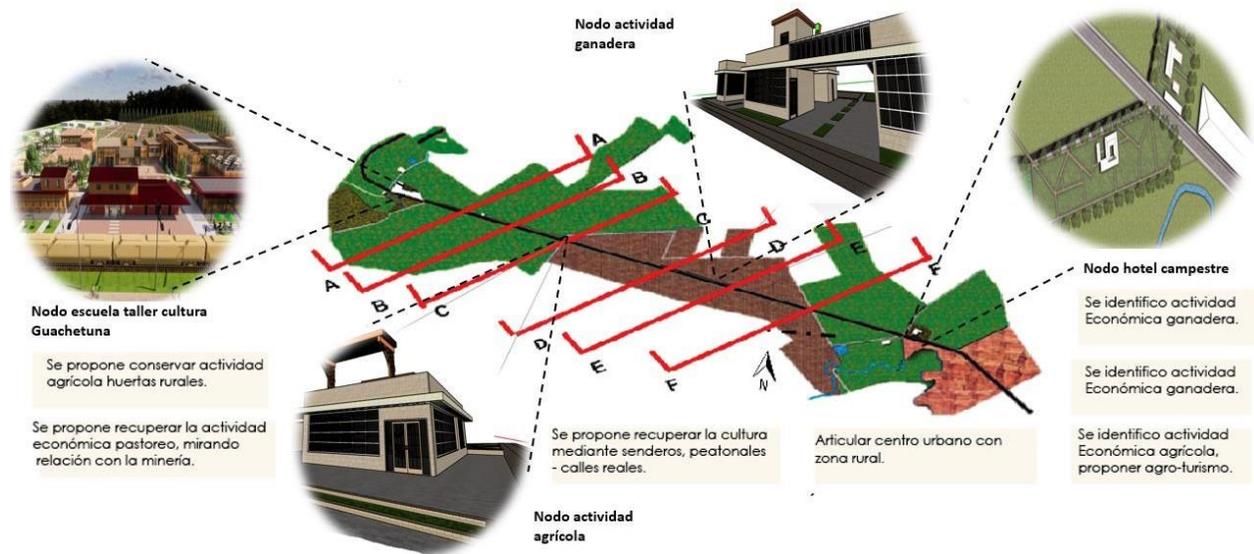
Así mismo con la formulación de las nuevas zonas como puntos estratégicos permitirá el desarrollo organizado dentro del contexto rural. Que generara mejores beneficios a las familias campesinas del sector.

4.4.1.4 Producto

Es la identificación de las actividades económicas (agrícola y ganadera) que se localizan en las veredas, por sus características se convierten en puntos estratégicos para facilitar la implementación de un esquema de movilidad óptimo que involucre el proyecto. Con el fin de promover el agroturismo al desarrollar aspectos educativos, socio cultural, educativos y comercio. Por medio de senderos peatonales, ciclo rutas y tránsito de motocicletas. Permitiendo la conexión con el centro urbano. Interactuando con las costumbres y tradiciones (elaboración de productos lácteos, cultivo de hortalizas) que ofrecen los habitantes de la zona, lo que desencadenaría un efecto progresivo para el municipio.

Figura 52

Proyecto Escala Meso, Parque Lineal Ferrocarril Del Norte – Tramo Municipio De Guachetá.



Nota. Proyecto escala meso. Elaboración propia

Figura 53

Cortes A – A Articular Zonas Rurales Y Urbanas



Elaboración propia

Se desarrollo partiendo de la interacción de la red férrea del norte con la actividad económica (ganadera) y como se plantea su articulación con el centro fundacional del municipio. Con el fin de presentar la relación espacial y su paisaje natural.

Figura 54

Cortes B – B Centro De Procesamiento Lácteos



Elaboración propia

Figura 55

Cortes C – C Zonas Sistemas De Movilidad



Elaboración propia

Debido a que el municipio de Guachetá cuenta con dos estaciones del ferrocarril del norte declaradas como BIC (Bienes de interés cultural) se plantea la rehabilitación del tramo comprendido entre las estaciones el Rabanal y la Isla, planteando un sistema de movilidad, peatonal, ciclorruta y motocicleta paralela a la red férrea del norte para poder recorrer y conocer el proyecto.

Figura 56

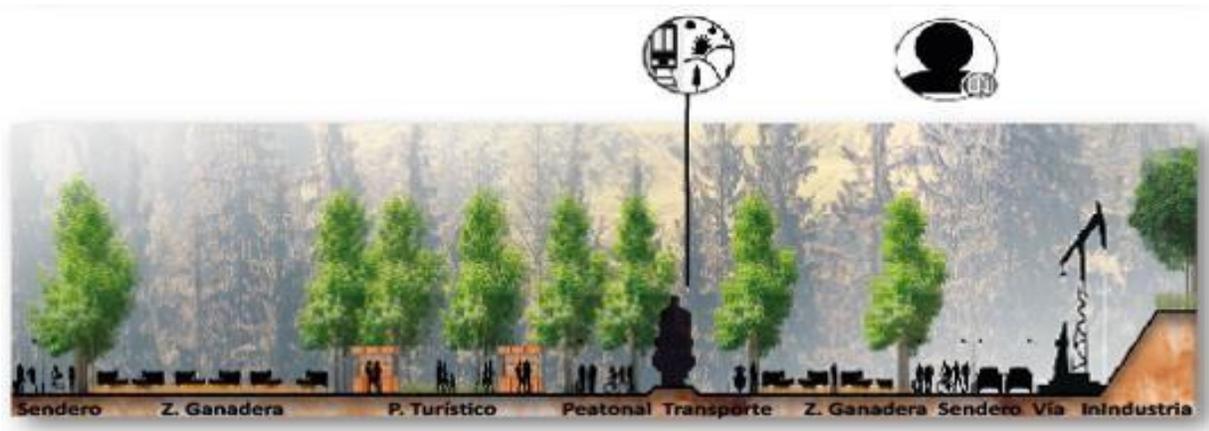
Cortes D – D Zona Agrícola



Elaboración propia

Figura 57

Cortes E – E Zona Ganadera



Elaboración propia

En las Unidades Especiales de Funcionamiento en su nuevo planteamiento se busca conservar las zonas de desarrollo de las actividades agrícolas y ganaderas reorganizando los predios. En cuanto al acceso se propuso un sistema de movilidad peatonal y vehicular que permita el recorrido de todo el proyecto.

4.4.2.5 Conclusiones

Apartir de los anteriores aspectos se puede concluir que al reorganizar las Unidades Especiales de Funcionamiento se presenta una alternativa viable de desarrollo para la zona rural. Debido a que involucra los elementos existentes y propone elementos complementarios que permitan generar proyectos que van a mejorar el hábitat rural y que sea más sostenible, económicamente garantizando mejores oportunidades para las familias campesinas.

4.4.3 Micro y puntual

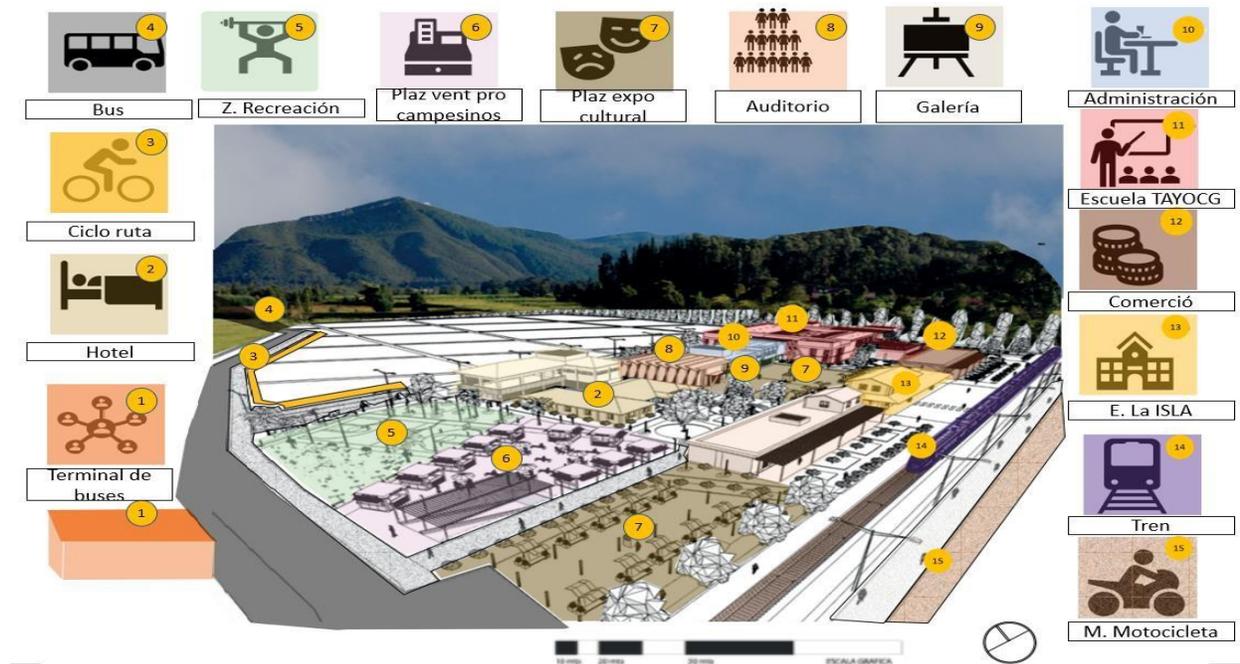
En la escala micro y puntual del proyecto se identificó las patologías que presenta el edificio de la estación la Isla, de esta forma se propone su rehabilitación la cual le permitirá devolverle su valor. Como complemento para su reactivación se propusieron: un edificio complementario el cual le prestara servicios a la estación, una escuela taller de artes y oficios cultura Guachetuna, la propuesta de rehabilitación de la casa hotel existente en el área de intervención como complemento a este se propone un salón de eventos, con la intención del que el planteamiento del desarrollo de estas actividades se articule entre sí para lograr la reactivación del nodo de la estación.

4.4.3.1 Programa

El proyecto en su escala micro y puntual tiene en cuenta las construcciones existentes viviendas rurales y escuela rural la Isla, con el fin de ser articuladas con el nodo de la estación. Teniendo en cuenta huertas rurales, áreas para el desarrollo de actividades socio culturales y centros de comercio. En el área específica donde se va a implantar los nuevos edificios se contemplan áreas sociales, educativos, recreativos, culturales, comercio y espacios multifuncionales (plazoletas y espacio público). (Ver Figura XX).

Figura 58

Programa Escala Micro Y Puntual. Escuela Taller De Artes Y Oficios Cultura Guachetuna.



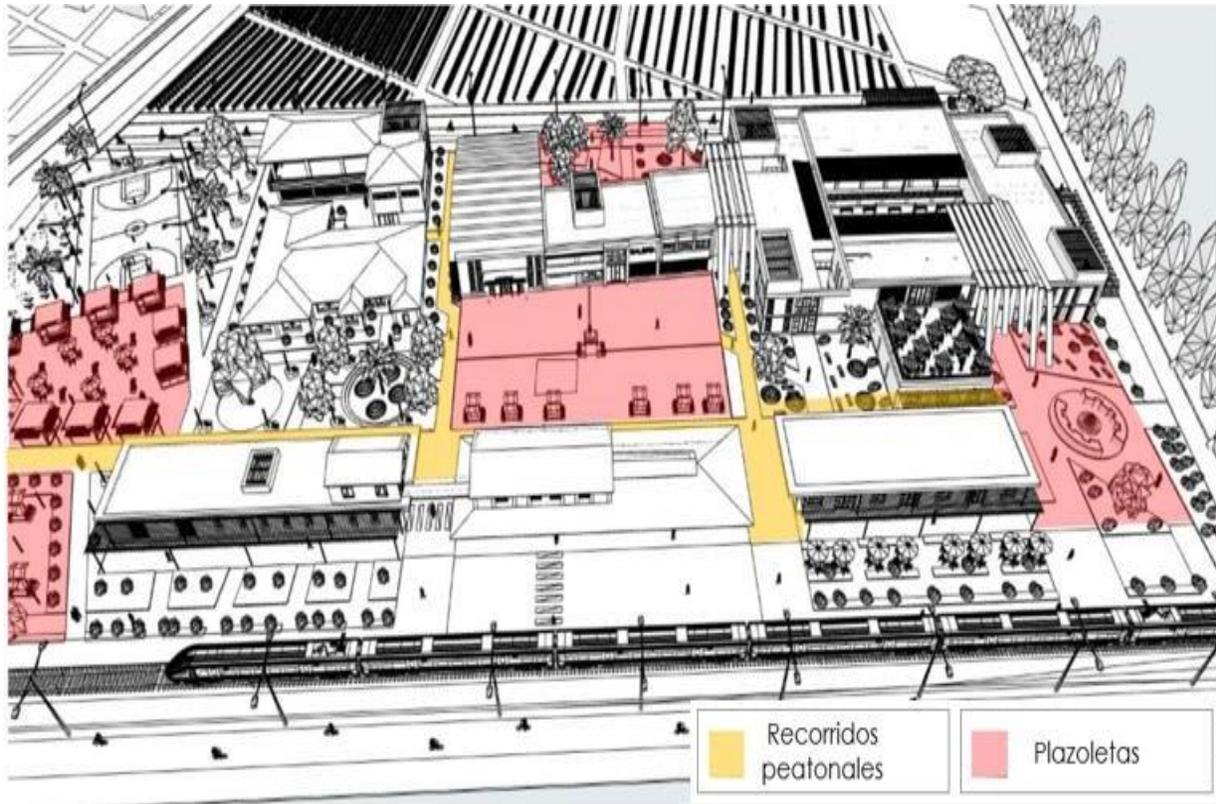
Elaboración propia

4.4.3.2 Operaciones de diseño

Generar una articulación entre los diferentes edificios por medio de plazoletas y circulaciones peatonales que permitan recorrer el proyecto sin que se deba ingresar a las aulas o zonas privadas, con el propósito de que el peatón pueda observar las diferentes actividades que se realizan en su interior y así se animen a participar o inscribirse en los diferentes cursos que esta ofrece. De igual manera se contempla los puntos de información y seguridad que permitan su control y organización para las actividades culturales o educativas.

Figura 59

Operaciones De Diseño Escala Micro Y Puntual



Nota. Operaciones de diseño escala micro y puntual. Elaboración propia

Plantear la obra complementaria no como un elemento aislado sin una razón de ser, que consume y contamina, sino por el contrario como un elemento articulador que se vincula con el edificio de la estación de la Isla, formando un nodo turístico y cultural.

4.4.3 Instrumento de planificación urbana

se plantea un modelo de gestión Plan de manejo y protección PEMP, en función de la recuperación, protección difusión y salvaguardia del patrimonio cultural no solamente del material sino también del inmaterial. Que este compuesto de un modelo de gestión, unos aspectos financieros administrativos, técnicos, donde se podrá plantear todo el proyecto general. Sin embargo, si se hablará

solamente desde el principio de la urbanización y de cómo el territorio puede llegar a urbanizarse a regularizarse, sabiendo que se está en una zona rural y que el POT del municipio no tiene un amplio desarrollo en instrumentos de gestión se podría trabajar a través de un plan de implantación de manera excepcional para este territorio, para poder complementar estos usos y de quererse ampliar se podría hacer a través de un plan de regularización.

Figura 60

Instrumentos De Planeación Urbana



Nota. Instrumentos de planeación urbana. Plan de regularización y manejo. Plan de implantación. Elaboración propia

4.4.3.4 Producto

Como se mencionó anteriormente a esta escala, su desarrollo se comprende de dos fases, la rehabilitación del edificio de la estación La Isla y la obra complementaria la escuela taller de artes y oficios. Se debe comprender como era el desarrollo de este edificio en su momento de funcionamiento y que actividades se deben proponer como complemento para que preste el servicio adecuado en la actualidad. Posteriormente se construirá la escuela taller de artes y oficios la cual corresponde de las características y condiciones del patrimonio cultural del municipio.

4.4.3.4.1 Estación ferrocarril la Isla

El edificio cuenta con gran potencial de identidad e historia, la cual se está perdiendo debido a la falta de normativa que regule su rehabilitación y conservación. El estudio patológico se realiza para identificar el estado actual de muros, estructura, cubierta y acabados, para proponer las estrategias de intervención.

La rehabilitación de la estación consiste en devolverle su valor, al permitir que nuevamente pase el tren por la misma, donde la intervención se centrara en el interior del edificio, se propone la modificación de los muros internos para proponer una nueva distribución y estos presten servicios a los turistas que la visitan. En el segundo piso del edificio se propone retirar los muros divisorios existentes con el fin de proponer un museo que muestre la historia del ferrocarril.

Se propone un edificio complementario el cual va permitir ofrecer los servicios necesarios que se necesitan la estación para su funcionamiento, debido a que el edificio antiguo no alcanza a ofrecer por su tamaño. Los que se puede mencionar servicios de baños, enfermería, administración, oficina de jefe de estación, bodega de mercancías, bodega de equipaje y cuartos técnicos.

En el segundo piso se propone en una tercera parte de su tamaño original un complemento del museo el cual va a estar comunicado por medio de un puente, esto con el fin de conservar la forma del edificio de la estación.

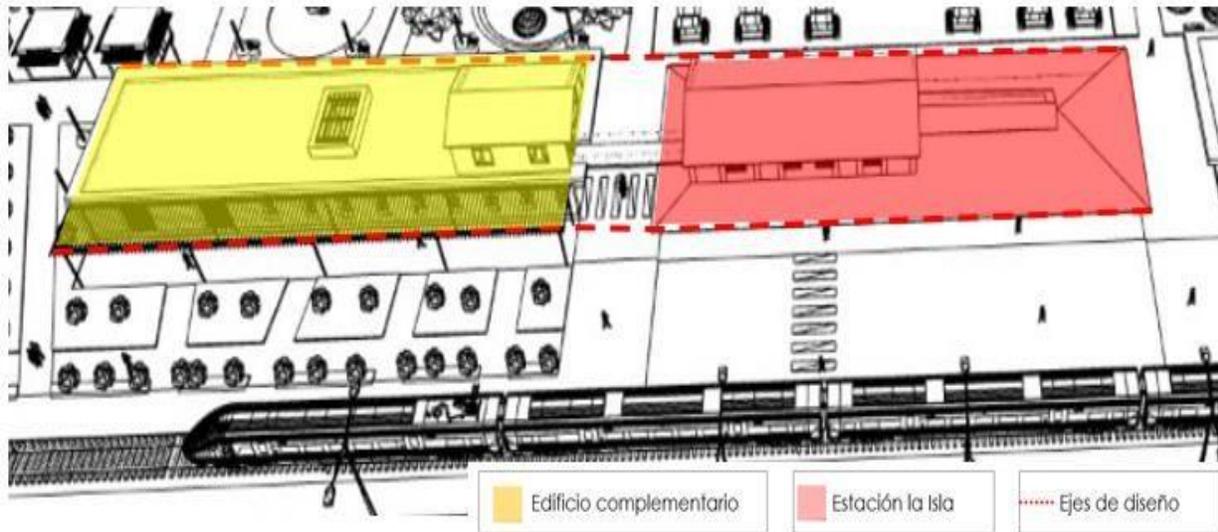
4.4.3.4.2 Criterios de diseño

La relación volumétrica y espacial se da mediante la prolongación de los ejes de la cubierta de la estación, conformando los baños, enfermería, administración, oficina jefa de estación, bodega de mercancía, equipaje y cuarto de máquina. Respetando el tamaño, en la estación se propone los espacios: sala de espera, taquilla, oficina de turismo, café – bar, zona de recargo y cajeros, en el segundo

nivel se propone un museo que cuente la historia de la estación y la red férrea del norte. Con el fin de conservarla, protegerla y difundirla.

Figura 61

Ejes Principales De Diseño



Nota. Criterios de diseño edificio complementario. Elaboración propia

Figura 62

Continuidad Del Escalonamiento



Nota. Continuidad del escalonamiento de la forma de la estación y el edificio complementario. Elaboración propia

La intención de continuar el escalonamiento de la forma de la estación, es para dejar hablar al edificio que este predomine por su estilo conservando su lenguaje. Por esta razón el volumen complementario solo tiene la tercera parte de su tamaño en el segundo nivel, en el que va a funcionar parte del museo el cual va estar conectado mediante un puente.

4.4.3.4.3 Materialidad

Los materiales y elementos constructivos se mantienen conservando su carácter y lenguaje a la estación del ferrocarril, en la obra complementaria se propone un nuevo sistema constructivo en tapia pisada, conservando la forma de cubierta alrededor del edificio, se proyectaron los ejes para proponer una pérgola en la fachada principal elaborada en madera. Con el fin de mantener la memoria colectiva y la importancia del ferrocarril en el municipio de Guachetá.

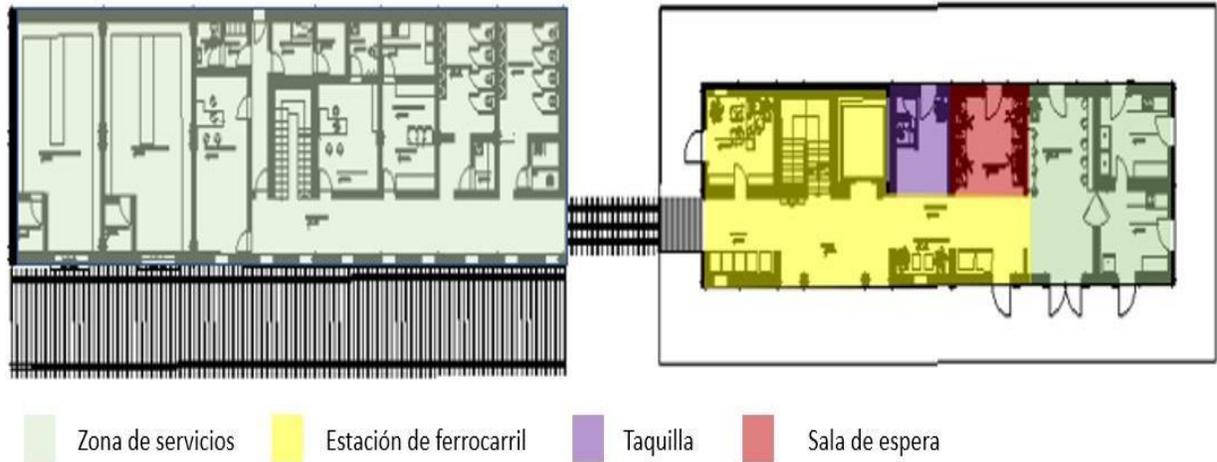
4.4.3.4.4 Diseño arquitectónico

El concepto y elemento articulador de la propuesta de diseño es la transición, siendo los ejes de la cubierta de la estación los articuladores de la obra complementaria. La transición de un diseño de una cubierta a dos aguas a una cubierta plana con una pérgola en semejanza de la cubierta exterior de la estación, en el segundo nivel solo se construye una tercera parte, con el fin de conservar volumétricamente y se exalte la relación de la obra nueva de la antigua.

4.4.3.4.5 Zonificación

La zonificación de la obra complementaria y la estación la Isla, responde a un eje lineal que responde a la articulación de los servicios que debe prestar el edificio, garantizando una relación directa del turismo cultural con la escuela taller.

Figura 63

Zonificación General

Nota. Zonificación general estación la Isla y edificio complementario. Elaboración propia

La rehabilitación de la estación del ferrocarril consiste en devolverle su valor, realizando las siguientes modificaciones, en primer nivel re ubicar el punto fijo y reasignar usos a sus espacios según la necesidad en segundo nivel retirar los muros divisorios para proponer un museo.

4.4.3.4.6 Planimetría

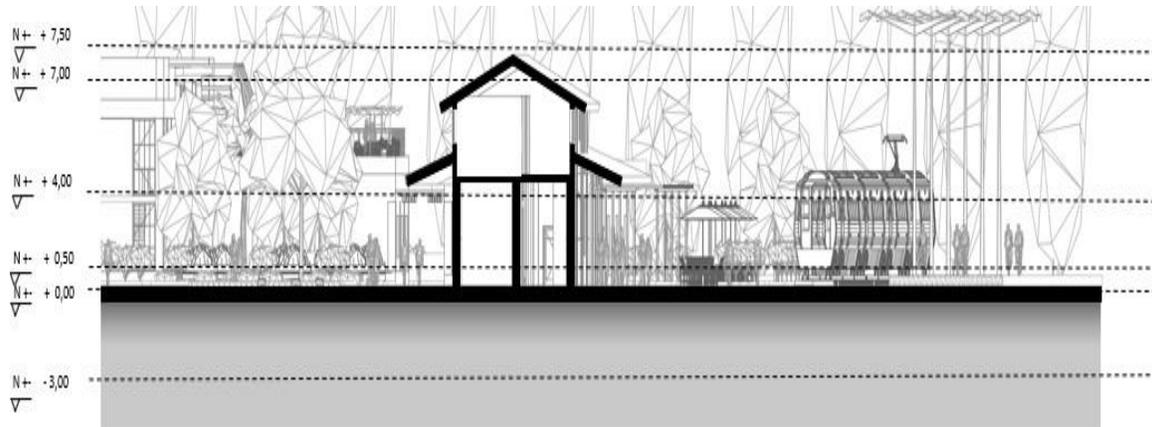
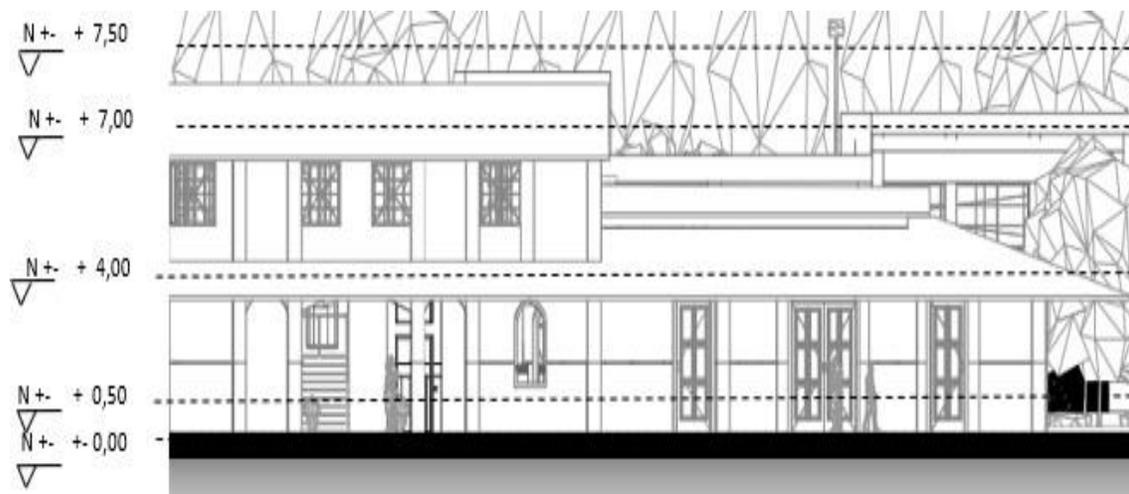
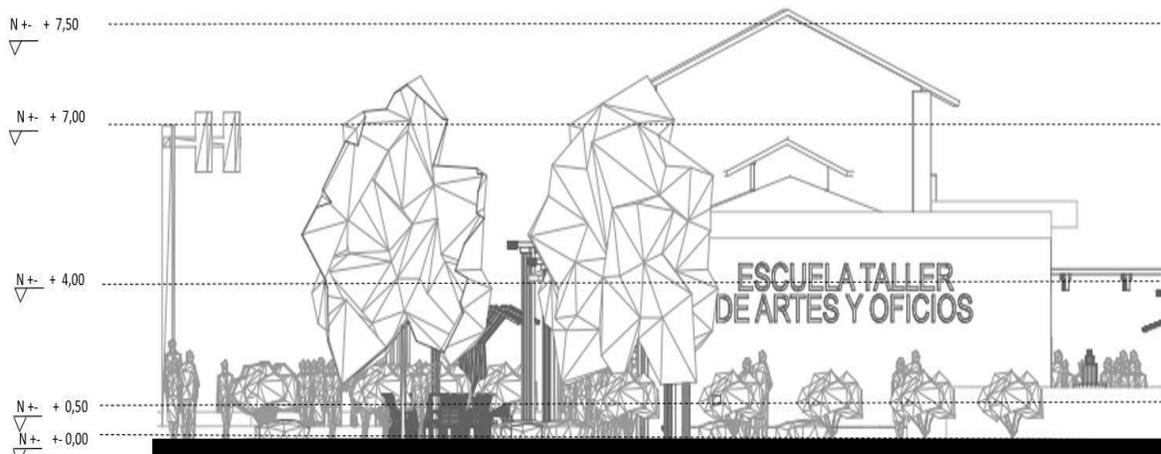
4.4.3.4.7 Corte**Figura 67***Corte A - A***4.4.3.4.8 Fachadas****Figura 68***Fachada Sur Estación La*

Figura 69*Fachada Oeste Estación La Isla*

4.4.3.4.9 Render

Figura 70*Vista Desde Ciclorruta*

Nota. Vista de peatón edificio complementario. Elaboración propia

Figura 71

Vista Desde Acceso Principal Estación.



Nota. Vista de peatón acceso principal edificio estación la Isla. Elaboración propia

Figura 72

Vista Interna Museo



Nota. Vista distribución interna del museo edificio estación la Isla. Elaboración propia

Figura 73

Vista Interna Sala De Espera



Nota. Vista interna sala de espera edificio estación. Elaboración propia

Figura 74

Vista Interna Punto De Recargo



Nota. Vista interna circulación y puntos de recargo. Elaboración propia

4.4.3.5.1 Escuela taller de artes y oficios

Figura 75

Escuela Taller

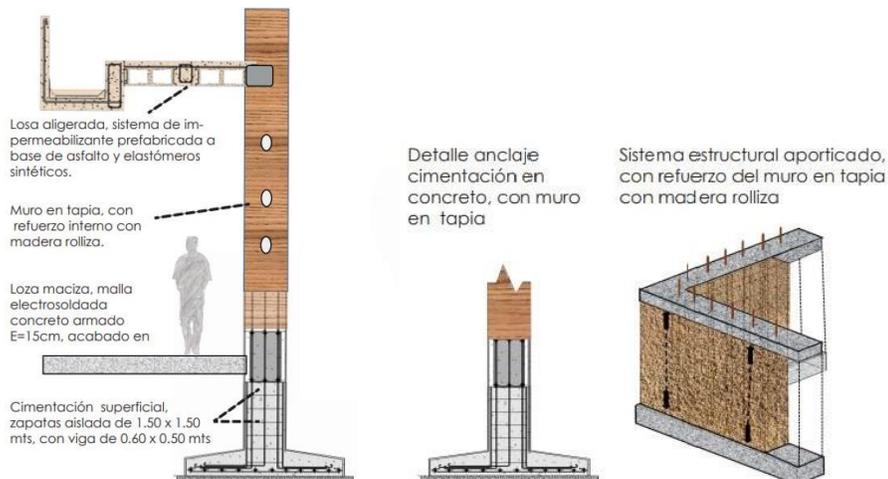


La configuración de los recorridos urbanos y circulaciones internas obedecen a los ejes proyectados, resultado de la red férrea, la vía vehicular y las construcciones vecinas, que direccionan para el tejido urbano a una circulación ortogonal.

Materialidad.

Los materiales y elementos constructivos se mantienen en la estación del ferrocarril, en la obra complementaria se propone un nuevo sistema constructivo en tapia pisada, conservando la forma de cubierta alrededor del edificio, se proyectaron los ejes para proponer una pérgola en la fachada principal elaborada en madera.

Figura 76

Detalles Constructivos En Tapia Pisada**Diseño Arquitectónico**

El concepto y elemento articulador de la propuesta general es la transición, siendo la antigua estación del ferrocarril la Isla el punto articulador del proyecto, complementándose con la espacialidad del edificio complementario las plazoletas el hotel y la escuela taller de artes y oficios.

La zonificación de la escuela taller de artes y oficios gira entorno a la estación, el cual responde a una serie de plazoletas que se comunican entre sí, permitiendo la articulación del espacio público y las zonas privadas, los cuales garantizan una relación directa y permiten la relación directa con el turismo y la cultura.

5. Conclusiones y Recomendaciones

Al realizar el trabajo de investigación se concluyó que el patrimonio cultural férreo se está perdiendo; se identificaron las diferentes problemáticas y afectaciones al paisaje cultural y ambiental a causa del des uso y abandono de la férrea del norte, debido a que este sistema se dejó de lado y se optó por el transporte de vehículos de carga, los cuales funciona a base de combustibles fósiles como es el ACPM, deteriorando el medio ambiente, las vías del municipio y propiciando su pérdida.

De acuerdo con lo anterior se concluye que la condición del patrimonio cultural férreo en la zona rural ha devenido en problemas de deterioro, socio económicos, cultural, físico y ambiental, provocando el deterioro del sistema férreo, causando el mal estado de los edificios de las estaciones, la red férrea, los túneles, puentes etc. Estos fenómenos continuarán hasta que no se intervenga esta red férrea, se creen proyectos para su rehabilitación y se articulen con el proyecto del tren ligero del Regiotram del Norte, comprendido entre el tramo de la estación de la sabana y la estación de Zipaquirá.

De esta manera la red férrea del norte que existe actualmente, es el resultado de un sistema de transporte que está en total abandono, debido a esto se está perdiendo su historia y identidad. En los últimos años las intervenciones al sistema férreo se han enfocado en rehabilitar solo los edificios de las estaciones cambiando les su uso dejando de lado la red férrea causando su pérdida. Por tanto, es inminente un proyecto que propicie la rehabilitación, conservación y apropiación del patrimonio cultural férreo, más cuando existe un eje de movilidad que se niega a desaparecer.

A esta problemática se agrega que la sensación de desafecto y olvido por parte de los habitantes y gobernantes. Le han dado la espalda a este sistema de transporte, esto se ve reflejado en el desinterés por elaborar proyectos que ayuden a su recuperación, rehabilitación y re activación, la mayoría de edificios de estaciones en la actualidad están en alto grado de deterioro debido a su abandono, el cual a ocasionado el efecto de la ventana rota y los que no presentan esta problemática, se encuentran

invadidos por familias sin hogar que los toman como propio, en algunos casos le realizan pequeñas intervenciones para acomodarlos a sus necesidades, intervenciones que cambian su forma o estilo.

En el análisis que se realizó a la problemática anteriormente expuesta en la presente tesis, permitió entender la red férrea del Norte como un actor no solo de sistema de transporte, sino que se puede comprender como un conjunto de sistema, el cual está conformado no solo por las estaciones, túneles, trenes, puentes, etc. Sino por el paisaje cultural y ambiental. El cual articula las costumbres, creencias, la cultura y economía de los pueblos por donde esta pasa. Entendido lo anterior las funciones son de movilidad y desarrollo en su torno y sus condiciones culturales que entienda el desarrollo de vida de las personas en la zona rural y urbana, que fomente espacios dirigidos a la cultura, educación recreación y economía.

La investigación permitió comprender la estructura de la red férrea del Norte como un actor importante en el desarrollo de las poblaciones tanto socio cultural y económico por donde esta pasa, en sus funciones esta articular municipio y departamentos interactuado com el paisaje cultural, proponiendo espacios públicos y dotacionales para el desarrollo de actividades colectivas, estableciéndose como un eje de integración urbano rural. Esto acompañado por las condiciones del patrimonio cultural férreo que establece la oportunidad de ofrecer un sistema de movilidad sostenible. Que forme una noción de memoria colectiva, que fomente la inversión de los gobernantes, que los habitantes se apropien del conjunto de la red férrea del norte para su recuperación y conservación de su patrimonio cultural férreo.

De esta manera el patrimonio cultural férreo, no es solo los edificios, sino también el paisaje cultural que lo rodea. Se busco la solución por medio de una propuesta de diseño urbano – rural, que recupera el patrimonio cultural del municipio, aprovechando su valor histórico y cultural. El desarrollo del proyecto permitió distintos componentes y posiciones que abarca el diseño arquitectónico, se planteó la PTO, como teoría propia, “Apropiación del patrimonio cultural a partir de la rehabilitación

arquitectónica, la valoración del paisaje natural y el agroturismo”, como un instrumento que dirija proyectos entorno al patrimonio cultural férreo. Los cuales buscan la rehabilitación, conservación, difusión y reactivación del turismo cultural.

Partiendo de lo anterior, la posición teórica orientadora se consolida como un método establecido en cuatro principios que busca relacionar el contorno, el paisaje cultural y el patrimonio cultural férreo, con el fin que los habitantes se apropien, recuperando la memoria del sistema férreo, ofreciendo una identidad y aplicando políticas de conservación y rehabilitación.

En tal sentido dadas las consideraciones de la posición teórica, en consecuencia, fue posible reconocer los aspectos culturales, físicos y espaciales del territorio, que se traducen a la capacidad de transformación de actividades que se desarrollan en las zonas rurales, este esquema constituye un instrumento de intervención en varias escalas mediante la planificación, el paisajismo y el diseño urbano, logrando el cumplimiento de los objetivos propuestos en la presente tesis.

Existen 432 estaciones de tren en toda Colombia, solamente un porcentaje está siendo intervenidas, se espera que con este proyecto incentive a las entidades públicas y privadas a valorar nuestro patrimonio arquitectónico del sistema férreo. El análisis a diferentes escalas evidencio el deterioro del patrimonio cultural que se traslada a varias zonas de la región afectando la población urbana – rural.

Las patologías directas e indirectas químicas, físicas, etc. Identificadas en la estación, con la adecuada intervención se devolverá al inmueble toda su importancia en su época y valor cultural. Diseñar una escuela taller de artes y oficios cultura Guachetuna, utilizando de materiales y técnicas vernáculas, como estrategia sostenible, minimizar impacto medio ambiental, con el propósito de dar una expresión y lenguaje y característico del territorio

turismo rural agroturístico, valoración de los paisajes, costumbres y gastronomía. Conservar el patrimonio cultural del Guachetá, mediante la restauración estación del ferrocarril la Isla.

Es fundamental que la academia promueva en su oferta educativa los programas de restauración del patrimonio cultural en especial, el sistema férreo, que cuente, con asesoramiento técnico, el cual tenga experiencia y conocimientos en patologías, para obtener un buen análisis, para poder proponer una buena intervención a los inmuebles los cuales están declarados como patrimonio cultural de la Nación.

Aunque el Ministerio de Cultura ha sumado esfuerzos para conservar y preservar los edificios del ferrocarril, esto no ha sido suficiente, es por eso que se debe incluir todo el sistema férreo, sin que esta sufra cambios. El mantenimiento del sistema férreo debe realizarse como un trabajo conjunto entre los encargados del sistema y el Ministerio de Cultura, con el fin de conservarlo y preservarlo. Sin perder el valor patrimonial y funcional.

Lista de Referencia o Bibliografía

Departamento Nacional De Planeación (2008).Rehabilitación De Vías Férreas A Través Del Sistema De Concesiones. *Los grandes proyectos de inversión del Estado Comunitario en 2008*.https://spi.dnp.gov.co/App_Themes/SeguimientoProyectos/ResumenEjecutivo/0005040109999.pdf

Instituto Nacional De Invias (2012).*Informe Gestión Red Férrea Nacional Subdirección Red Terciaria Y Férrea Grupo Férreo PERIODO2012*.prosperidadparatodos.
<https://www.invias.gov.co/index.php/archivo-y-documentos/servicios-al-ciudadano/proyectos-invias/red-terciaria-y-ferrea/934-informe-de-gestion-2012-1/file>

Instituto Nacional De Invias (2015).*Recuperación De Las Estaciones Del Ferrocarril, A Cargo Del Invias, Avanza “Sobre Rieles”*.Ministeriodetransporte.
<https://www.invias.gov.co/index.php/sala/noticias/2140-recuperacion-de-las-estaciones-del-ferrocarril-a-cargo-del-invias-avanza-sobre-rieles>

Escalona.T.(2020,5 de febrero). Corredor férreo la Dorada – Chiriguana será una realidad.*Elpaisvallenato*. <https://www.elpaisvallenato.com/2020/02/05/corredor-ferreo-la-dorada-chiriguana-sera-una-realidad/>

Agencianacionalinfreesestructura.(2020). *Gobierno Completa 1.043 Kms De Vía Férrea Con Operación Comercial En Siete Departamentos*. <https://www.ani.gov.co/gobierno-completa-1043-kms-de-ferrea-con-operacion-comercial-en-siete-departamentos>

Hernández, F. (2012). El patrimonio cultural: la memoria recuperada. Ediciones Trea. Recuperado de <https://ugc.elogim.com:3107/es/ereader/ugc/158769?page=10>.

Hernández Hernández, F. (2012). El patrimonio cultural: la memoria recuperada. Ediciones Trea.

Recuperado de <https://ugc.elogim.com:3107/es/ereader/ugc/158769?page=10>.

<https://es.unesco.org/fieldoffice/santiago/cultura/patrimonio>

García Cuetos, M. P. (2014). El patrimonio cultural: conceptos básicos. Prensas de la Universidad de

Zaragoza. <https://ugc.elogim.com:3107/es/lc/ugc/titulos/42282>

Unknow.2016 24 de febrero. ¿Qué es el Patrimonio

Cultural?.*arqueologiacienciaypatrimonioformadevida*.

<https://arqueologasv.blogspot.com/2016/02/que-es-el-patrimonio-cultural-el.html>

Ministerio de Cultura, (2009). Caminos Reales. Bogotá, Colombia

Departamento Administrativo Nacional de Estadística [DANE], (2018). Demografía y población –

Movilidad y Migración. Colombia.

Ministerio de Justicia, (1948). Ley 71 de 1947, Bogotá. Colombia

Ministerio de Cultura, (2015). Plan Nacional de Recuperación de las estaciones del Ferrocarril, Colombia

Ministerio de Cultura, (2004). Política para la protección del patrimonio cultural mueble, Bogotá.

Colombia.

Guachetá, (2017). Convenio de asociación sir 012 secretaría de integración regional de la gobernación de Cundinamarca – corporación unificada nacional de educación superior con diseño de rutas turísticas de Ubaté y Gualivá ruta de la leche la sal y la lana, Bogotá. Colombia.

García Turza, Javier; Ernesto García Fernández & julio Valdeón Baruque y otros (2000): el camino de Santiago y la sociedad medieval. 1ª ed. eds. de instituto de estudios riojanos, Logroño.

M.D. Miguel, P. Rodríguez, A. Sobrino y T. Giménez, (1990). El camino de Santiago, pueblos y gentes.

1.a ed., Ed Bruño, Madrid

Departamento Nacional de Planeación (DNP), (2008). Rehabilitación de vías Férreas a través del Sistema de Concesiones.

INSTITUTO NACIONAL DE VIAS (INVIAS), (2019). INVIAS invierte recursos en la recuperación de las estaciones férreas Picalaña y Neiva.

Cancelado, González y Vergara. (2016). Estudio Patológico De La Estación Del Ferrocarril De

González, K. (2002). Guachetá, La puerta del imperio Muisca. El tiempo.

<https://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-1367908>

Querol, M. (2010:11). Citado por Rubio, L – Ponce, G. (2012). Gestión del patrimonio arquitectónico, cultural y medio ambiental. Enfoques y casos prácticos. Recuperado de:

<http://webs.ucm.es/BUCM/revcul//tribunacomplutense/94/art1442.php#.XuAFJ0VKjIU>

Therrien, M. (2008). Patrimonio y arqueología industrial: ¿investigación vs. protección? Políticas del patrimonio industrial en Colombia. Apuntes. Revista De Estudios Sobre Patrimonio Cultural, 21(1). Recuperado a partir de

<https://revistas.javeriana.edu.co/index.php/revApuntesArq/article/view/8965>

Patiño E. (2012). Patrimonio y Urbanismo. Estrategias metodológicas para su valoración e intervención. En: Apuntes 25 (2) 352-363.

Arquitectura Viva, nº 33, Madrid, 1993. Este texto es una versión, abreviada por su autora, del primer capítulo del libro Monument et monument historique, Editions du Seuil, 1992.

Querol, M. (2010:11). Citado por Rubio, L – Ponce, G. (2012). Gestión del patrimonio arquitectónico, cultural y medio ambiental. Enfoques y casos prácticos. Recuperado de:

<http://webs.ucm.es/BUCM/revcul//tribunacomplutense/94/art1442.php#.XuAFJ0VKjIU>

García Cuetos, M. P. (2014). El patrimonio cultural: conceptos básicos. Zaragoza, Spain: Prensas de la Universidad de Zaragoza. Recuperado de:

<https://ugc.elogim.com:3107/es/ereader/ugc/42282?page=18>.

Rojas C. P.P (2017). Arquitectura del movimiento: estaciones del ferrocarril en Colombia, presente y ¿futuro? Recuperado de <file:///C:/Users/USUARIO/Downloads/198-Texto%20del%20art%C3%ADculo-358-1-10-20181217.pdf>

Carta de Cracovia 2000 (2004). Documento Carta de Cracovia 2000. Principios para la Conservación y Restauración del Patrimonio Construido. Recuperado de:

https://www.iaph.es/export/sites/default/galerias/documentacion_migracion/Documento_PC/1267693158625_ph50-114.pdf

CORRADINE, Alberto. Introducción a la patología de edificios. Bogotá: ICOMOS de Colombia. 1998

Corradine, A. (1969). La conservación de monumentos en Colombia. Revista Universidad Nacional de Colombia. Recuperado de:

<https://revistas.unal.edu.co/index.php/revistaun/article/viewFile/11723/12409>

Gobierno de España, Ministerio de Educación Cultura y Deporte (s. f). Conservación y restauración de objetos antiguos.

<https://sede.educacion.gob.es/publiventa/PdfServlet?pdf=VP15826.pdf&area=E#:~:text=El%20objetivo%20de%20la%20restauraci%C3%B3n,la%20materia%20a%20la%20idea.>

Instituto Departamental de Cultura y Turismo de Cundinamarca, (s. f.). Guachetá

<http://idecut.gov.co/index.php/ubate/guacheta>

Alcaldía Mayor de Bogotá, Secretaria de Cultura, Recreación y Deporte, (s. f.). Ley 397 de 1997. Ley General de Cultura.

https://www.culturarecreacionydeporte.gov.co/sites/default/files/ley_397_de_1997_ley_genera_de_cultura.pdf

Gracia, F. (2001). Construir en lo construido. Books.

<https://books.google.es/books?hl=es&lr=&id=DGtYrf3ttAUC&oi=fnd&pg=PA11&dq=francisco+d+e+gracia&ots=k1hrMoNNM-&sig=Bg27bHNkg9GxvkmzWGBzvWhSyGc#v=onepage&q=francisco%20de%20gracia&f=false>

Magar, V. (2017). Conversaciones. con Camillo Boito y Gustavo Giovannoni (Nº 4). Conversaciones. Con Camillo Boito y Gustavo Giovannoni, (4), 340. Recuperado de

https://www.academia.edu/36121757/Conversaciones_con_Camillo_Boito_y_Gustavo_Giovannoni_No4.

UNESCO. (1972). Patrimonio cultural. <https://es.unesco.org/fieldoffice/santiago/cultura/patrimonio>

Tugores Truyol, F. y Planas Ferrer, R. (2006). Introducción al patrimonio cultural. Ediciones Trea.

<https://ugc.elogim.com:3107/es/lc/ugc/titulos/120167>.

Querol, M. (2010:11). Citado por Rubio, L – Ponce, G. (2012). Gestión del patrimonio arquitectónico, cultural y medio ambiental. Enfoques y casos prácticos. Recuperado de:

<http://webs.ucm.es/BUCM/revcul//tribunacomplutense/94/art1442.php#.XuAFJ0VKjIU>

Corradine, A. (1969). La conservación de monumentos en Colombia. Revista Universidad Nacional de Colombia. Recuperado de:

<https://revistas.unal.edu.co/index.php/revistaun/article/viewFile/11723/12409>

Corradine, A. Introducción a la patología de edificios. Bogotá: ICOMOS de Colombia. 1998

Carlo, G. (2001). Ciudad antigua y ciudad moderna. Q-12. Quaderns científics i tècnics de restauració monumental, Servicio de Patrimonio Arquitectónico local, Diputación de Barcelona.

Carta de Cracovia 2000 (2004). Documento Carta de Cracovia 2000. Principios para la Conservación y

Restauración del Patrimonio Construido. Recuperado de:

https://www.iaph.es/export/sites/default/galerias/documentacion_migracion/Documento_PC/1267693158625_ph50-114.pdf

Sociedad Antioqueña de Ingenieros y Arquitectos. (2016, junio, 08). La recuperación de las estaciones del ferrocarril en el país - ALBERTO ESCOBAR WHITE” [Vídeo]. YouTube.

<https://www.youtube.com/watch?v=JfqAa3YvNqY>

Chirivella, S. La conservación del patrimonio arquitectónico a partir del tipo. El caso de Santa Cruz de Mompox. Bogotá: APUNTES • vol. 32, núm. 2 • 2-13. 2019.

Ordoñez, O. (1995). Arquitectura ferroviaria, documentos gráficos y escritos. Bogotá: Colcultura.

Tartarini, J. (1995). Arquitectura ferroviaria en América Latina: algunas aproximaciones. Revista Escala, 21.

Tartarini, J. (2000). Arquitectura ferroviaria. Colihue <https://www.colihue.com.ar/fichaLibro?bookId=62>

Ferrari, M. (2011). El sistema ferroviario en el noroeste argentino. Arquitectura e instalaciones complementarias. Apuntes, 42 (1), 44-61.

Ferrari, M. (2011a). Los asentamientos urbanos producidos por la instalación del ferrocarril en el noroeste argentino. Apuntes 24 (1), 26-43.

Therrien, M. (2008). Patrimonio y arqueología industrial: ¿investigación vs. protección? Políticas del patrimonio industrial en Colombia. Apuntes. Revista De Estudios Sobre Patrimonio Cultural, 21(1). Recuperado a partir de

<https://revistas.javeriana.edu.co/index.php/revApuntesArq/article/view/8965>

Rojas, P. (2016). Reutilización del Patrimonio: En torno a una teoría de conservación de las líneas Nordeste ferroviarias Norte y en Colombia (proyecto de investigación para tesis doctoral). Universidad de Mendoza, Argentina, Facultad de Arquitectura.

Torres, C. (2013). Los riesgos por el “abandono cultural” del patrimonio industrial: maestranzas ferroviarias en Chile. *Apuntes. Revista De Estudios Sobre Patrimonio Cultural*, 26(2). Recuperado a partir de <https://revistas.javeriana.edu.co/index.php/revApuntesArq/article/view/10666>

[https://avancejuridico.com/actualidad/ultimoscomunicados/C-082-14\(D-9668\).html](https://avancejuridico.com/actualidad/ultimoscomunicados/C-082-14(D-9668).html)

UNESCO (s.f)

PATRIMONIO: <https://es.unesco.org/creativity/sites/creativity/files/digital-library/cdis/Patrimonio.pdf>

[https://avancejuridico.com/actualidad/ultimoscomunicados/C-082-14\(D-9668\).html](https://avancejuridico.com/actualidad/ultimoscomunicados/C-082-14(D-9668).html)

<https://vlex.com.co/vid/providencia-no-18-30541078>

Agencia Nacional De Infraestructura (2020)

Gobierno Nacional Avanza En La Estructuración Integral Del Corredor Férreo Entre La Dorada Y

Chiriguana: <https://www.ani.gov.co/gobierno-nacional-avanza-en-la-estructuracion-integral-del-corredor-ferreo-entre-la-dorada-y>

Ministerio De Transporte (2020)

Gobierno Nacional avanza en la estructuración integral del corredor férreo entre La Dorada y

Chiriguana: <https://www.mintransporte.gov.co/publicaciones/8102/gobierno-nacional-avanza-en-la-estructuracion-integral-del-corredor-ferreo-entre-la-dorada-y-chiriguana/>

Ministerio De Transporte (2020)

Los héroes de las vías férreas no paran y apoyan abastecimiento de productos en el país:

<https://mintransporte.gov.co/publicaciones/8420/los-heroes-de-las-vias-ferreas-no-paran-y-apoyan-abastecimiento-de-productos-en-el-pais/>

Nieto, C. E. (2011). El ferrocarril de Colombia y la búsqueda de un país. *Apuntes Vol 24*, 67-75.

<http://www.scielo.org.co/pdf/apun/v24n1/v24n1a05.pdf>

Torres, C. (2014, diciembre). La rehabilitación arquitectónica planificada. Revista ARQ.

<https://www.redalyc.org/pdf/375/37535373006.pdf>

Garcia, F. (1992). Construir en lo construido. SCRIBD.

<https://es.scribd.com/document/490544860/Construir-en-Lo-Construido-Francisco-de-Gracia-pdf>

Corte Constitucional [CC], febrero 13, 2014 (publicación). M. P.: L. Pérez. Sentencia

082/14. (Colombia). Obtenido el 02 diciembre de 2021.

[https://avancejuridico.com/actualidad/ultimoscomunicados/C-082-14\(D-9668\).html](https://avancejuridico.com/actualidad/ultimoscomunicados/C-082-14(D-9668).html)

Nombre de autor(es) corporativo. (Año). Título del reporte (cursiva). Editorial o
publicador. URL.

UNESCO. (s.f). *Patrimonio*.

<https://es.unesco.org/creativity/sites/creativity/files/digital-library/cdis/Patrimonio.pdf>

Alcaldía municipal de Guachetá. (2000). Esquema de ordenamiento territorial

municipio de Guachetá diagnóstico territorial socio – cultural. Cap. 3, p. 92.

Departamento Administrativo Nacional de Estadística. (2005). Boletín Censo General

disponible en:

<https://www.dane.gov.co/files/censo2005/perfiles/cundinamarca/guacheta.pdf>

Departamento Nacional De Planeación (2008). Rehabilitación De Vías Férreas A Través Del Sistema De

Concesiones. *Los grandes proyectos de inversión del Estado Comunitario en*

2008. https://spi.dnp.gov.co/App_Themes/SeguimientoProyectos/ResumenEjecutivo/00050401

09999.pdf

Instituto Nacional De Invias (2012). *Informe Gestión Red Férrea Nacional Subdirección Red Terciaria Y Férrea Grupo Férreo PERIODO2012*. prosperidadparatodos.

<https://www.invias.gov.co/index.php/archivo-y-documentos/servicios-al-ciudadano/proyectos-invias/red-terciaria-y-ferrea/934-informe-de-gestion-2012-1/file>

Instituto Nacional De Invias (2015). *Recuperación De Las Estaciones Del Ferrocarril, A Cargo Del Invías, Avanza “Sobre Rieles”*. Ministeriodetransporte.

<https://www.invias.gov.co/index.php/sala/noticias/2140-recuperacion-de-las-estaciones-del-ferrocarril-a-cargo-del-invias-avanza-sobre-rieles>

Escalona.T.(2020,5 de febrero). Corredor férreo la Dorada – Chiriguaná será una realidad. *Elpaisvallenato*. <https://www.elpaisvallenato.com/2020/02/05/corredor-ferreo-la-dorada-chiriguana-sera-una-realidad/>

Instituto Nacional De Invias (INVIAS) (2012). Informe Gestión Red Férrea Nacional Subdirección Red Terciaria Y Férrea.

Ma. Sabina Montaña Manrique. <https://www.invias.gov.co/index.php/archivo-y-documentos/servicios-al-ciudadano/proyectos-invias/red-terciaria-y-ferrea/934-informe-de-gestion-2012-1/file>

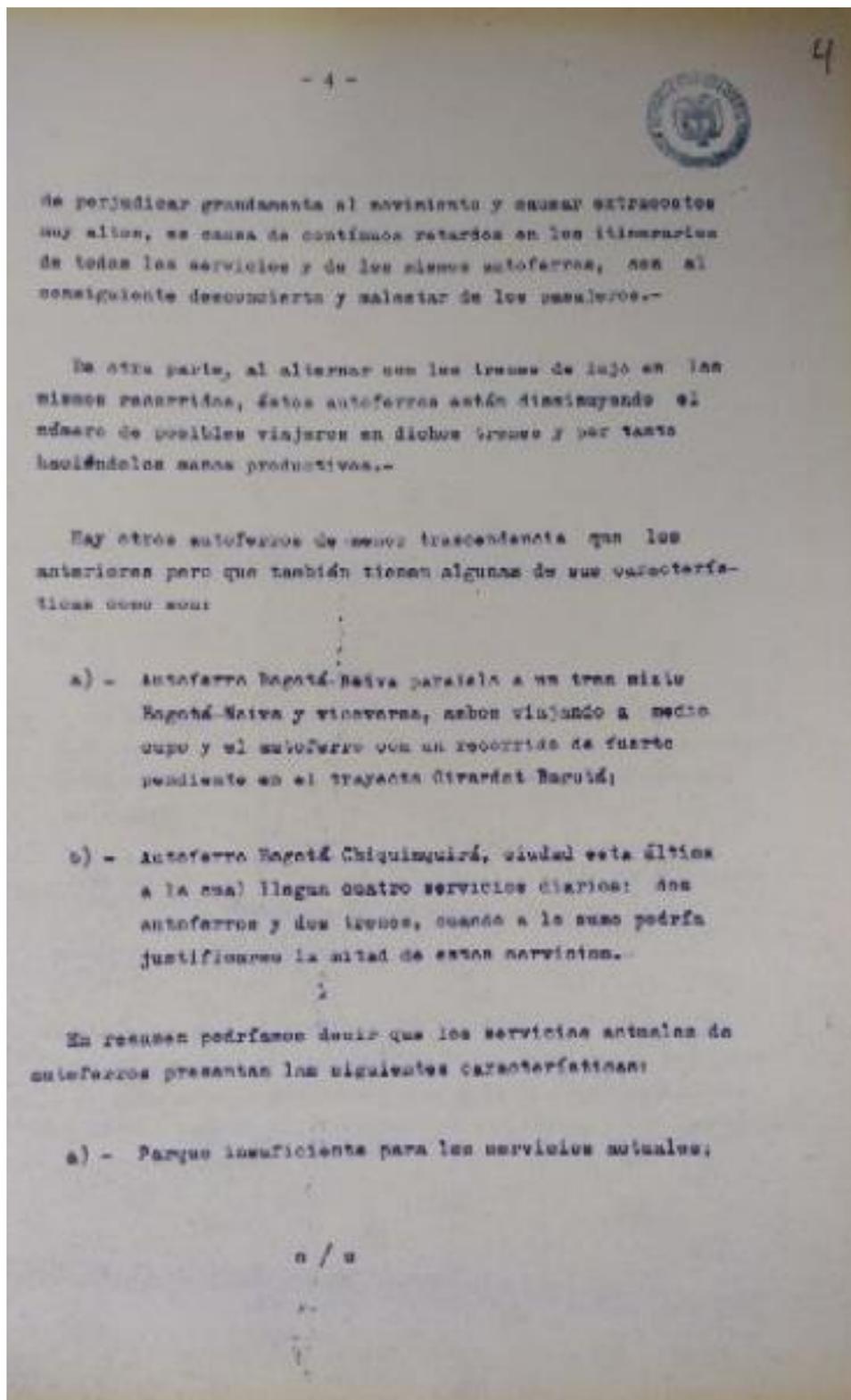
Ministerio de Transporte (MINTRANSPORTE). (2020). *Gobierno completa 1.043 kms de vía férrea con operación comercial en siete departamentos*. Ana María Zambrano.

<https://www.mintransporte.gov.co/publicaciones/8367/gobierno-completa-1043-kms-de-via-ferrea-con-operacion-comercial-en-siete-departamentos/>

Ministerio de Cultura. (2005) *Manual Para Inventarios De Bienes Culturales Inmuebles*. MinCultura.

<https://www.culturantioquia.gov.co/patrimonio/1Manual%20inventario%20Bienes%20Inmuebles.pdf>

Anexos



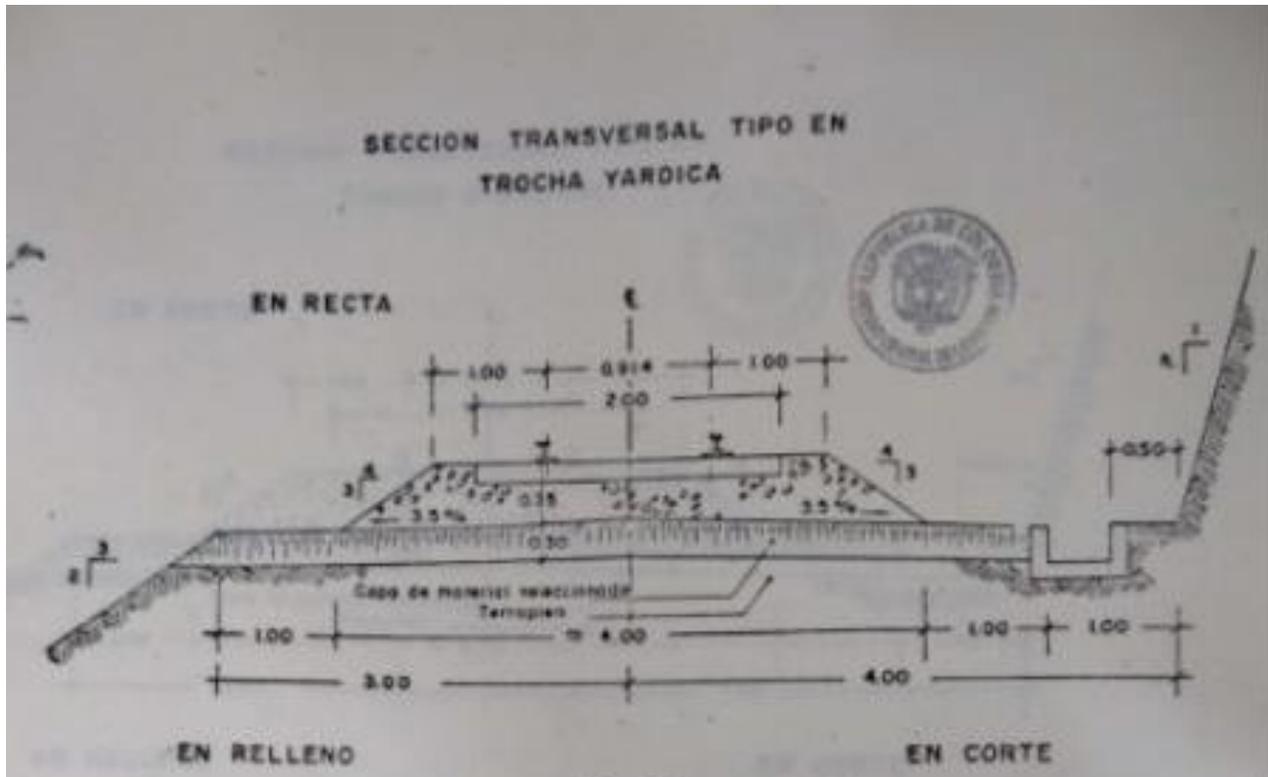


Fig. 7.1a

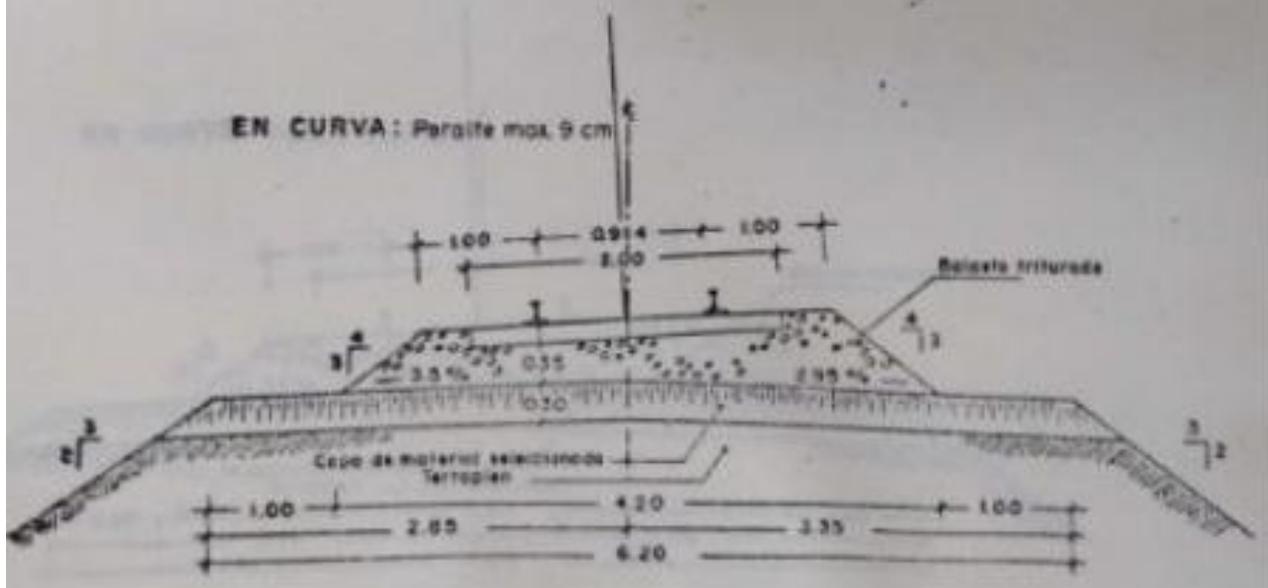


Fig. 7.1 b

- 19 -

2 - TRÁMITE ORDINARIO DE PASAJEROS



De acuerdo con nuestro análisis de la primera parte hemos propuesto la supresión de algunos de estos servicios por considerarnos francamente innecesarios y antieconómicos para la Empresa.-

Los principales servicios que proponemos suprimir son los siguientes:

- a) - El tren mixto Bogotá-Santa Marta y viceversa. Los servicios que presta este tren entre Puerto Salgar y Santa Marta serán abastecidos por los autobuses regulares que se propone establecer en la misma zona. En el trayecto Bogotá-Puerto Salgar no consideramos que se justifica prestar el servicio de pasajeros por cuatros lfoas;
- b) - Tren Mixto Bogotá-Neiva y viceversa. Este servicio se prestará entre Bogotá y Girardot por el tren ordinario de pasajeros que permanece. En Girardot los pasajeros harán conexión con uno de los servicios de autobús regular Girardot-Neiva;
- c) - Tren Mixto Bogotá-Chiquinquirá. Consideramos, teniendo en cuenta las estadísticas de movimiento de pasajeros, que el tren ordinario Bogotá-Barbosa

e / o

(500) metros cuadrados y limita por ambos lados con terrenos que son a favor de Lucio Pabón y con sus extremos con zona del Ferrocarril.- **ZONA DOSCIENTOS NOVENTA Y NUEVE.**-A continuación de la anterior y en la misma jurisdicción tiene una longitud de doscientos cuarenta (240) metros por veinte (20) de ancho y un área de cuatro mil ochocientos (4.800) metros cuadrados, limita por sus dos costados con predios que son a favor de Nemesio Casacho y por sus extremos con zona del Ferrocarril.- Esta zona es la primera que forma la variante de Gacha.- **ZONA TRESCIENTOS.**-A continuación de la anterior, tiene ciento noventa (190) metros de longitud por veinte (20) de ancho y un área de tres mil ochocientos (3.800) metros cuadrados y limita por ambos lados con propiedades que son a favor de Leonilde Matín de Casacho y por sus extremos con zona del Ferrocarril.- **ZONA TRESCIENTOS UNA.**-En jurisdicción del Municipio de Guachetá, tiene una longitud de cuatrocientos sesenta (460) metros, de ancho variable y limita por ambos lados con predios que son a favor de Germán, Álvaro, Felisa, Bertha y Gustavo Eblano Vargas y por sus extremos con zona del Ferrocarril.- **ZONA TRESCIENTOS DOS.**-A continuación de la anterior, mide trescientos ochenta (380) metros de longitud por ancho variable y limita por ambos lados con tierras que son a favor de Lucio Durero y otros y por sus extremos con zona del Ferrocarril.- **ZONA TRESCIENTOS TRES.**-En jurisdicción del Municipio de Guachetá, tiene una longitud de mil setecientos veinte (1.720) metros por veinte (20) de ancho y un área de tres (3) hectáreas cuatro mil cuatrocientos (4.400) metros cuadrados y limita por ambos lados con predios de la hacienda de Venecia y por sus extremos con zona del Ferrocarril.- **ZONA TRESCIENTOS CUATRO.**-En jurisdicción del Municipio de Guachetá, tiene una longitud de mil doscientos cuarenta (1.240) metros por veinte (20) de ancho y un área de dos (2) hectáreas cuatro mil ochocientos (4.800) metros cuadrados y limita por ambos lados con propiedades que son a favor de Nemesio Casacho y por sus extremos con zona del Ferrocarril.- Dejó de esta zona fue adquirida también la casa de la hacienda de Venecia y parte del terreno se destinó para la casajera.- A continuación de esta zona la vía férrea atraviesa el río Ubaté que divide los límites de los Municipios de Guachetá y Páez en una longitud de cuatro (4) metros.- **ZONA TRESCIENTOS CINCO.**-En la jurisdicción del Municipio de Guachetá existe una zona que no hace parte de la línea férrea.- Esta zona se adquirió para la variante de Gacha tiene una longitud de tres mil novecientos noventa (3.990) metros por un ancho variable.- **ZONA TRESCIENTOS SEIS.**-En jurisdicción del Municipio de Páez, tiene una longitud de ciento veinticuatro (124) metros, es de figura triangular y limita por el Occidente, que es la base del triángulo, con terrenos de la hacienda La María, de propiedad de Francisco de P. Jiménez y Antonio Jiménez; por un lado del triángulo, en dirección Noroeste a Suroeste, vallado de por medio con terrenos de Jorge Serdín y hermano y por el otro lado, del triángulo, en dirección Suroeste a Noroeste, con un camino que va a lo largo del río Ubaté.- Se aclara la longitud real de la zona es de ciento veintidós (122) metros.- **ZONA TRESCIENTOS SIETE.**-En jurisdicción del

Ventura Franco de Vanegas y por sus extremos con zona del Ferrocarril".- **ZONA DOSCIENTOS NOVENTA.**-En jurisdicción del Municipio de Longosajón, de ciento cincuenta y dos metros con cincuenta centímetros (152.50) de longitud, por veinte (20) de ancho y un área de tres mil cincuenta (3.550) metros cuadrados, limita por ambos lados con propiedades que son a fueras de Pilar Vanegas de Uribe y por sus extremos con zona del Ferrocarril".- **ZONA DOSCIENTOS NOVENTA Y UNA.**- Situada en jurisdicción de Guachetá, tiene una longitud de novecientos cuarenta y un (941) metros por veinte (20) de ancho y un área de una (1) hectárea ochocientos veinte (8.820) metros cuadrados y limita por ambos lados con predios que son a fueras de Lisandro Leiva Perera y otros y por sus extremos con zona del Ferrocarril".- **PARADERO "EL SABANAL".**- El paradero mencionado está localizado dentro de la zona anterior con su respectiva edificación y donde se encuentra".- **ZONA DOSCIENTOS NOVENTA Y DOS.** Esta zona tiene seis (6) metros de longitud y limita por ambos lados con terreno que son a fueras de Carlos Reyes y otros y por sus extremos con zona del Ferrocarril".- **ZONA DOSCIENTOS NOVENTA Y TRES.**-En jurisdicción del Municipio de Guachetá de mil seiscientos noventa y siete (1.697) metros de longitud por veinticinco (25) de ancho y un área de cuatro (4) hectáreas dos mil cuatrocientos veinticinco (2.425) metros cuadrados y limita por sus dos costados con propiedades que son a fueras de Alberto Laverde y por sus extremos con zona del Ferrocarril".- **ZONA DOSCIENTOS NOVENTA Y CUATRO.**-De quinientos seis metros con cincuenta centímetros (506.50) de longitud, por ancho variable entre veinte (20), veinticinco (25) y cincuenta (50) metros, y limita por ambos lados con propiedades que son a fueras de Luis y Guillermo Suarez y por sus extremos con zona del Ferrocarril".- **ESTACION GUACHETA.**- Está ubicada dentro de la zona anterior con su edificación, dependencias y donde se encuentra".- A continuación de la zona antes descrita existe un camino público que conduce de Ubaté a Guachetá".- **ZONA DOSCIENTOS NOVENTA Y CINCO.**-A continuación del camino público de longitud de seiscientos cincuenta (650) metros por veinte (20) de ancho y un área de cinco mil (5.000) metros cuadrados y limita por ambos lados con terrenos que son a fueras de Eusebio Quiroga y por sus extremos con zona del Ferrocarril".- Se declara la longitud real de esta zona es de diecisiete cincuenta (1750) metros cuadrados".- **ZONA DOSCIENTOS NOVENTA Y SEIS.**- En jurisdicción de Guachetá de novecientos ochenta y siete (987) metros de longitud por veinte (20) de ancho y un área de una (1) hectárea nueve mil seiscientos cuarenta (9.740) metros cuadrados y limita por ambos lados con terrenos que son a fueras de Sergio Vargas de Vanegas y otros y por sus extremos con zona del Ferrocarril".- **ZONA DOSCIENTOS NOVENTA Y SIETE.**- De quinientos (500) metros de longitud por veinte (20) de ancho y un área de una (1) hectárea y con los siguientes linderos: Por ambos lados, con propiedades que son a fueras de Cándido Pachón y por sus extremos con zona del Ferrocarril".- **ZONA DOSCIENTOS NOVENTA Y OCHO.**- En jurisdicción del Municipio de Guachetá, de quinientos treinta y cuatro (534) metros de longitud por veinte (20) de ancho y un área de una (1) hectárea seiscientos ochenta



Consultores, así como otras pautas orientados al mismo fin.

V. ESTRATEGIAS PARA LA REHABILITACION

Las estrategias para llevar a cabo la rehabilitación del ferrocarril parten de la base de que existe una demanda potencial reprimida que puede ser atendida más económicamente por el modo ferroviario. De otra parte, a medida que el país avanza en su desarrollo económico y se presenta una transformación en su estructura productiva, se generará un tipo de carga que por su naturaleza requerirá del transporte ferroviario. La alternativa de cierre de los ferrocarriles, además de ser desfavorable para el país en general, penalizará el desarrollo de importantes sectores que verán limitada su capacidad de producir eficiente y competitivamente.

Ahora bien, el país dispone de unos activos valiosos en su actual sistema férreo que solamente podrán ser aprovechados económicamente si se hacen los cambios y reformas de fondo a que se hace referencia atrás. El nuevo ferrocarril, sin embargo, al igual de lo que sucede en otros países y en Colombia con los otros modos de transporte, no podrá ser capaz de generar por sí mismo en el corto y mediano plazos los recursos suficientes para su recuperación y expansión. Debe haber, entonces, una toma de conciencia por parte del país sobre este crucial aspecto, pues de lo contrario sería ilusorio pensar en su supervivencia.

V.1. Participación del sector privado

