

Girardot Transversal

Reactivación De Dinámicas Sobre Bordes De Infraestructura Vial

Sergio David Trujillo y Javier Ricardo Rueda

Universidad La Gran Colombia

Sergio David Trujillo

Javier Ricardo Rueda

Facultad De Arquitectura, Universidad La Gran Colombia

Universidad La Gran Colombia Carrera 5 # 12 B 23

[correspondencia@ugc.edu.co](mailto:correspondencia@ugc.edu.co)

2018

Girardot Transversal

Sergio David Trujillo y Javier Ricardo Rueda

Universidad La Gran Colombia

Docente o Tutor

Arquitecto Omar David Latorre Chacón

Facultad de Arquitectura

Programa de Arquitectura

Bogotá, DC.

2018

NOTA DE ACEPTACION

---

---

---

---

---

---

FIRMA DEL PRESIDENTE DEL JURADO

---

FIRMA DEL JURADO

---

FIRMA DEL JURADO

**TITULO**

GIRARDOT TRANSVERSAL

REACTIVACIÓN DE DINÁMICAS SOBRE BORDES DE INFRAESTRUCTURA  
VIAL

**INDICE GENERAL**

|                                       |    |
|---------------------------------------|----|
| 3. INDICE DE TABLAS .....             | 7  |
| 4. INDICE DE ILUSTRACIONES .....      | 8  |
| 4.1 INDICE DE ESQUEMAS GRAFICOS ..... | 9  |
| 5. RESUMEN .....                      | 1  |
| 6. ABSTRACT.....                      | 4  |
| 7. PALABRAS CLAVES .....              | 5  |
| 8. KEY WORDS.....                     | 6  |
| 9. INTRODUCION .....                  | 7  |
| 10. FORMULACION DEL PROBLEMA.....     | 9  |
| 10.2 DESCRIPCION DEL PROBLEMA .....   | 14 |
| 10.2 PREGUNTA PROBLEMA .....          | 16 |
| 11. JUSTIFICACION .....               | 17 |
| 11.1 POBLACION OBJETIVO .....         | 20 |
| 12. HIPOTESIS .....                   | 22 |
| 13. OBJETIVO GENERAL .....            | 23 |
| 14. OBJETIVOS ESPECIFICOS .....       | 24 |
| MARCO HISTORICO .....                 | 25 |
| ANTECEDENTES .....                    | 28 |
| MARCO CONCEPTUAL .....                | 29 |
| 17. MARCO TEORICO .....               | 33 |

|                                                                |    |
|----------------------------------------------------------------|----|
| 18. MARCO NORMATIVO.....                                       | 37 |
| 19. METODOLOGIA.....                                           | 39 |
| 20. DIAGNOSTICO.....                                           | 40 |
| 20.2 EQUIPAMIENTOS.....                                        | 43 |
| 20.3 ESTRUCTURA ECOLOGICA PRINCIPAL.....                       | 45 |
| 20.4 MOVILIDAD.....                                            | 47 |
| 20.5 POBLACION GENERADORES DE FLUJO.....                       | 48 |
| 20.6 MORFOLOGIA.....                                           | 49 |
| 20.7 YUXTAPOSICION Y PROYECTOS.....                            | 50 |
| 20.8 CUADRO DE OBJETIVOS ESTRATEGIAS Y ACCIONES DE DISEÑO..... | 51 |
| 21. CRITERIOS DE INTERVENCION.....                             | 52 |
| 22. POSIBLES SOLUCIONES DE PROPUESTA.....                      | 54 |
| 22.1 PROPUESTA GENERAL.....                                    | 54 |
| 22.2 PROPUESTA PUNTUAL.....                                    | 56 |
| 22.3 PROPUESTA ESPECIFICA.....                                 | 57 |
| 23. CONCLUSIONES.....                                          | 62 |
| 24. ANEXOS.....                                                | 64 |
| 24.1 REVISION DE REFERENTES ESPECIFICOS.....                   | 64 |
| 24.2 REGISTRO FOTOGRAFICO DE DETERIORO.....                    | 66 |
| 23. BIBLIOGRAFIA.....                                          | 72 |

**3. INDICE DE TABLAS**

|                                                                |    |
|----------------------------------------------------------------|----|
| 1. TABLA NUMERO 1 <i>Ingresos y gastos operacionales</i> ..... | 26 |
| 2. TABLA NUMERO 2 <i>Ingresos y gastos operacionales</i> ..... | 27 |

#### 4. INDICE DE ILUSTRACIONES

|                                                                              |    |
|------------------------------------------------------------------------------|----|
| Ilustración 1. <i>Ubicación general del municipio</i> .....                  | 1  |
| Ilustración 2. <i>Problematicas sobre el territorio</i> .....                | 2  |
| Ilustración 3. <i>Estructuracion de proyectos de concesiones</i> .....       | 12 |
| Ilustración 4. <i>Estrategia ferroviaria nacional-datos nacionales</i> ..... | 18 |
| Ilustración 5. <i>Estado actual del borde (Eje Férreo)</i> .....             | 18 |
| Ilustración 6. <i>Red ferrea nacional</i> .....                              | 19 |
| Ilustración 7. <i>Consolidacion del municipio de girardot</i> .....          | 25 |
| Ilustración 8. <i>Consolidacion de la ciudad</i> .....                       | 26 |
| Ilustración 9. <i>Ciudad actual</i> .....                                    | 27 |
| Ilustración 10. <i>Interpretacion del borde</i> .....                        | 28 |
| Ilustración 11. <i>Vitalidad en los espacios</i> .....                       | 29 |
| Ilustración 12. <i>Maneras de ver y entender la ciudad</i> .....             | 29 |
| Ilustración 13. <i>Configuracion de la ciudad</i> .....                      | 30 |
| Ilustración 14. <i>Mapa de usos del suelo</i> .....                          | 33 |
| Ilustración 15. <i>Yuxtaposicion y esquema de proyectos</i> .....            | 48 |
| Ilustración 16. <i>Esquemas de intervencion</i> .....                        | 51 |



**4.1 INDICE DE ESQUEMAS GRAFICOS**

|                                                                              |    |
|------------------------------------------------------------------------------|----|
| 1. ESQUEMA NUMERO 1 <i>Aparición de nuevas tecnologías</i> .....             | 10 |
| 2. ESQUEMA NUMERO 2 <i>Perdida de la vitalidad sobre el eje férreo</i> ..... | 11 |
| 3. ESQUEMA NUMERO 3 <i>Conexiones transversales</i> .....                    | 12 |
| 4. ESQUEMA NUMERO 4 <i>Vocaciones del municipio</i> .....                    | 24 |
| 5. GRAFICA NUMERO 1 <i>Movimiento de carga</i> .....                         | 19 |
| 6. GRAFICA NUMERO 2 <i>Población residencial</i> .....                       | 20 |
| 7. GRAFICA NUMERO 3 <i>Población de Girardot</i> .....                       | 21 |
| 8. ESQUEMA NUMERO 5 <i>Diagnostico de cómo entender el territorio</i> .....  | 34 |
| 9. MAPA NUMERO 1 <i>Usos del suelo</i> .....                                 | 40 |
| 10. ESQUEMA 6. <i>Problemática de usos del suelo</i> .....                   | 42 |
| 11. MAPA NUMERO 2 <i>Equipamientos</i> .....                                 | 43 |
| 12. ESQUEMAS 7. <i>Problemática de equipamientos urbanos</i> .....           | 44 |
| 13. MAPA NUMERO 3 <i>Estructura ecológica</i> .....                          | 44 |
| 14. ESQUEMAS 8. <i>Problemática de estructura ecológica principal</i> .....  | 46 |
| 15. ESQUEMAS 9. <i>Problemática de espacio público</i> .....                 | 46 |
| 16. MAPA NUMERO 4 <i>Movilidad</i> .....                                     | 47 |
| 17. MAPA NUMERO 5 <i>Generadores y receptores de flujos</i> .....            | 48 |
| 18. MAPA NUMERO 6 <i>Morfología</i> .....                                    | 49 |
| 19. ESQUEMA NUMERO 6 <i>Autores y teóricas</i> .....                         | 36 |
| 20. MAPA CONCEPTUAL NUMERO 1 <i>Determinantes de vitalidad</i> .....         | 37 |
| 21. MAPA CONCEPTUAL NUMERO 2 <i>Metodología de investigación</i> .....       | 39 |
| 22. IMAGEN NUMERO 1 <i>Dectreo1588</i> .....                                 | 42 |

|                                                                                        |    |
|----------------------------------------------------------------------------------------|----|
| 23. IMAGEN NUMERO 2 <i>Dectreo1587</i> .....                                           | 42 |
| 24. IMAGEN NUMERO 3 <i>Áreas de análisis del territorio</i> .....                      | 48 |
| 25. CUADRO NUMERO 1 <i>Cuadro de estrategias y acciones de diseño</i> ... ..           | 49 |
| 26. PROPUESTA GENERAL <i>Municipios de Girardot y Flandes</i> .....                    | 53 |
| 27. MODELO DE OCUPACIÓN DEL TERRITORIO <i>Municipios de Girardot</i> .....             | 53 |
| 28. PROPUESTA PUNTUAL <i>Propuesta puntual Girardot y Flandes</i> .....                | 54 |
| 29. PROPUESTA ESPECIFICA <i>Propuesta específica Frente del rio Magdalena</i> .....    | 55 |
| 30. CORTES PROYECTUALES DE LA VÍA FÉRREA <i>secciones de proyecto</i> .....            | 56 |
| 31. REGISTRO FOTOGRAFICO <i>Estado actual de la vía férrea</i> .....                   | 59 |
| 32. IMAGEN NUMERO 4 <i>Diseño de la integración urbano con estructura ecológica</i> .. | 58 |
| 33. IMAGEN NUMERO 5 <i>Espacialidad de la forma con lo urbano y ecológico</i> .....    | 59 |
| 34. FICHAS DE PROYECTO GIRARDOT TRANSVERSAL.....                                       | 63 |

## 5. RESUMEN

El municipio de Girardot ubicado en el departamento de Cundinamarca ofrece un gran potencial para el desarrollo de actividades, su mayor fuente de ingresos es el turismo, Por otro lado su localización estratégica e histórica en cercanía a la ribera del rio Magdalena lo Posiciona como una gran oportunidad para ayudar a entender y a brindar posibles soluciones para un sector tan estratégico e importante a escala nacional.

### Ilustración 1. Ubicación general del municipio



*Fuente: Estefanía castillo nieto. (2012). terminal intermodal de transporte en el alto magdalena Bogotá D.C, pontificia universidad javeriana.*

Se entiende que el municipio de Girardot tiene un alto potencial en cuanto a sitios de interés turístico y cultural, lo que se puede observar, ninguno de estos puntos tiene una conexión entre sí, no tienen permeabilidad el uno con el otro ni tampoco con su entorno inmediato.

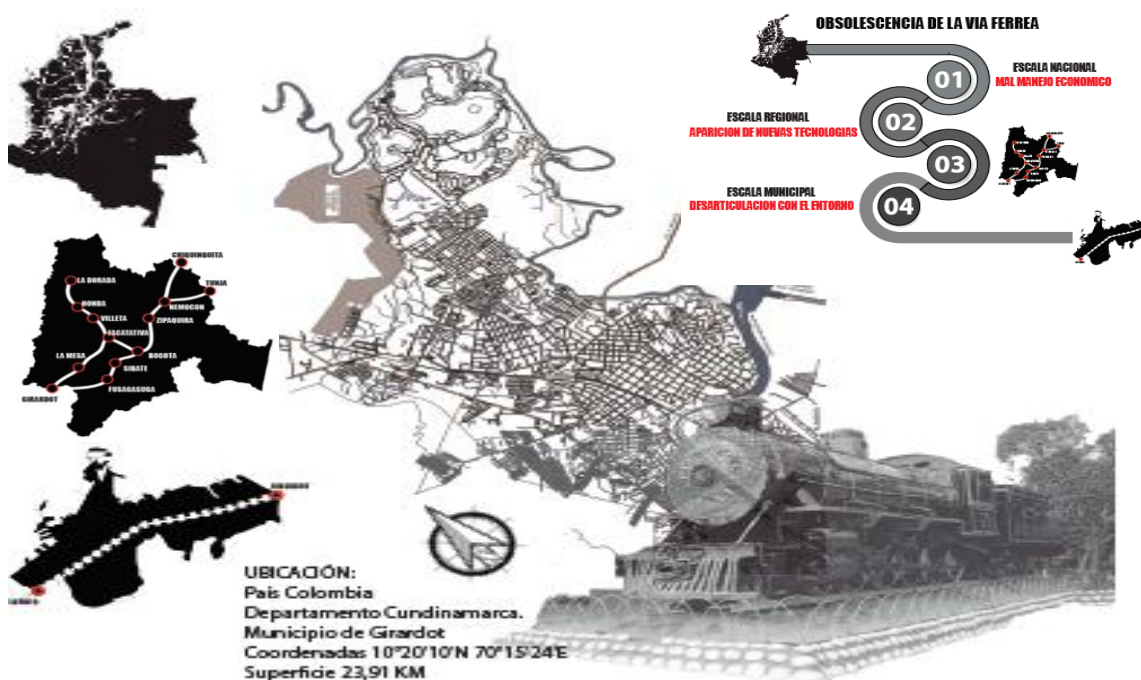
Girardot se estableció como el cruce de caminos, debido a sus diferentes conexiones regionales que daban un paso más cómodo a la comunicación nacional interna del país.

A partir de esto tenemos la vía férrea como principal eje articulador y estructurante dentro del territorio por su importancia histórica.

Visualmente en los distintos vacíos urbanos, se ve cómo se van aglomerando problemáticas sociales como las basuras y la implantación de viviendas informales o como en muchos de los casos el abandono de los lotes, generando inseguridad y consumo de estupefacientes.

Nuestro polígono de estudio cuenta con una problemática la cual es la pérdida de vitalidad que tiene dos elementos de gran importancia para Girardot como lo son el centro fundacional y la vía férrea.

## Ilustración 2. Problemática Sobre El Territorio



Fuente: Imagen propia basada en plano de oficina de planeación de Girardot

La vía férrea cuenta a lo largo de su trayecto con un uso que predomina el cual es el residencial y uso mixto el cual encontramos en un estado de abandono en algunos sectores donde es evidente la desarticulación con el centro tradicional en el cual encontramos usos mixtos, institucionales, gubernamentales, y un gran porcentaje de comercio concentrado en la plaza principal de Girardot.

Es donde encontramos ese enfrentamiento de usos el cual el sector turístico no llega a conocer más allá del centro de Girardot por la falta de dinámicas alrededor de la vía férrea como usos de tipo cultural, servicios, etc. Donde la problemática en los usos es la falta de **DINAMICAS ECONOMICAS** que genera una falta de articulación transversal entre las dos piezas de ciudad.

El comercio y vivienda informal son una de las problemáticas a resolver, ya que son uno de los principales focos que está generando conflictos sociales como lo es la inseguridad, tráfico sexual, residuos de basura, indigencia. Son la aparición de condiciones de abandono presentes por algunos usos incompatibles dentro del sector.

Se han formulado varios planes de competitividad y ordenamiento territorial, Estos planes tienen como objetivo lograr que los proyectos del sistema de equipamientos de nivel metropolitano y Urbano, trasciendan el proyecto arquitectónico puntual y se incorporen como operaciones urbanas específicas, en donde se debe intervenir el espacio público, la red vial intermedia y las condiciones de accesibilidad.

Estos conflictos han llevado a la necesidad de volverle a la vía férrea su memoria histórica y funcional mediante proyectos que articulen una mezcla de usos y reaparición de nuevas dinámicas.

## 6. ABSTRACT

The municipality of Girardot located in the department of Cundinamarca offers great potential for the development of activities, its main source of income is tourism. On the other hand, its strategic and historical location in close proximity to the banks of the Magdalena river makes it a great opportunity to help understand and provide possible solutions for such a strategic and important sector at national level.

It is understood that the municipality of Girardot has a high potential in terms of sites of tourist and cultural interest, which can be seen, none of these points have a connection with each other, they do not have permeability with each other nor with their surroundings right now. Girardot was established as the crossroads, due to its different regional connections that gave a more comfortable step to the national internal communication of the country.

From this we have the railway as the main articulating and structuring axis within the territory due to its historical importance.

Visually in the different urban gaps, we can see how social problems such as garbage and the implantation of informal housing are agglomerated or, as in many cases, the abandonment of lots, generating insecurity and consumption of narcotics. Our polygon of study has a problem which is the loss of vitality that has two elements of great importance for Girardot are the founding center and the railway.

The railway along its route has a predominant use which is the residential and mixed use which we find in a state of abandonment in some sectors where it is evident the disarticulation with the traditional center in which we find mixed uses, institutional, governmental, and a large percentage of trade concentrated in the main square of Girardot.

## **7. PALABRAS CLAVES**

- Marginalidad, Transporte, Cambio Social, Frontera, Rio.

## **8. KEY WORDS**

Girardot, Railroad Track, Social Dynamics, Edge, Transversal Connections, Magdalena River.



## 9. INTRODUCCION

Como se mencionó con anterioridad el área de estudio es el municipio de Girardot, pero con dos condicionantes muy importantes por un lado tenemos el río Magdalena y por otro el eje de la línea férrea.

Condicionantes con características similares que tienen y que no son favorables es que alrededor de estas dos grandes estructuras del municipio se están presentando diferentes problemáticas sociales, ambientales, económicas y espaciales que no hacen referencia a la memoria histórica con la cual fueron concebidos

En este proyecto, veremos la influencia de la investigación y sus respectivos puntos dentro del estudio del municipio de Girardot sus diferentes dinámicas y junto con ello, las problemáticas que acompañan a dicho territorio, para el aprovechamiento en el pensamiento de la arquitectura y en cómo puede aparecer dicha aplicación de diseño urbano dentro de nuestro tiempo moderno para brindar alternativas y posibles soluciones en donde las dinámicas dentro de la arquitectura y el diseño han cambiado y en donde las alternativas de creación de “ciudad” se ven más amplias.

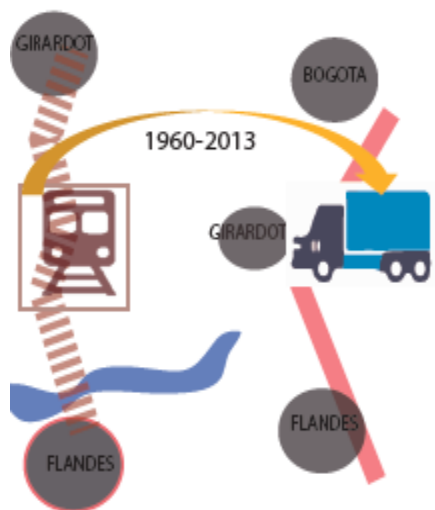
También nombraremos ciertas situaciones que convergen en sectores que tienen como condicionante la vía férrea y que son muy parecidas en muchos casos y repetitivas en muchas ciudades donde las problemáticas con que nos encontramos día tras día tienen una razón de ser, desde su diseño y planificación, hasta la construcción de edificios diseñados para las personas pero que en muchas situaciones no brindan confort para quienes habitan esos espacios. Desde el hábitat, económico, espacial y lo social.

Este documento sirve como muestra de un análisis personal con respecto a lo planteado en el diagnóstico las diferentes teorías y sus conceptos a utilizar, para el apoyo y análisis del municipio y su relación con la población, no solo desde un punto de vista arquitectónico, sino también, económico y social.

## 10. FORMULACION DEL PROBLEMA

La aparición de nuevas tecnologías a mediados del siglo XIX causaron que la vía férrea entrara en un estado de obsolescencia, generando que los servicios del municipio se trasladaran a una posición más actualizada con mayor flujos económicos y de personas, esta falta de servicios ocasiono la desapropiación y abandono de los habitantes del sector, permitiendo que el eje férreo se viera como un borde artificial fraccionando dos partes de la ciudad donde en cada una de ellas empezó generar dinámicas totalmente diferentes.

**Esquema # 1. Aparición de Nuevas Tecnologías**



*Fuente: Elaboración propia.*

A escala nacional, la vía férrea fue un gran impulsador económico, ya que fue de gran ayuda para el transporte agropecuario y de movilidad peatonal que abastecieron muchos lugares del país, En el caso específico de Girardot en los años 1930 el ferrocarril era el que más generaba ganancias con respecto a las demás líneas establecidas. (Ver Tabla 1)

**Tabla 1 .ingresos y gastos operacionales del ferrocarril año 1928**

| Líneas                       | Longitud<br>operación | Ingresos de<br>operación | Gastos de<br>operación | Ganancia<br>neta |
|------------------------------|-----------------------|--------------------------|------------------------|------------------|
| Puerto Wilches - Bucaramanga | 80 km                 | \$ 270.905               | \$ 401.754             | \$ -130.849      |
| Bogotá - Chiquinquirá        | 172                   | 1.020.082                | 406.181                | +214.001         |
| De Girardot                  | 132                   | 2.538.629                | 1.478.143              | +1.060.485       |
| Nacaderos - Armenia          | 40                    | 81.053                   | 58.232                 | +22.821          |
| De Nariño                    | 72                    | 10.924                   | 51.069                 | -40.145          |
| Del Pacífico                 | 577                   | 6.591.334                | 5.999.728              | +591.606         |
| Del Sur                      | 50                    | 246.144                  | 210.737                | +35.407          |
| Del Tolima                   | 141                   | 589.977                  | 552.404                | +37.572          |

*Fuente: Gabriel Poveda ramos, Ignacio Isaza “administración de ferrocarriles”, Medellín, escuela de minas, universidad nacional, 1930.*

De acuerdo a ello se generaron diferentes aspectos a resaltar y es que el ferrocarril de Girardot era uno de los que más producía ganancias debido a su proximidad con el río Magdalena lo que generaba una conectividad con la mercancía que llegaba al puerto y podría distribuirse al interior de la región.

Sin embargo, años después de la implantación de la vía férrea como eje transportador debido a la crisis que afrontó el país y el mal manejo de los recursos estatales la vía férrea entraría en un colapso financiero del cual difícilmente se podría recuperar, lo cual empezó a generar pérdidas durante los años 1950-1960. (Ver Tabla 2)

**NACIONAL EN 1956 – 1963.**

| <b>Años</b> | <b>Ingresos</b> | <b>Gastos</b> | <b>Pérdida</b> |
|-------------|-----------------|---------------|----------------|
| 1956        | 60.700          | 68.314        | 7.614          |
| 1957        | 72.354          | 77.567        | 5.213          |
| 1958        | 87.815          | 92.605        | 4.790          |
| 1959        | 101.341         | 101.869       | 528            |
| 1960        | 102.236         | 114.678       | 12.442         |
| 1961        | 112.972         | 126.551       | 13.579         |
| 1962        | 146.030         | 183.544       | 37.514         |
| 1963        | 235.755         | 284.531       | 48.776         |

**Tabla 2. Ingresos y gastos operacionales del ferrocarril años 1956-1963**

*Fuente: Gabriel Poveda ramos, pág. 657 carrileras y locomotoras Alberto Pardo Pardo, "Geografía económica y humana de Colombia", Bogotá tercer mundo, 1972.*

Esto generó que se perdiera el interés por el seguimiento y mantenimiento de la línea férrea lo que ocasionó una desapropiación por parte de los municipios en seguir fortaleciendo este eje de transporte.

Simultáneamente, la aparición de nuevas tecnologías y nuevas economías ligadas a nuevas infraestructuras viales, llevó a la pérdida casi total del uso de la vía férrea como medio de transporte, llevando a cabo que las nuevas tecnologías fueran de mayor importancia dentro del contexto nacional en cuanto a producción y mantenimiento. (Ver Ilustración 3)

### Ilustración 3. Estructuración de proyectos de concesiones



Fuente: Instituto Nacional De Concesiones (INCO).

Las entidades gubernamentales empezaron a dedicar mayor cantidad de presupuesto para la construcción y fortalecimiento del transporte de carga y se dejó a un lado la estructura férrea que ya se tenía y los grandes beneficios que esta había aportado de manera cronológica.

En la actualidad, la diferencia entre los diferentes medios de transporte es considerablemente alta ya que la mayoría se transporte modo terrestre en transporte vial.

**Grafica 1. Movimiento de carga nacional por medios de transporte año 2008**



*Fuente: Dirección De Transporte nacional*

Si la principal entrada de ingresos es la del turismo en el sector de Girardot, pero se olvida grandes estructuras que hacen parte de su historia, esto genera carencia de interés por parte de los habitantes.

## 10.2 DESCRIPCION DEL PROBLEMA

El problema principal, es la pérdida de la vitalidad sobre la vía férrea que ocasiona problemáticas a su entorno inmediato, generando otras problemáticas asociadas a bordes que funcionan como un límite donde son comparables a problemáticas de periferias presentes en las ciudades colombianas y latinoamericanas.

**Esquema 2. Pérdida de la Vitalidad Sobre el Eje Férreo**



*Fuente: Elaboración Propia*

Este no es solo un problema que se observa dentro del municipio de Girardot, también en los municipios aledaños, ya que dicha problemática debido a la falta de manejo de las entidades competentes que garanticen el correcto funcionamiento y mantenimiento de la vía férrea.

De acuerdo a esto, se derivan otros problemas tanto espaciales como sociales, a partir de la entrada en desuso de la vía férrea que generó problemáticas que se fueron agravando con el paso del tiempo lo que generó que el municipio volcara su economía hacia lo turístico, dejando a un



lado la importancia de solucionar las problemáticas propias del desarrollo de la ciudad en función de un eje tan importante como lo es la vía férrea y el río Magdalena.

Arquitectónicamente se evidenciaron diferentes problemas como consecuencia del abandono o de la pérdida de funcionalidad de la vía férrea, donde se identifican los siguientes problemas:

- El deterioro y abandono de las vías férreas como un conector cultural y de movilidad.
- Esto se evidencia a lo largo del eje donde se identifican problemáticas puntuales como la presencia de basuras, habitantes de calle, drogadicción, prostitución, etc.
- La aparición de vacíos urbanos asociados al abandono de los predios y originando problemáticas sobre los espacios públicos como la aparición de actividades con problemáticas sociales.
- Observando que no son óptimas para la permanencia, son zonas residuales a las cuales no se les ha hecho una clara intervención o planeación.

## EL BORDE

¿Por qué la vía férrea es considerada como un borde?

El concepto de borde cumple una tarea más ilustrativa que cualquier otra cosa, un borde no es un límite ni una frontera. La idea de borde espacialmente no es otra que mostrar donde acaba un territorio y otro comienza, sin hacer alusión a las implicaciones más profundas como es el concepto de lugar el cual no se está evidenciando en el territorio o la zona de influencia.

“El borde de una ciudad supone importancia geográfica y de conocimiento más que un límite o frontera, de acuerdo a ello, el borde no es más que una visión de límite artificial, El borde de una ciudad supone importancia geográfica y de conocimiento más que un límite o frontera, de acuerdo a ello, el borde no es más que una visión de límite artificial”. (Lynch, 1960)

## **10.2 PREGUNTA PROBLEMA**

¿Por qué las actividades compatibles y complementarias a la función de la movilidad férrea son determinantes en la percepción de vitalidad de su entorno y repercuten en la manera de ocupar el territorio?

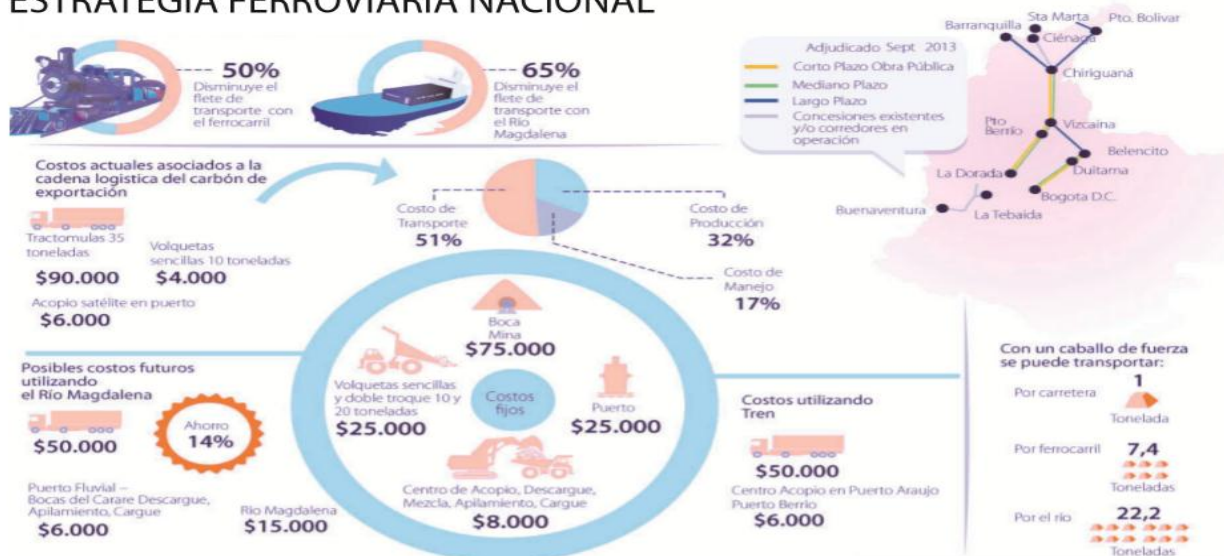
## 11. JUSTIFICACION

Según el PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL DE GIRARDOT dentro del literal G en el capítulo de áreas de manejo histórico que están consolidados en el centro de la ciudad, debido al auge del transbordo fluvial y férreo de principio de siglo a las cuales se les debe enfocar especialmente el aprovechamiento del turismo. Dándole un manejo conjunto de actividades colectivas, con usos específicos a la recreación y cultura de la población, referidos a esto se definieron unas áreas específicas de intervención como lo son:

- El plan de competitividad del municipio cuenta con diferentes aspectos a considerar, uno de los cuales es la reactivación de la vía férrea como eje turístico y productivo para sus tres pilares de consolidación.
- El rio magdalena con su paisaje teniendo en cuenta a este, como un elemento vial de toda la historia de Girardot.
- El camellón del comercio, como un imponente eje, no solo como estructura de las actividades comerciales del centro de la ciudad. Sino como expresión de una cultura en un conjunto de instalaciones arquitectónicas que reflejan una sociedad imponente y con mucho poder.
- La vía férrea como un eje conector de norte a sur de la ciudad, mezclando sus espacios públicos libres cargados de hechos y acontecimientos históricos con la conurbación desarrollada a hoy. Sumado a esto se tiene en cuenta que el corredor férreo Facatativá – Girardot fue declarado monumento nacional.

### Ilustración 4. Estrategia Ferroviaria Nacional-Datos Nacionales

#### ESTRATEGIA FERROVIARIA NACIONAL



Fuente: agencia nacional de infraestructura (ANI COLOMBIA).

#### LA OBSOLECENCIA DE LA VIA FERREA

El transporte como uno de los principales instrumentos para el desarrollo de la humanidad, puesto que a partir de este aparecen diferentes dinámicas que permiten el desplazamiento de personas y mercancía, este puede tener diferentes desarrollos en lugares debido a estrategias políticas y económicas que se han utilizado para fortalecer este sector.

### Ilustración 5. Deterioro de la vía férrea-Actual del Borde (Eje Férreo)



Fuente: Imagen trabajada con base en fotografía de google earth Elaboración Propia

### Ilustración 6. Red férrea nacional

- Colombia Dispone de 3154 km de Vías Férreas
- 2.009 Km de Vías férreas se encuentran inactivas
- 1.145 km se encuentran en funcionamiento y corresponden al Transporte de Carbón
- **Utilización de la red 36%**
- Actualmente los trenes Colombianos Transportan un 0.04% de pasajeros.



*Fuente: Estefanía Castillo Nieto. (2012). TERMINAL intermodal de transporte en el Alto Magdalena Bogotá D.C: pontificia universidad javeriana.*

- ¿Por qué debería preocuparnos la falta de vitalidad?
- ¿Por qué no interesa que nuestros espacios públicos cotidianos estén faltos de vida?

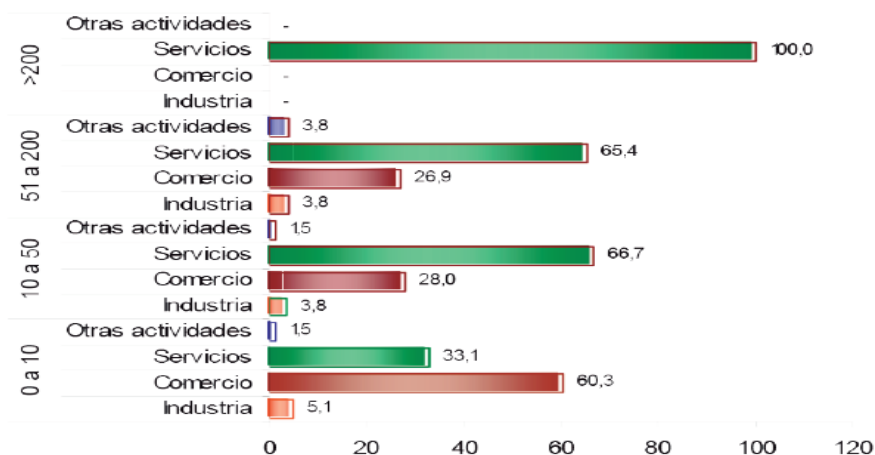
“Una red de espacios públicos vitales tiene multitud de beneficios demostrados, como son: - Incremento de la interacción social. - Mayor diversidad y equidad. - Incremento del capital social. - Menor índice de delincuencia. - Mayor sentido de pertenencia, identidad vecinal y sentido de comunidad. - Mejora del turismo y de los negocios cercanos. - Creación de lugares más atractivos. - Mayor respeto al medio ambiente.”

### 11.1 POBLACION OBJETIVO

La principal ventaja de Girardot es ser el paso obligado del río y reunir allí toda la variedad de bienes y servicios, para proveer ese flujo comercial y de personas; por lo tanto, fue el primer centro industrial de bienes básicos de consumo así mismo, se consolidó como el centro comercial de la región. Con el desarrollo vial del país, la concentración sobre el río se redujo, los bienes básicos llegaron de otros lados, la gran industria se fue y la plataforma comercial y de servicios se consolidó, con un doble objetivo: abastecer las necesidades de la población local y de una población flotante, de carácter permanente, que se dispersa en los distintos municipios y áreas rurales, bajo tres modalidades de acogida: hoteles, centros vacacionales y residencias campestres o segunda vivienda. Ese permanente flujo convirtió a la región en un destino turístico con diferentes grados de dotación y especialización, entre los diferentes municipios.

**Gráfica 2. Población residencial-ocupación.**

#### POBLACION RESIDENCIAL-OCUPACION

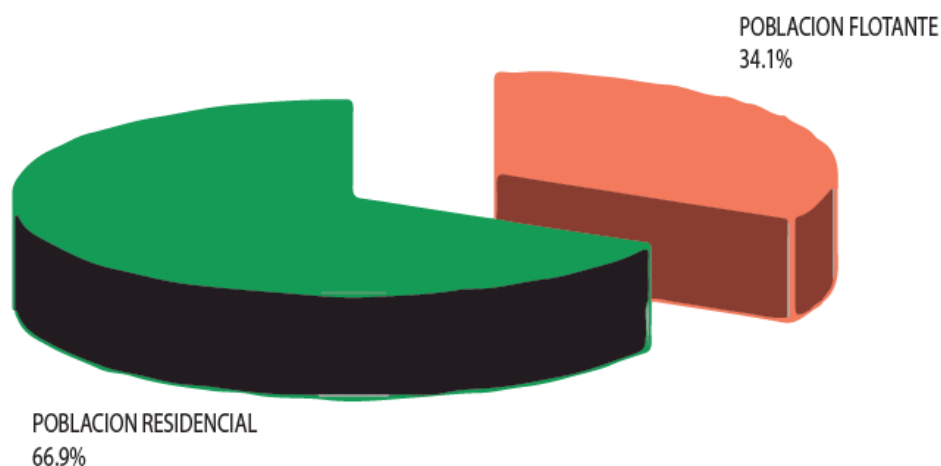


*Fuente: departamento administrativo nacional de estadísticas (DANE).*

## POBLACION RESIDENCIAL Y FLOTANTE

Girardot cuenta con un gran porcentaje de población flotante el cual va enfocada hacia la parte turística, la cual está centralizada en el centro tradicional y el río además de los centros vacacionales localizados en la periferia, población que se ve como gran potencial a involucrar en las nuevas propuestas en los sectores de renovación donde se quiere dar un vuelco al turismo al que está enfocado Girardot, del turismo vacacional al turismo cultural del cual tiene potencial Girardot.

**Gráfica 3. Grafica comparativa de población de Girardot**



*Fuente: departamento administrativo nacional de estadísticas (DANE).*

La región es uno de los destinos turísticos de los habitantes del centro del país, para fines de semana, puentes y períodos vacacionales; no es el único, y debe competir con otras alternativas próximas y con atractivos similares. Tiene la ventaja de tradición, localización y clima, lo que permite que sea visitado de manera frecuente y no se convierta en zona de turismo de ocasión. El número de visitantes, oscila entre 65.000 y 300.000 personas, cifras que surgen de sondeos.

## 12. HIPOTESIS

El espacio público, dentro de la plaza principal de las ciudades, es parte integral del tejido urbano, es un espacio de representación cultural, política y social, además de ser un hito dentro de las ciudades, por lo general forma parte del proceso fundacional y desarrollo de mismas.

La plaza Principal y la vía férrea de Girardot, no articula de manera idónea el espacio público dentro del municipio, la localización de la Carrera catorce dentro de la Plaza Principal y la vía férrea afecta las relaciones sociales y el aprovechamiento óptimo del espacio, al formar una brecha dividiendo la ciudad en dos, reduciendo el confort del municipio y la calidad de vida de sus habitantes.

Actualmente el uso del suelo y los equipamientos no se articulan correctamente con el resto del municipio, faltan espacios adecuados para las actividades que se realizan en este lugar, como el mercado de los fines de semana, las ventas informales y la falta de escenarios para el buen desarrollo de las actividades culturales y deportivas que se llevan a cabo habitualmente en el eje férreo.

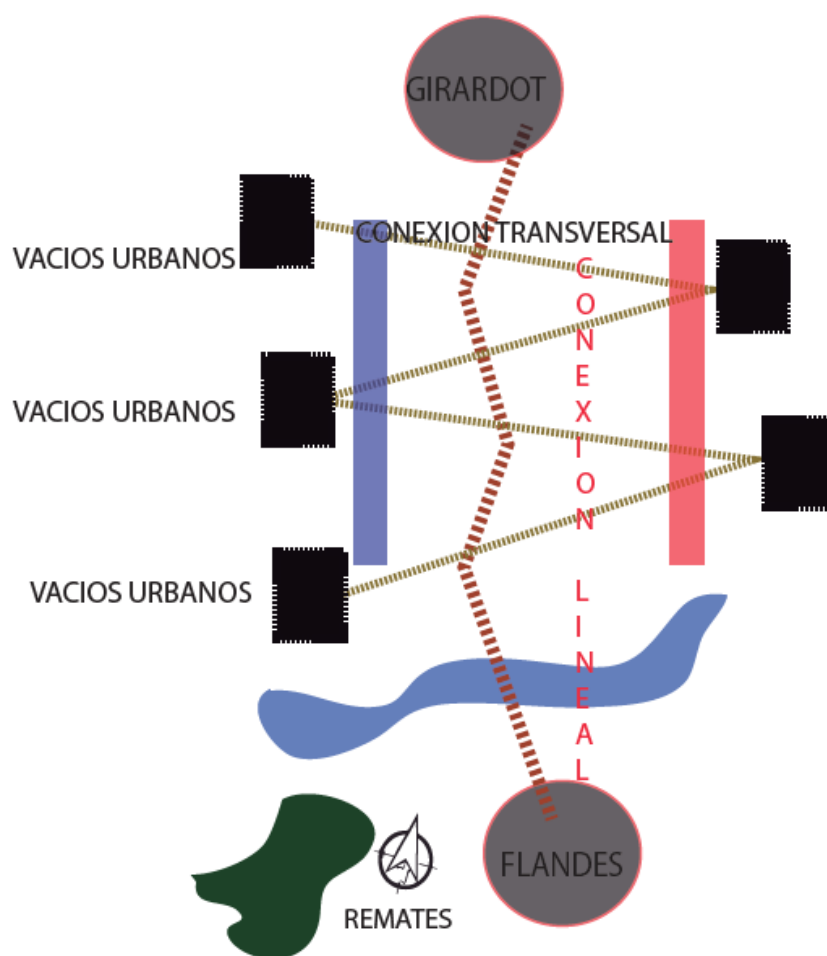
***Como la ocupación de nuevos desarrollos tomando como eje estructurante la vía férrea podría reactivar la vitalidad en sectores de borde con tratamientos del suelo de renovación.***



### 13. OBJETIVO GENERAL

Diseñar una propuesta de renovación en el centro tradicional de Girardot a través de generar proyectos transversales a la vía férrea para que se garantice la vitalidad de su entorno.

**Esquema 3. Conexiones Transversales Sobre el Eje Férreo y Río Magdalena**

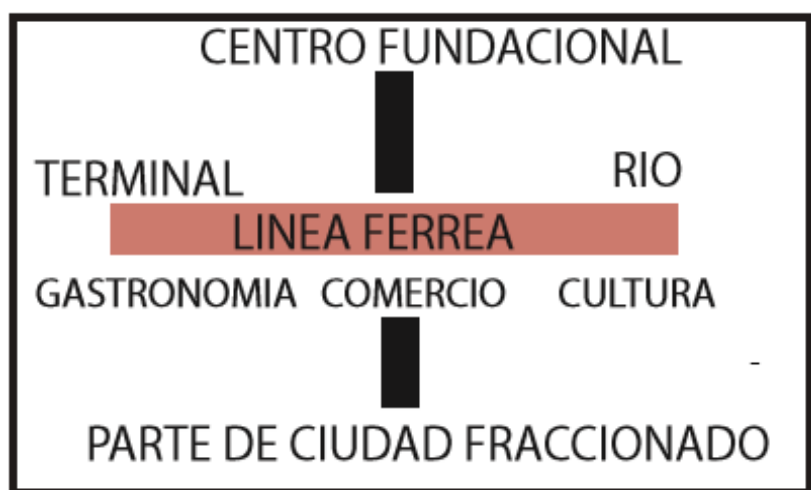


*Fuente: Elaboración propia*

#### 14. OBJETIVOS ESPECIFICOS

1. Generar proyectos que articulen el recorrido del eje férreo de manera transversal y longitudinal generando nuevas dinámicas espaciales y sociales en el territorio.
2. Generar proyectos puntuales de acuerdo a la vocación del territorio.
3. Aprovechar los vacíos urbanos en los dos lados del eje férreo para generar conexiones transversales que articulen el eje férreo con su entorno inmediato.
4. Generar un mix de aprovechando las dinámicas existentes del sector, de vocación comercial, turístico y residencial.
5. Generar lineamientos de intervención que sean replicables en otros espacios y a otras escalas que tengan como condición la línea férrea.
6. Consolidar la relación e importancia del rio magdalena y el terminal de transporte con la vía férrea, como eje estructurante.

**Esquema 4. Vocaciones del Municipio de Girardot**

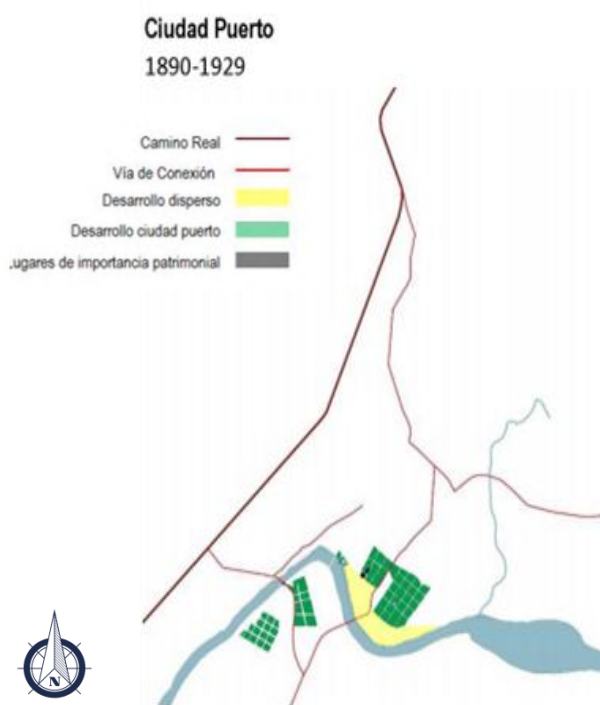


*Fuente: Elaboración Propia*

## MARCO HISTORICO

El municipio de Girardot apareció como uno de los más próximos a la capital (Bogotá) en donde su proximidad con el río Magdalena generó una gran cantidad de población habitando este lugar y por su proximidad con el río Magdalena se fue poblando a medida que este estaba en proceso de expansión. (Ver Ilustración 3).

### **Ilustración 7. consolidación del municipio de Girardot alrededor del puerto del río Magdalena**



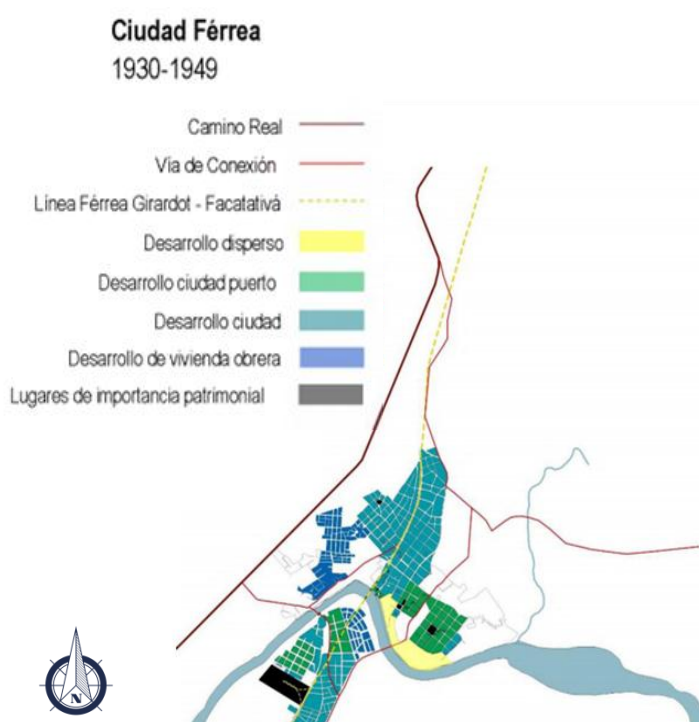
*Fuente: Laura Melissa Lozano Frascica. (2016). el paisaje productivo de Girardot, estrategia para la apropiación del patrimonio industrial. Bogotá D.C: pontificia universidad javeriana.*

“Un hecho predominante, para denominar esta época fue la navegación en buques de vapor, desde Girardot hasta Honda y viceversa, por medio de la cual se realizaba la exportación, principalmente de café, y la importación de mercancías. importancia patrimonial Teniendo en cuenta la fertilidad del territorio se habla de un movimiento principalmente agrícola (sorgo, café,

arroz, maíz), ganado y pasajeros, que desarrolló la navegación dentro del alto Magdalena y más por la consolidación de la Naviera Colombiana como un elemento de interacción y desarrollo”.

De acuerdo a ello se vio la necesidad de la creación de una línea férrea que pudiera abastecer el sector a escala regional y municipal y de acuerdo a ello se fueron presentando asentamientos alrededor de esta, donde se consolido su centro fundacional.

### **Ilustración 8. Consolidación de la ciudad a partir de la línea férrea**



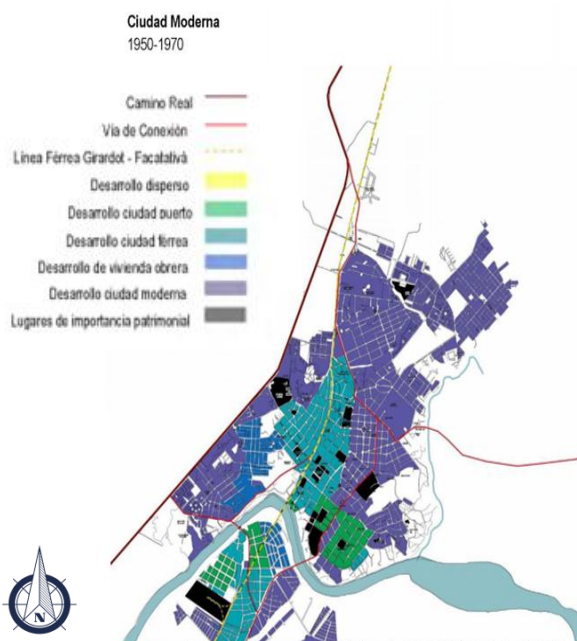
*Fuente: Laura Melissa lozano (2016). El paisaje productivo de Girardot, estrategia para la apropiación del patrimonio industrial. Bogotá D.C: pontificia universidad javeriana.*

“La importancia que tiene la línea del ferrocarril de Girardot, va con el entendimiento de su posición geográfica, ya que por la influencia que tenía el comercio de los puertos del alto Magdalena y la forma rudimentaria con la que se transportaba la mercancía a la capital del país, debían encontrar una manera de hacer este trayecto más eficiente y eficaz. Así fue que se

propuso la construcción de un ferrocarril que conectara el río Magdalena a la altura de Girardot, que poseía el Puerto de los Guamos uno de los más importantes del tránsito del alto Magdalena”.

Con este método de expansión la ciudad fue creciendo homogéneamente tanto linealmente como transversalmente hasta llegar a la actualidad (Ver Ilustración 9)

### Ilustración 9. Ciudad actual en Girardot Cundinamarca



*Fuente: Laura Melissa Lozano Frascica. (2016). el paisaje productivo de Girardot, estrategia para la apropiación del patrimonio industrial. Bogotá D.C: pontificia universidad javeriana.*

## **ANTECEDENTES**

La gobernación del municipio se ha esforzado por volver a encaminar la ruta del río Magdalena y la vía férrea, se ha establecido ciertos planes que ayuden a contribuir el buen manejo de estos sectores, tales como el planteamiento de planes parciales, planes de competitividad y planes de turismo.

Dicho esto, cada uno de estos planes tiene algo en común y es la de revitalizar el río Magdalena y volver a reactivar la vía del tren, pero dichos esfuerzos se han quedado simplemente en eso en “esfuerzos” o “intenciones” que no han llegado a tener un cumplimiento a cabalidad y que por ello se siguen viendo afectaciones y problemáticas espaciales sociales y económicas.

A pesar de las diferentes caídas que ha tenido la vía del tren por diferentes aspectos como mal manejo o falta de recursos, hizo que esta entrara en estado de obsolescencia se han intentado establecer proyectos para generar vitalidad dentro de dicho eje lineal tales como tesis o documentos de soporte que ayuden, pero todo ha sido en vano.

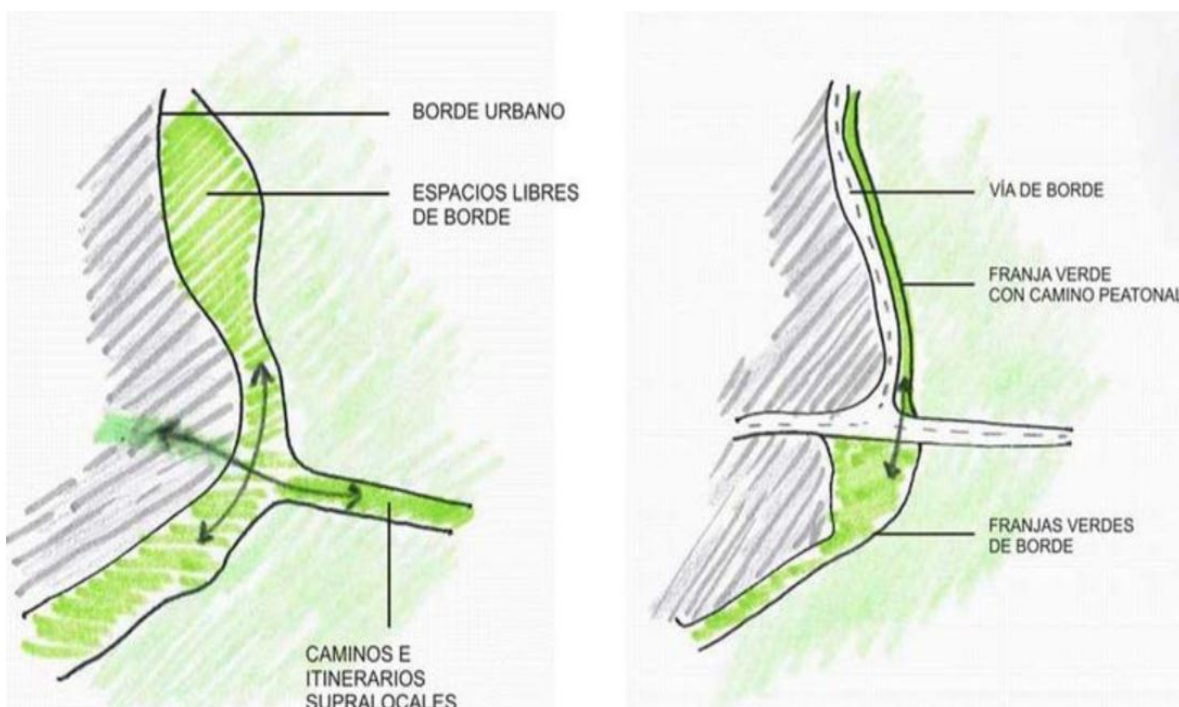
Se espera que alguna de las tantas intenciones que fueron propuestas, sean consideradas para volver a tener una imagen de que estos sectores merecen tener un estado de importancia dentro del territorio nacional.

## MARCO CONCEPTUAL

### BORDE – KEVIN LYNCH IMAGEN DE CIUDAD

- El concepto de borde cumple una tarea más ilustrativa que cualquier otra cosa un borde no es un límite ni una frontera.
- La idea de borde no es ninguna otra que mostrar donde acaba un lugar y otro comienza, sin hacer alusión a las implicaciones y restricciones de un lugar a otro.
- El borde de una ciudad supone importancia geográfica y de conocimiento, más que un límite o frontera, de acuerdo a ello el borde no es más que una visión de limite artificial

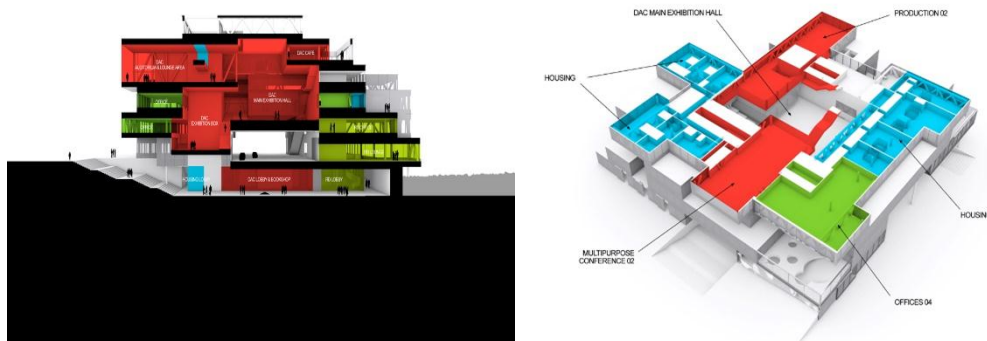
### Ilustración 10. Interpretación del borde



Fuente: [juntadeandalucia.es](http://juntadeandalucia.es)

## VITALIDAD – JANE JACOBS MUERTE Y VIDA DE LAS GRANDES CIUDADES

### Ilustración 11. Funcionalidad de la Vitalidad en los Espacios



*Fuente: Basulto, D. david. (2008, 6 mayo). Realdania y OMA renuevan el borde de Copenhague. Recuperado 28 septiembre, 2017, de <http://www.plataformaurbana.cl/archive/2008/05/06/realdania-y-oma-renuevan-el-borde-de-copehagen>.*

“Una ciudad debe de tener una vida en movimiento, que se da por las personas que viven en ella, al formar puntos de reunión de masas, caminos transitados y actividades realizadas por los habitantes”.

“La ciudad es un espacio latente, un espacio con vida y depende de los que viven en ella. De aquí que los trabajos de Jane Jacobs sobre el retorno de los USOS MIXTOS cobran mucho mayor sentido e importancia ahora”.



## SIGNIFICADO-NORBERG SHULZ

**Ilustración 12. Maneras de ver y entender la ciudad según su forma y altura**

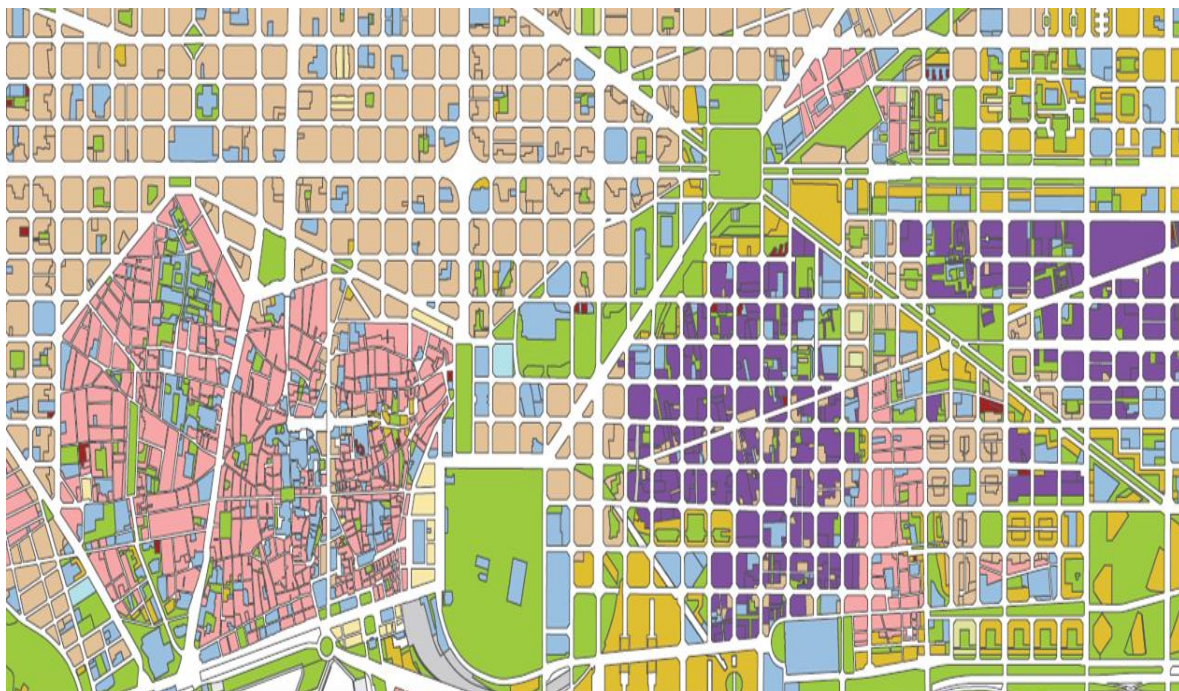
*Fuente: Imagen trabajada con base en fotografía de google earth Elaboración Propia*

“Las formas naturales comprenden en su totalidad a una ciudad, que de acuerdo a las situaciones locales tiene una identidad particular” esto se refiere al “espíritu del lugar o en el lenguaje de Ch. Norberg-Schulz, el “genius-loci”

“El espacio de una ciudad en si da un significado para sus habitantes y visitantes, de acuerdo a su historia, sus formas, actividades y espacios.

Las tradiciones de una ciudad, materiales y hasta su tierra, etnicidad, religiones, edades son importantes para que una ciudad difiera de las otras.

Debido a esta condición especial de cada ciudad, es necesario tener en mente siempre el análisis del SIGNIFICADO, basándonos en los trabajos de Christian Norberg-Schulz”.

**Ilustración 13. La configuración de la ciudad por medio del tiempo**

*Fuente Barcelona, A. ayuntamiento. (2009, 1 abril). Ecología, Urbanismo y Movilidad. Recuperado 20 mayo, 2018, de <http://ajuntament.barcelona.cat/ecologiaurbana/es/servicios/la-ciudad-funciona/urbanismo-y-gestion-del-territorio/informacion-urbanistica>*

“La forma de la ciudad, entendida sólo desde la morfología, se queda corta, para la descripción global, aporta un entendimiento, sobre el aspecto visible y cualidad estética de una ciudad y sus partes, constituyéndose siempre en una visión parcial de unas morfologías frente a otras.

Una primera salida a esta situación, consiste en trasladar la discusión estructural, planteada a la escala grande de la ciudad a la morfología. Desde esta aproximación, las categorías estructurales del espacio urbano, se enriquecen con valores estéticos y formales. El espacio urbano, formado como transformación del espacio rural y este del natural, en un proceso que llamamos urbanización”.

## 17. MARCO TEORICO

La pérdida de vitalidad ocasiona unos problemas espaciales, sociales y económicos que a su vez, se derivan en unas problemáticas más puntuales , en cuanto a lo general dicha perdida de vitalidad genera marginalidad y segregación dentro del sector por la aparición de un límite artificial como lo es el borde férrea , desde el concepto de borde se habla de un cambio de dinámicas en donde esta fracciona la ciudad , para mitigar estas problemáticas se utilizan como herramientas de apoyo 3 teorías fundamentales como lo son el diseño orientado al transporte , el transepto urbano y el traffic calming logrando así una conectividad dentro del municipio.

### **¿Existe falta de vitalidad en el área de influencia del eje férreo?**

“Una ciudad debe de tener una vida en movimiento, que se da por las personas que viven en ella, al formar puntos de reunión de masas, caminos transitados y actividades realizadas por los habitantes.

La ciudad es un espacio latente, un espacio con vida y depende de los que viven en ella. De aquí que los trabajos de Jane Jacobs sobre el retorno de los USOS MIXTOS cobran mucho mayor sentido e importancia ahora”.

### Esquema 5. Diagnóstico de cómo Entender el Territorio

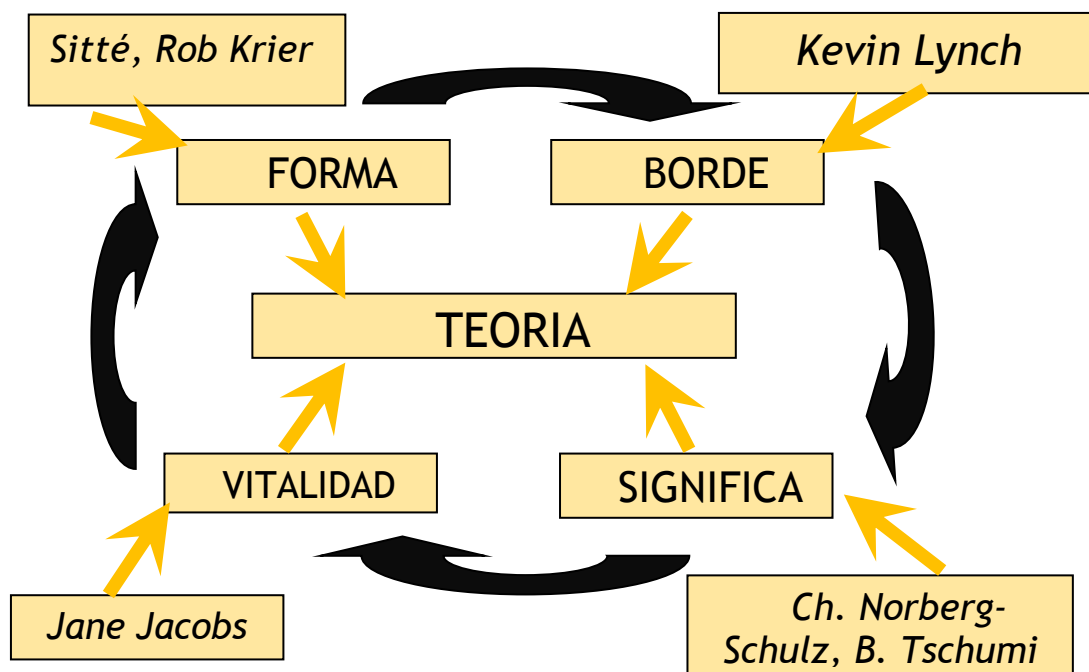


*Fuente: Elaboración Propia.*

Se busca con la aplicación de partes de cada una de estas teorías urbanas, una consolidación para la aplicación al proyecto del eje férreo, con el motivo de generar espacios amigables con el transporte, las personas y el medio ambiente uno de ellos sería el diseño orientado al transporte. El Standar TOD (Transit Oriented Development) es una herramienta que ayuda a evaluar la forma y el desarrollo urbano. Aborda el crecimiento que maximiza los beneficios del transporte público, mientras enfatiza fuertemente a sus usuarios, las personas. A esta forma de diseño traducida al castellano se denomina “Desarrollo Orientado al Transporte” (DOT)

En cuanto a medio ambiente por la conexión que se tiene con el rio magdalena y todo en cuanto a lo que esta fuente hídrica conlleva en condiciones ambientales se quiere abordar la teoría del transepto urbano.

### Esquema 6. Autores Y Teorías



Fuente: Augusto, B. A. Jorge. (2010, 13 agosto). *Teoría Integrativa Del Diseño Urbano*. Recuperado 27 agosto, 2017, de <https://es.slideshare.net/Jorgeaugusto/teoria-integrativa-del-diseno-urbano>.

“Transecto es una sección transversal geográfica de una región, utilizado para revelar una secuencia de ambientes. Para entornos ocupados por humanos, esta sección transversal se puede utilizar para identificar un conjunto formas de habitar que varían según su nivel y la intensidad de carácter urbano - un continuo que va desde las zonas rurales a las urbanas”.

### Mapa Conceptual 1: Determinantes de la vitalidad



*Fuente: Elaboración Propia*

## 18. MARCO NORMATIVO

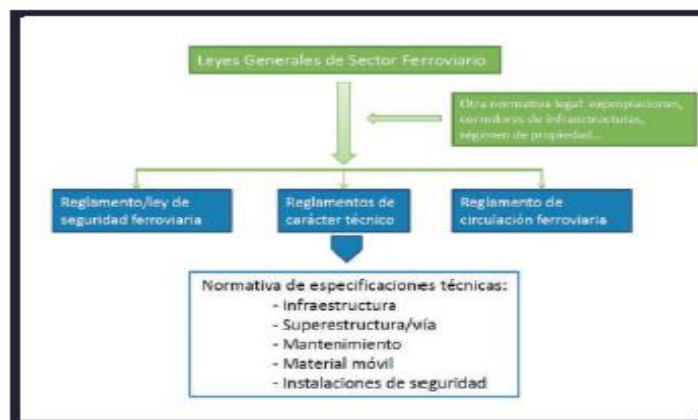
**Imagen 1. Dectreo1588**



*Fuente: Ministerio de transporte.*

El Decreto 1588 de 1989 Por el cual se crea la Empresa Colombiana de Vías Férreas, Ferrovías como empresa industrial y comercial del Estado, vinculada al Ministerio de Obras Públicas y Transporte con el objeto de explotar, mejorar, mantener, rehabilitar, modernizar, y administrar la red férrea nacional con las anexidades y equipos que la constituyen, así como regular y controlar, en general, la operación del sistema ferroviario nacional.

**Imagen 2. Dectreo1587**



*Fuente: Ministerio de transporte.*



El Decreto 1587 de 1989 por el cual dictan normas generales para la organización y operación del sistema de transporte público ferroviario nacional; radica la definición, formulación y orientación de la política de transporte público ferroviario en cabeza exclusivamente por el Gobierno Nacional; la administración, regulación y control del sistema, así como la explotación, operación y las inversiones en la red férrea nacional a una empresa industrial y comercial del Estado.

**Ilustración 14. Plano Usos del suelo**



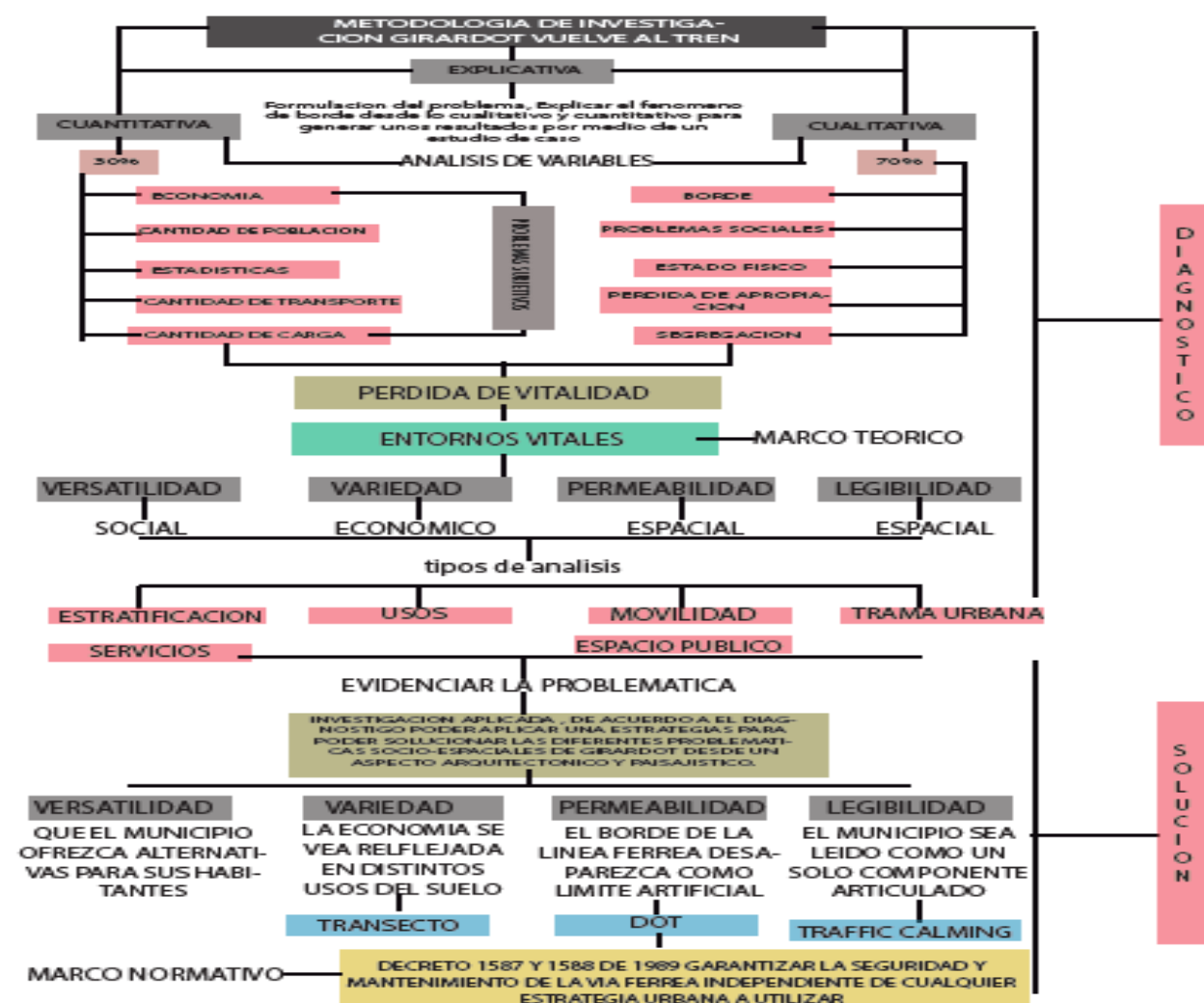
*Fuente: Plan de ordenamiento territorial de Girardot.*



## 19. METODOLOGIA

En nuestro proyecto de investigación nos trazamos una metodología como apoyo para el proceso de diagnóstico y solución, Para ello se establecieron unos porcentajes dentro de lo cuantitativo analizando datos y lo cualitativo haciendo énfasis en lo observado en el trabajo de campo. Como resultado se establecieron un conjunto de técnicas y procesos ordenados que ayudaran a tener la información más precisa para así poder generar una mejor solución.

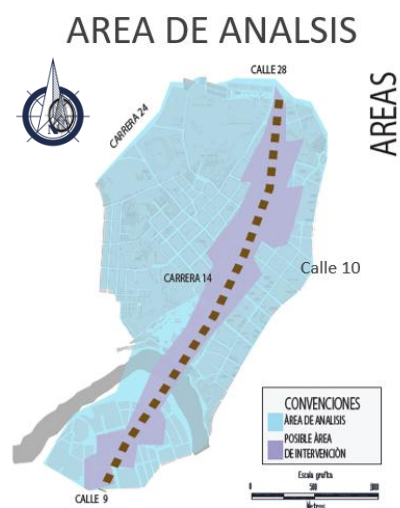
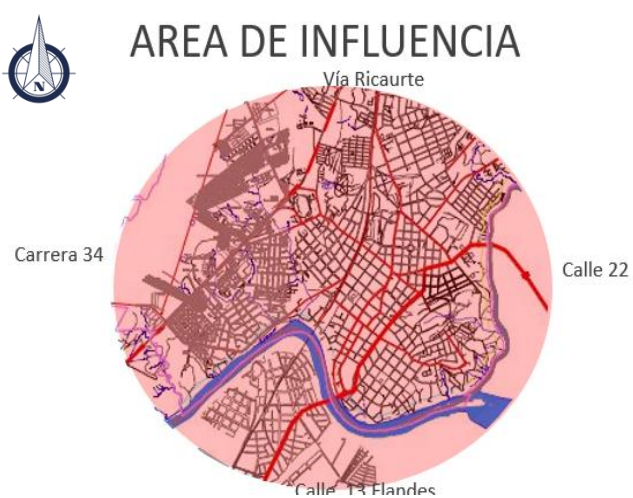
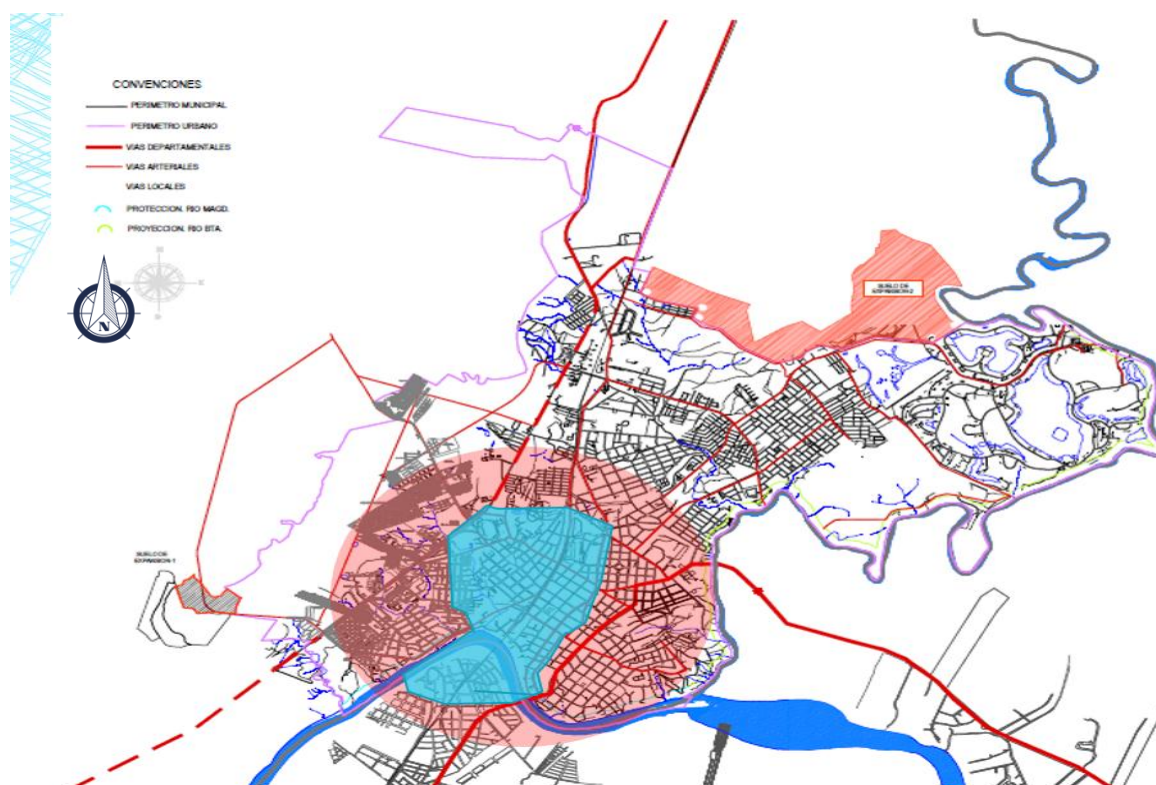
**Mapa Conceptual 2. Metodología de investigación**



Fuente: Elaboración Propia

## 20. DIAGNOSTICO

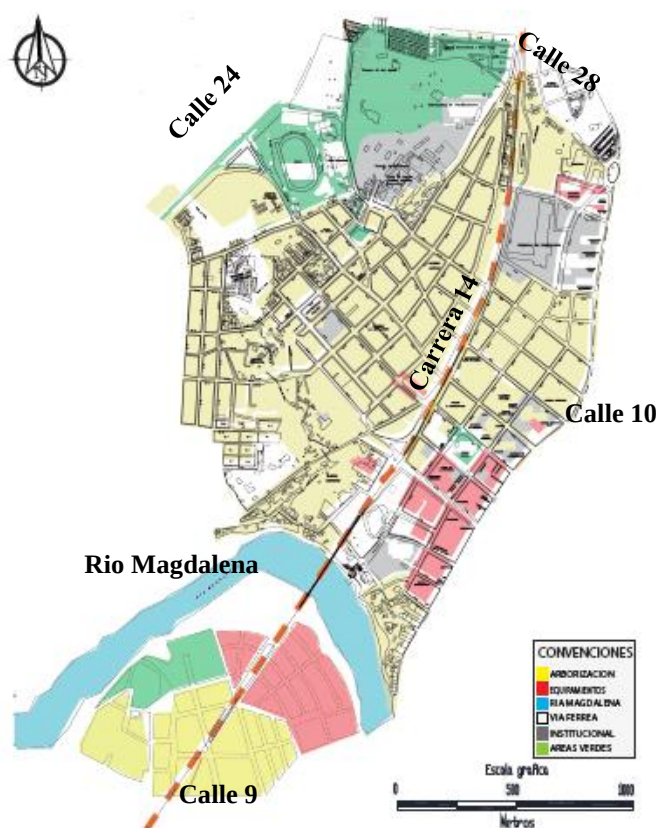
**Imagen 3. Áreas de análisis del territorio**



*Fuente: Imagen trabajada con base planos del POT de Girardot Elaboración Propia*

## 20.1 USOS DEL SUELO

**Mapa # 1. Usos del suelo**



*Fuente: Elaboración propia.*

Nuestro polígono de estudio cuenta con una problemática la cual es el enfrentamiento de usos que tiene dos elementos de gran importancia para Girardot como lo son el centro fundacional y la vía férrea. La vía férrea cuenta a lo largo de su trayecto con un uso que predomina el residencial y uso mixto, el cual encontramos en un estado de abandono en algunos sectores donde es evidente la desarticulación con el centro tradicional el cual es todo lo contrario en el encontramos usos mixtos, institucionales, gubernamentales, y un gran porcentaje de comercio concentrado en la plaza principal de Girardot. Ahí es donde encontramos ese enfrentamiento de usos el cual el sector turístico no llega a conocer más allá del centro de Girardot por la falta de dinámicas alrededor de la vía férrea como usos de tipo cultural, servicios, etc. Donde la problemática en los usos es la falta de DINAMICAS ECONOMICAS.

## Esquemas 6. Problemática de usos del suelo

**USOS INAPROPIADOS** DENTRO DE EL  
CONTEXTO AL CENTRO HISTORICO DEL  
MUNICIPIO

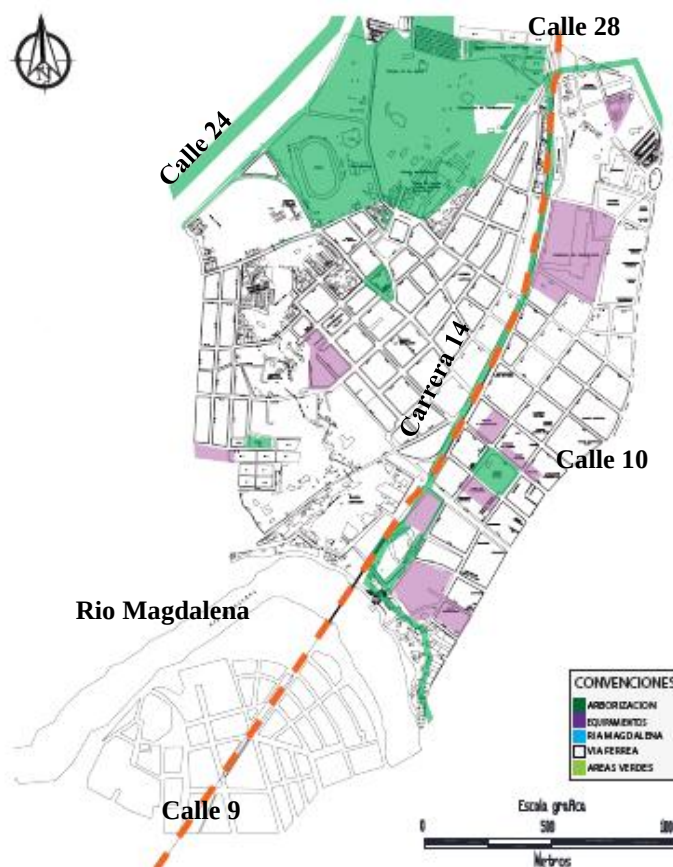


*Fuente: Elaboración propia.*

La vía férrea cuenta, en su mayoría, con un uso residencial o mixto, pero a lo largo del recorrido de la vía férrea nos podremos encontrar con este tipo de panorama donde son viviendas en muy mal estado, tanto sus fachadas como en su interior observamos las consecuencias de la obsolescencia de la vía ferra. Una de las prioridades de la renovación urbana es la integración de los diferentes usos con la parte residencial y la parte comercial para crear dinámicas económicas.

## 20.2 EQUIPAMIENTOS

**Mapa # 2. Equipamientos**



*Fuente: Elaboración propia.*

Girardot posee equipamientos de una escala metropolitana como lo son las universidades, El terminal de transporte, plaza de mercado, embarcadero turístico, los cuales a pesar de su importancia en el territorio no tienen una conexión clara entre ellos, generando una percepción de desarticulación urbana que desfavorece el crecimiento regional de Girardot se presenta también la intención de relacionar la estructura ecológica principal en los Proyectos de renovación urbana y más en un sector en el que la presencia del espacio Público y las zonas verdes son de gran importancia para la ciudad y la relación que deben tener todos debe ser la misma.



## Esquemas 7. Problemática de equipamientos urbanos

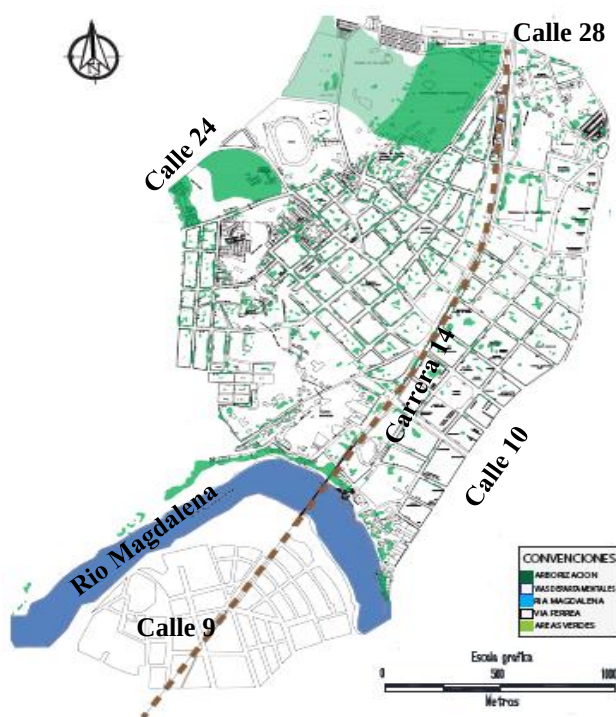


*Fuente: Elaboración propia.*

La proximidad con el río Magdalena nos da un componente importante de la estructura de equipamientos ya que está catalogado como un importante eje de comercio, transporte a escala nacional, regional y local, .Siendo así el río nos dará diferentes dinámicas que ayudan al potencial de los equipamientos existentes y los que se plantearán en el plan de renovación con el cambio de usos, equipamientos de tipo cultural, turístico el cual nos dará una solución a la desarticulación que presentan los equipamientos actualmente.

### 20.3 ESTRUCTURA ECOLOGICA PRINCIPAL

**Mapa # 3. Estructura ecológica principal**



*Fuente: Elaboración propia.*

Los árboles de la calle y otra vegetación en el centro funcionan como una infraestructura verde localizada que parte más grande de la ciudad. La red de espacio verde podría ser más cohesiva especialmente en y alrededor del centro. Los árboles de las calles y sectores aledaños al centro tradicional.

Las vegetaciones mejoran sustancialmente la calidad de los espacios urbanos y la experiencia peatonal. El paisaje del centro de la ciudad se debe por áreas verdes compuesto por piedra, vidrio, hormigón, edificios y superficies pavimentadas. En algunos lugares hay muy poco verde para equilibrar el espacio verde, Hay una fuente hídrica en la red verde del centro como lo es el río Magdalena, Hay un número de calles con intermitencia de árboles como el mapa a la izquierda.

## Esquemas 8. Problemática de estructura ecológica principal

**OPORTUNIDAD** DE APROVECHAR LAS GRANDES MANCHAS AMBIENTALES QUE EXISTEN EN EL SECTOR PARA GENERAR ESPACIO PUBLICO AMIGABLE CON EL MEDIO AMBIENTE.

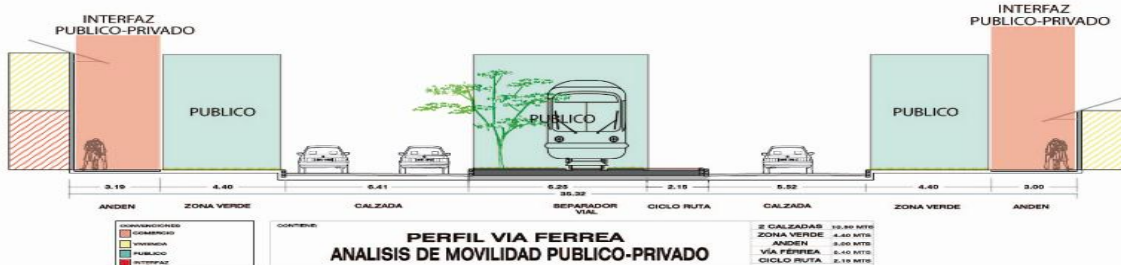


Fuente: Elaboración propia.

En algunas partes del centro de la ciudad, hay desafíos para la incorporación de la red verde especialmente donde las áreas de consolidación hacen Difícil la articulación de la red con su entorno. La proximidad con el rio magdalena nos un componente importante de la estructura. Ecológica principal ayudando al proyecto en remates visuales incorporación de a la red verde de la ciudad crenado unas manchas hídricas que conectan el turismo, la economía con el resto del país vía marítima.

## Esquemas 9. Problemática de espacio publico

AFECCION DE LA **CONTINUIDAD** DE LAS VIAS TRANSVERSALMENTE POR LA PRESENCIA DE LA VIA FERREA



Fuente: Elaboración propia.



## 20.4 MOVILIDAD

**Mapa # 4. Movilidad**

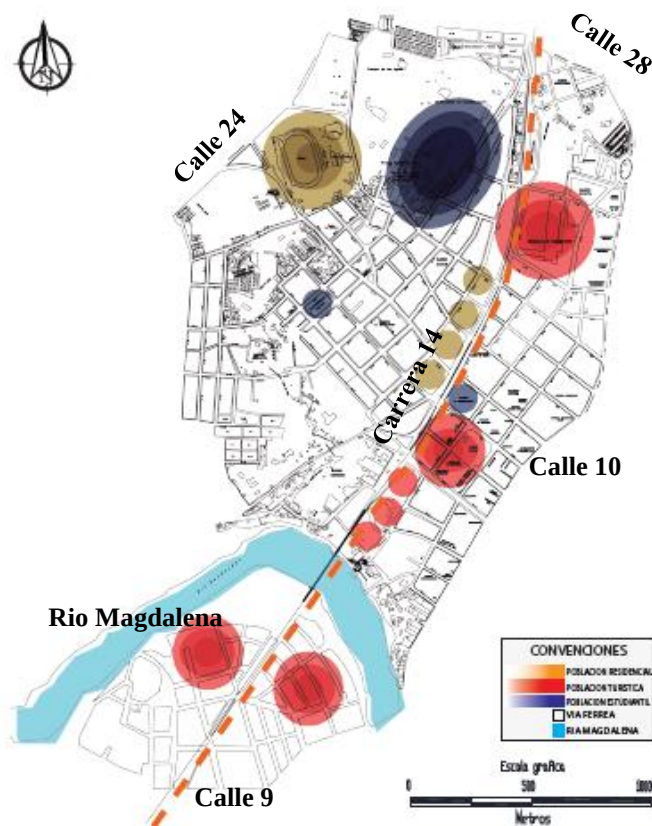


*Fuente: Elaboración propia.*

Girardot cuenta con una variedad de vías que nos conectan a nivel regional, municipal, nacional nos da una movilidad de población flotante para el fortalecimiento del sector turístico, lo que nos dará un proyecto de tipo metropolitano pero que no solo afectará al sector de Girardot sino que dará una oportunidad para los habitantes con áreas de oportunidad, económica, social, cultural la vía férrea nos está dando una conectividad a todo el país por el cual se le debe dar el aprovechamiento necesario dando la importancia histórica que en su tiempo, de origen fue tan importante como tren de carga y Transporte de alimentos dando ese crecimiento económico que tenía Girardot.

## 20.5 POBLACION-GENERADORES DE FLUJO

Mapa # 5. Movilidad

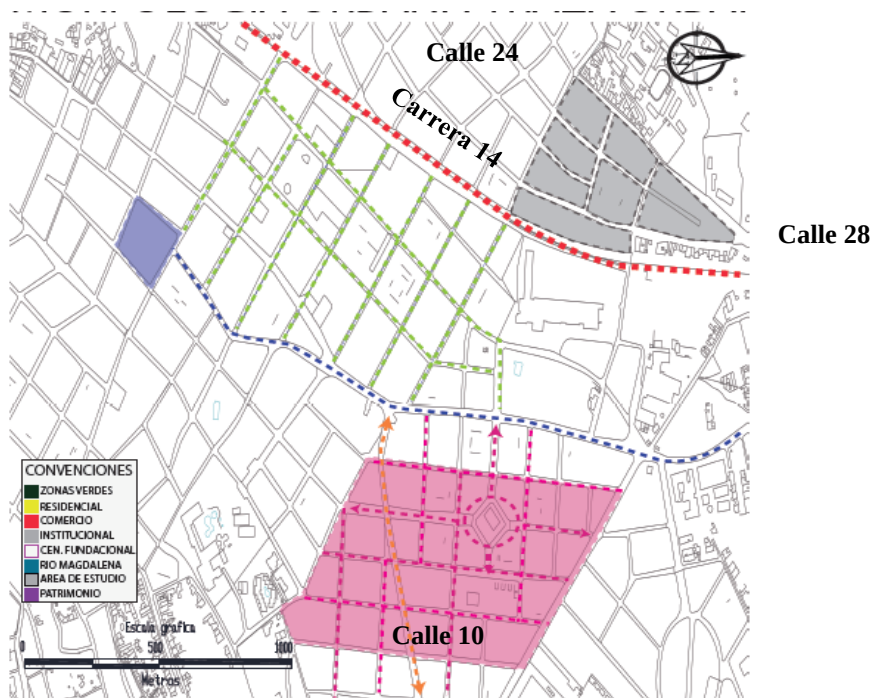


Fuente: Elaboración propia.

Los diferentes focos de población con los que cuenta el municipio de Girardot es uno de los principales potenciales para el plan parcial **GIRARDTO TRANSVERSAL**, generando nuevos atractivos económicos vía marítima, vía férrea, vía terrestre. Con la población flotante se puede generar un aprovechamiento del suelo para el cambio de usos, como lo es el cultural, económico, así mismo dándole a Girardot y Flandes ese crecimiento poblacional frente a los demás municipios.

## 20.6 MORFOLOGIA

**Mapa # 6. Morfología**



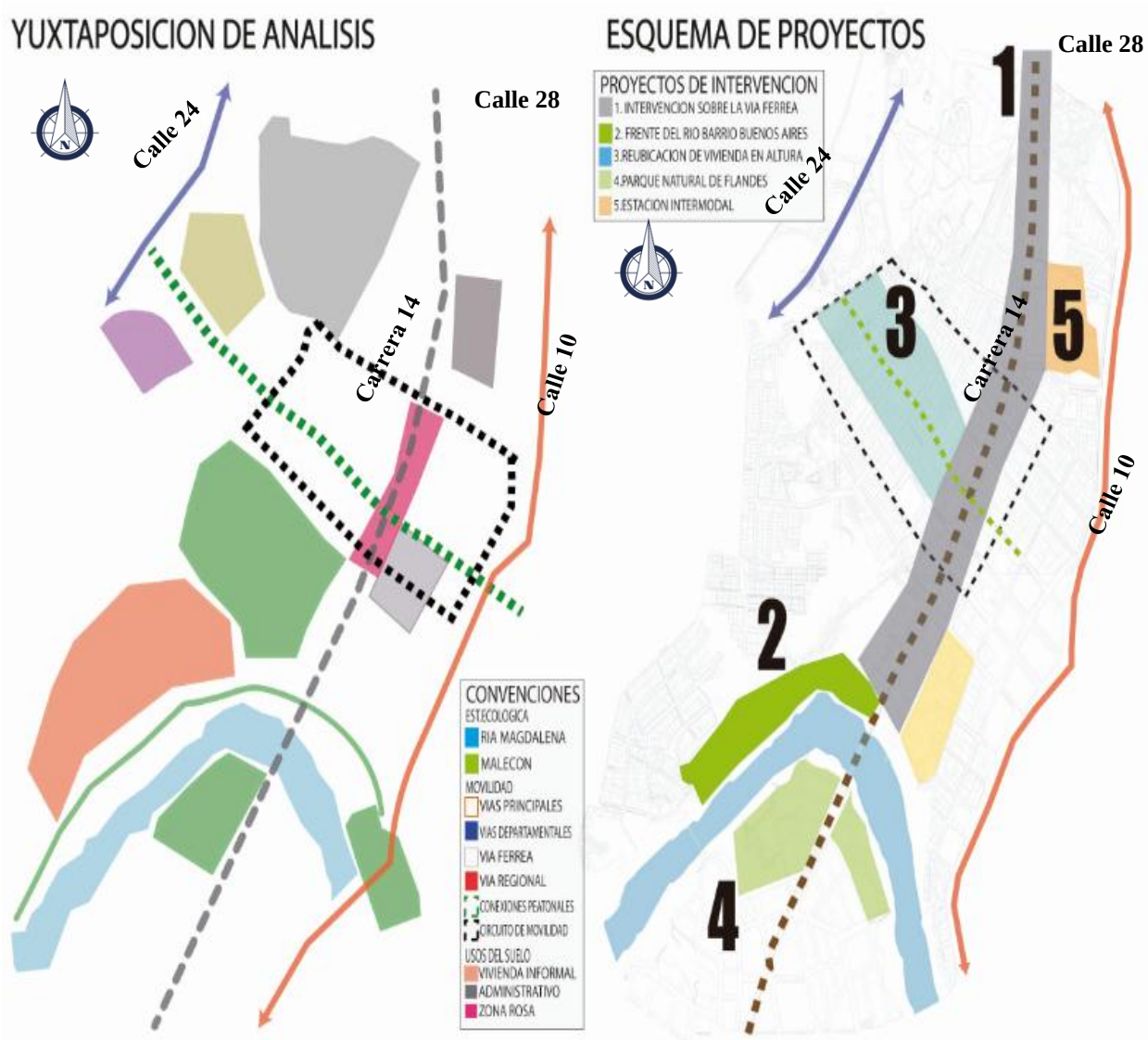
*Fuente: Elaboración propia.*

En la ciudad de Girardot, el plano irregular corresponde con la una gran parte de la ciudad y el sector de la vía férrea corresponde más a un plano irregular ya que en la historia de Girardot fue de sus primeros asentamientos por la importancia de la vía férrea y no tuvieron una planeación previa a lo que sería la evolución de Girardot, por lo que sus vías, manzanas no son de tipo lineal y están siendo fragmentadas por remates que fueron construidos a lo largo de la historia. En algunos lugares encontramos intervenciones muy someras por parte de planes o intervenciones que lograron un plano reticular ya que las calles aparecen alineadas en ángulo recto de manera que tiene una percepción de forma amplia.

## 20.7 YUXTAPOSICION Y PROYECTOS

A partir de coincidencias y problemáticas evidenciados en cada uno de los análisis sistemáticos se opta por la decisión de yuxtaponer cada uno de estos con la intención de evidenciar problemáticas que aparecen en un mismo lugar.

**Ilustración 15. Yuxtaposición y esquemas de proyectos**



Fuente: Imagen trabajada con base planos del POT de Girardot Elaboración Propia



## 20.8 CUADRO DE OBJETIVOS ESTRATEGIAS Y ACCIONES DE DISEÑO

**Cuadro 1, Cuadro de objetivos estrategias y acciones de diseño**

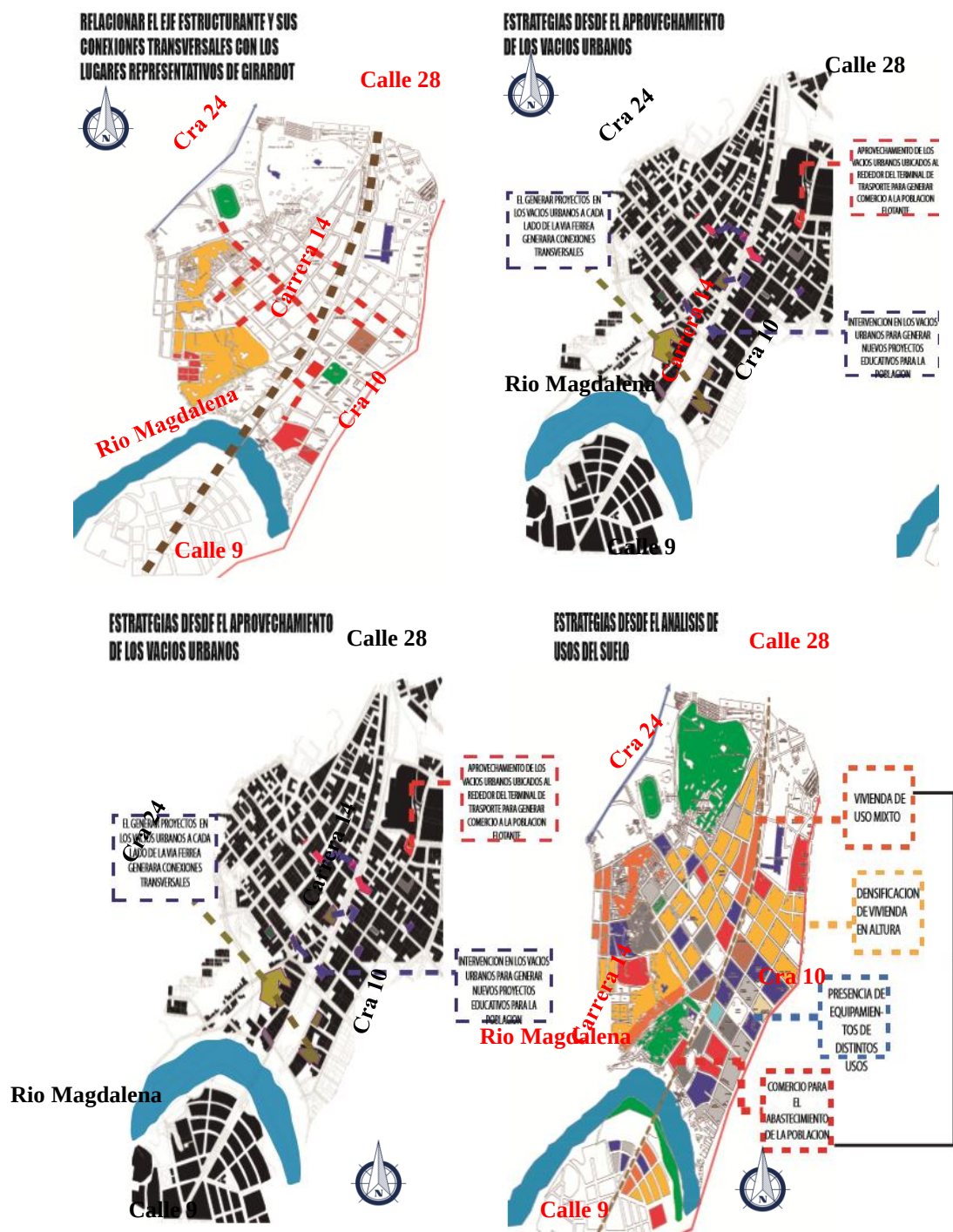
| OBJETIVO                                                                                                                             | ESTRATEGIA DE DISEÑO                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | ACCION DE DISEÑO                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| GENERAR CONEXIONES TRANSVERSALES QUE ARTICULEN EL EJE DE LA VÍA FÉRREA PARA GARANTIZAR LA VITALIDAD DEL EJE                          | <ul style="list-style-type: none"> <li>- IDENTIFICAR SECTORES MEDIANTE UN MIX DE USOS</li> <li>- APROVECHAR LOS VACIOS URBANOS PARA GENERAR PROYECTOS QUE SIRVAN COMO GENERADORES Y RECEPTORES DE FLUJO QUE FUNCIONEN A CADA UNO DE LOS LADOS DEL EJE FERREO.</li> </ul>                                                  | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. DISEÑO DE UN CIRUITO PEATONAL QUE COMUNIQUE LOS HITOS DEL MUNICIPIO ( TERMINAL – UNIVERSIDAD , CENTRO TRADICIONAL – ESTADIO,).</li> <li>2. MEDIANTE LA IMPLEMENTACION DE UN MIX DE USOS HACER QUE CADA UNO DE ESTOS (RESIDENCIAL, COMERCIO EQUIPAMIENTOS , SE COMPLEMENTEN CON OTROS QUE SEAN COMPATIBLES SOBRE LA CARRERA 14 (VIA FERREA) Y LA CALLEZO .</li> <li>3. GENERAR UN PROYECTO DE VIVIENDA QUE RECIBA LA POBLACION DEL BARRIO BUENOS AIRES QUE SE ENCONTRABAN EN SITUACION DE ASENTAMIENTOS INFORMALES</li> </ol>                                                                                                            |
| GENERAR UNAR ARTICULACION REGIONAL ENTRE FLANDES Y GIRARDOT EN FUNCION DE LA VOCACION TURISTICA.                                     | <ul style="list-style-type: none"> <li>- PONER EN VALOR EL PUENTE FERREO DECLARADO MONUMENTO NACIONAL COMO ELEMENTO ARTICULADOR DE LOS SITIOS TURISTICOS DE GIRARDOT Y FLANDES.</li> </ul>                                                                                                                                | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. DISEÑO DE UNA ESTACION IRTEMODAL QUE PROMUEVA EL INTERCAMBIO DENTRO DEL EJE FERREO A NIVEL REGIONAL.</li> <li>2. DISEÑO DE UN PARQUE TEMATICO A ESCALA REGIONAL QUE PROMUEVA LA POBLACION TURISTICA DENTRO DE LOS DOS MUNICIPIOS.</li> </ol>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| CONSOLIDAR LA VIA FERREA COMO EJE ESTRUCTURANTE DE LAS NUEVAS DINAMICAS EN FUNCION DE LOS NUEVOS USOS PROPUESTOS                     | <ul style="list-style-type: none"> <li>- IDENTIFICAR LAS VOCACIONES DEL SECTOR.</li> <li>- RECUPERAR LA MEMORIA HISTORICA.</li> <li>- OFRECER BIENES Y SERVICIOS.</li> </ul>                                                                                                                                              | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. DISEÑO DE EQUIPAMIENTOS PARA EL APROVECHAMIENTO DE LA POBLACION FLUTANTE , SIENDO ESTOS ATRACTORES DE POBLACION.</li> <li>2. AMPLIACION DE LA CAZADA DE LA VIA FERREA CON LA INTENCION DE PONER EN FUNCION DOS MEDIOS DE TRANSPORTE (TREN LIGERO – FERROCARRIL) PARA EL INTERCAMBIO DE PRODUCTOS DENTRO DE LA REGION Y EL MUNICIPIO.</li> </ol>                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
| INTEGRAR EL RIO MAGDALENA EN LA PROPUESTA DE ESPACIO PUBLICO COMO ELEMENTO DETONANTE Y ARTICULADOR REGIONAL ENTRE GIRARDOT Y FRANDES | <ul style="list-style-type: none"> <li>-EVITAR QUE SE PRESENTEN ASENTAMIENTOS INFORMALES EN EL CONTEXTO DE LA RONDA DEL RIO</li> <li>-FORTALECER LAS DINAMICAS DENTRO DEL RIO MAGDALENA Y SU ENTORNO.</li> <li>-REVITALIZACION DEL RIO MAGDALENA DEBIDO A SU GRAN ALTO PORCENTAJE DE CONTAMINACION Y ABANDONO.</li> </ul> | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. IMPLEMENTACION DE USOS QUE SE COMPLEMENTEN CON EL COMERCIO PROPUESTO POR EL MALECON Y LAS ACTIVIDADES AGROPECUARIAS CERCANAS AL RIO MAGDALENA. (RESTAURANTES).</li> <li>2. REACTIVACION DEL RIO MAGDALENA COMO UNA ZONA DE EMBARCADERO PARA EL INTERCAMBIO DE PRODUCTOS Y LLEGADA DE PERSONAS.</li> <li>3. APROVECHAMIENTO DEL PAISAJE URBANO ENTORNO AL RIO MAGDALENA PARA FORTALECER SU PRESENCIA DENTRO DEL MUNICIPIO, CREANDO DIFERENTES CAMBIOS DE NIVELES PARA LA OBSERVACION DE LAS PERSONAS</li> <li>4. IMPLEMENTACION DE UN SOLUCION TECNICA COMO LO SON LOS GAVIONES Y TALUD PARA DETENER EL DETEIORO DE LAS MASAS</li> </ol> |

**GENERAR QUE ESTOS LINEAMIENTOS DE INTERVENCION SEAN REPLICABLES EN OTROS ESPACIOS QUE TENGAN COMO CONDICION LA VIA LINEA FERREA.**

Fuente: Elaboración Propia.

## 21. CRITERIOS DE INTERVENCION

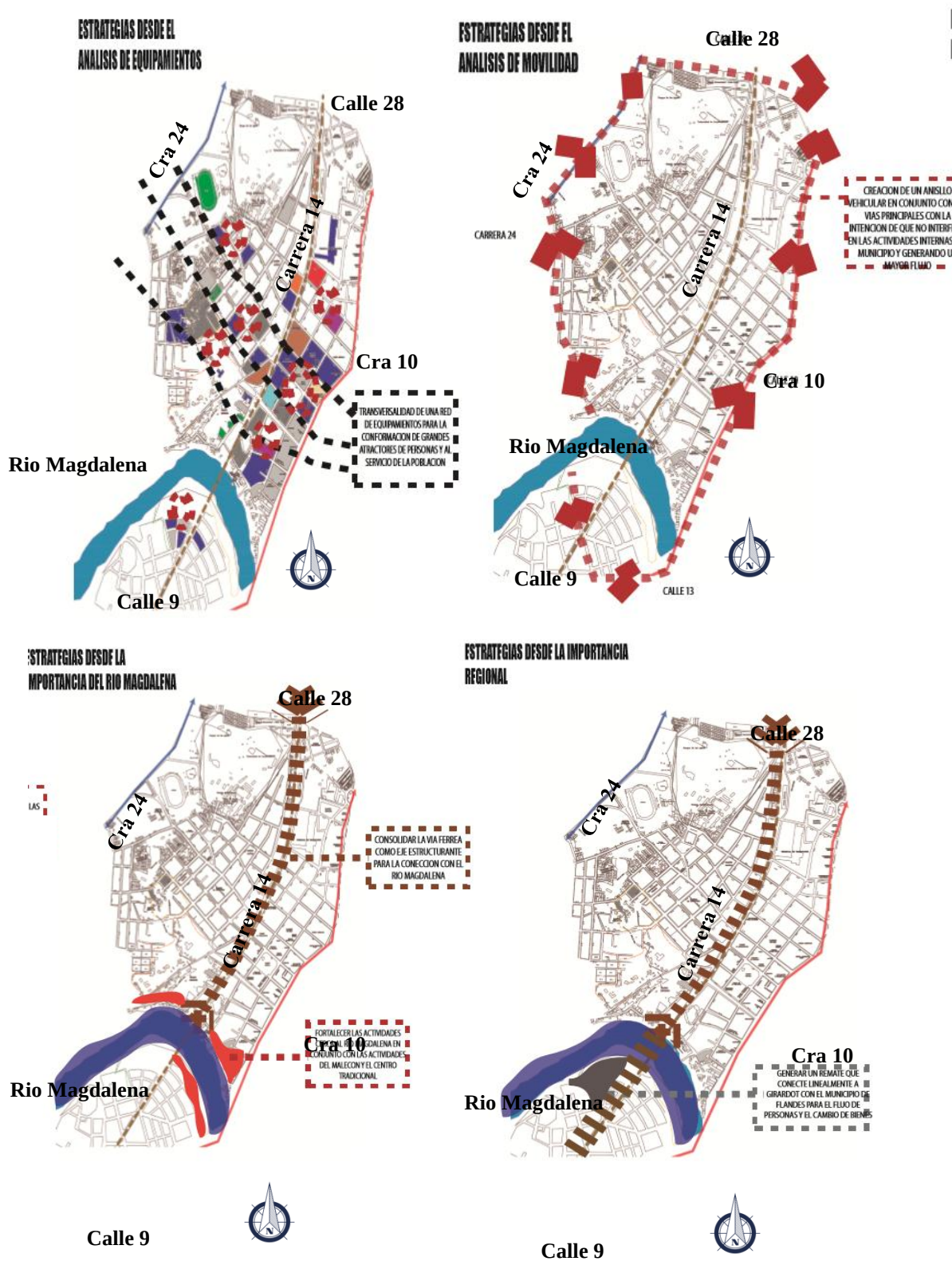
Ilustración 16. Criterios de intervención



Fuente: Imagen trabajada con base planos del POT de Girardot Elaboración Propia



## Ilustración 16. Criterios de intervención



Fuente: Imagen trabajada con base planos del POT de Girardot Elaboración Propia

## 22. POSIBLES SOLUCIONES DE PROPUESTA

### 22.1 PROPUESTA GENERAL

Se genera una propuesta urbana de acuerdo a las necesidades del sector, consolidando diferentes usos los cuales son: comercial, vivienda (reubicación de las viviendas informales), franja de servicios (hoteles y oficinas) y un diseño de espacio público que articule cada uno de los sectores.

Por último, el generar un parque lineal sobre el frente del río Magdalena para dar una respuesta de conectividad regional con el puente férreo (declarado monumento nacional) y el municipio de Flandes, además dando continuidad a el malecón propuesto por el Plan de Ordenamiento Territorial de Girardot.

#### Modelo de ocupación del territorio (Actual-Propuesto)



*Fuente, elaboración propia*



## Propuesta General para los municipios de Girardot y Flandes



*Fuente, elaboración propia*

## 22.2 PROPUESTA PUNTUAL

### Propuesta puntual Girardot y Flandes



Fuente, elaboración propia



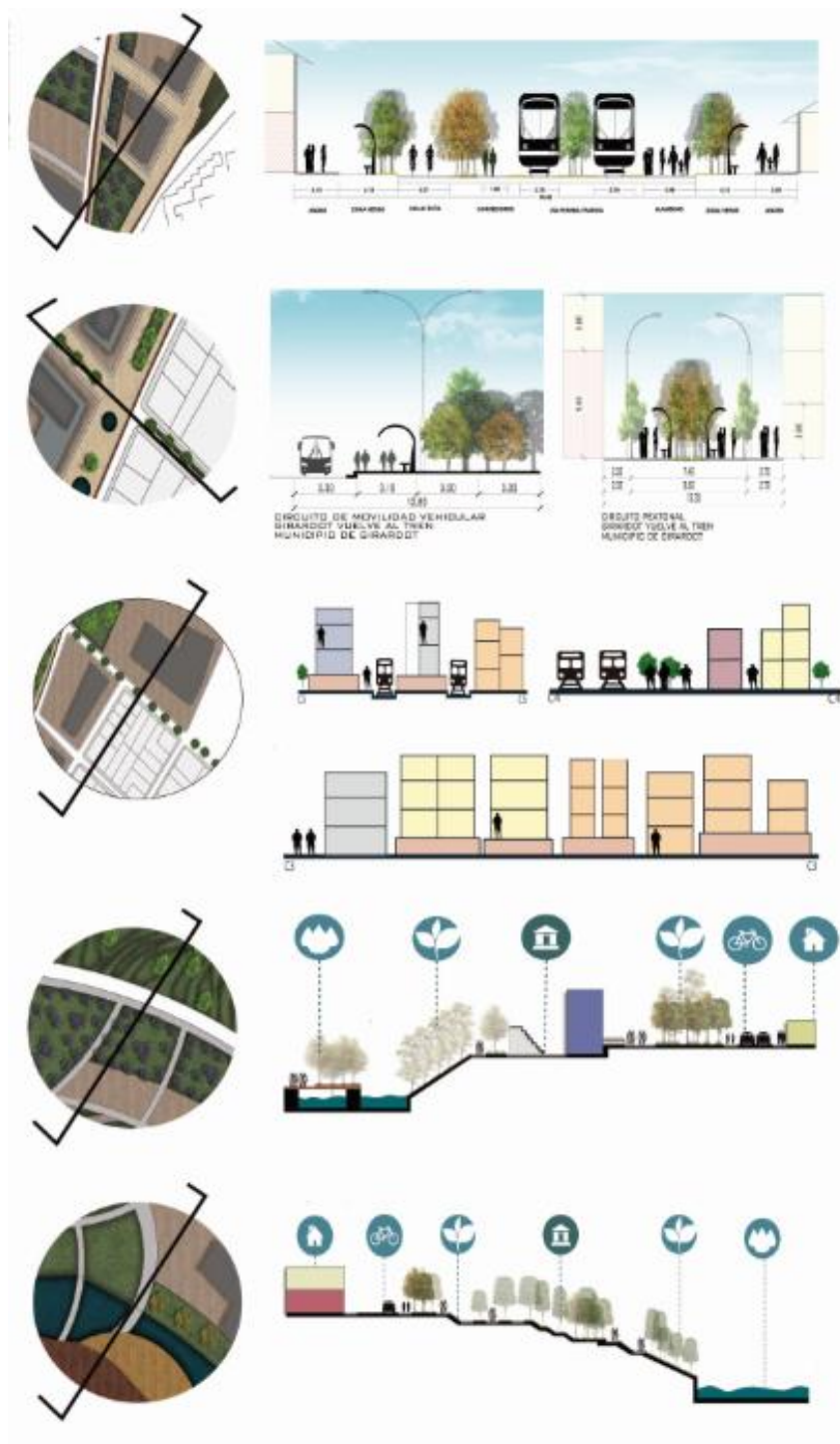
## 22.3 PROPUESTA ESPECIFICA

### Propuesta específica Frente del rio Magdalena



Fuente, elaboración propia

## Cortes de proyecto. Secciones de proyecto



*Fuente, elaboración propia*



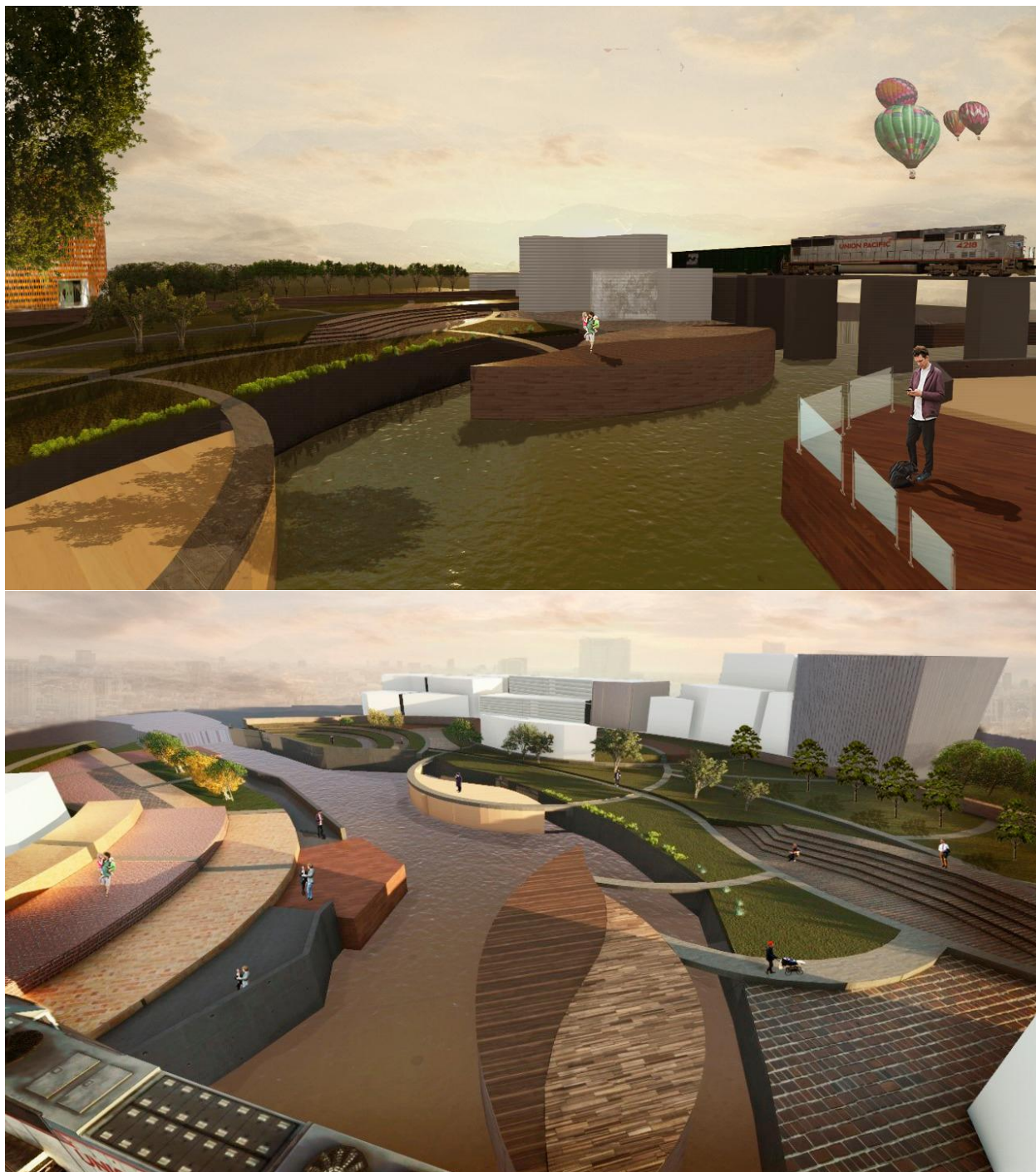
### Propuesta específica Frente del río Magdalena (Imaginario de Proyecto)











*Fuente: Elaboración Propia*

## 23. CONCLUSIONES

Como resultado de toda la investigación realizada se entiende que el municipio de Girardot tiene gran potencial pero que aun así carece de conexiones transversales ocasionadas por una espacialidad considerada como “borde” que fracciona dos piezas de ciudad dentro del territorio y que además las ciudades cercanas al río Magdalena se están encontrando en una situación de abandono y olvido.

Como punto de partida se inició con la investigación de ciertas estructuras predominantes dentro del sector para identificar la mayoría de las problemáticas y así poder hacer algunas intenciones para sus soluciones.

- La vía férrea como sistema de movilidad no está en funcionamiento lo que ocasiona que esta esté en abandono.
- El río Magdalena presenta un alto grado de contaminación lo que origina ciertos problemas ambientales y de salubridad.
- En las cercanías a la ribera se establecieron viviendas de tipo informal lo que genera problemáticas espaciales dentro del sector.
- El eje lineal de la vía férrea ocasiona la fracción de dos sectores de ciudad como lo son la parte occidental conformada por los barrios Buenos Aires, Meneses y el costado oriental en donde encontramos el centro tradicional del municipio.
- Dicha fracción de las piezas de ciudad generan diferentes problemáticas sociales generando que el municipio y en especial ese sector entren en un estado de abandono y deterioro.

Lo más recomendado sería una intervención que articule dichas piezas de ciudad mediante espacios dedicados o diseñados para el tránsito de las personas y que active nuevas dinámicas



dentro del sector, así se fortalecerá la afluencia de personas, garantizando vitalidad además de proporcionar una intervención en conjunto con el río magdalena.

Generando que estos actores espaciales se conviertan en atracciones de población para su revitalización, protección y conservación.

## 24. ANEXOS

### 24.1 REVISION DE REFERENTES ESPECIFICOS

#### Concurso Ideas Urbanas para estudiantes de Arquitectura

#### “PARQUE COSTANERA DE PENCO”

“Existe un avance sustancial en el crecimiento económico de Chile, este crecimiento no ha sido acompañado de una mayor y mejor calidad de vida para los habitantes, se ha hecho evidente que solamente el progreso económico no basta para mejorar la calidad de vida de los habitantes, también se deben mejorar los espacios urbanos democratizando las ciudades de nuestro país. Es de recordar que el año 2010 esta zona fue azotada por un tsunami y terremoto con una fuerza destructiva pocas veces vista, generando un gran dolor psico-emocional para las personas y de gran destrucción para las ciudades afectadas. Esta destrucción, deterioro y menoscabo de la ciudad abre campos muy valiosos para el pensamiento arquitectónico en lo relativo a la planificación urbana y a la implementación de equipamiento de calidad para el desarrollo”.

**Imagen 4. Diseño de la integración urbano con estructura ecológica**



*Fuente: Cabezas, C. Constanza. (2013, 8 noviembre). Ideas Urbanas para estudiantes de Arquitectura “Parque costanera de Penco. Recuperado 5 julio, 2017,*

Idea o Fundamento. El proyecto busca la oportunidad de conectar y proyectar la relación del sector urbano y la costa dividida por la línea férrea, haciendo un reforzamiento urbano, reconociendo la continuidad de los elementos naturales y los elementos de continuidad urbana, creando portales que conecten a los habitantes con las presencias del mar. Un enlace entre varios centros; La Desembocadura de la Memoria, Parque Explanada, Morro Mirador Costanera y el Pueblo Gastronómico.

**Imagen 5. Espacialidad De La Forma Con Lo Urbano Y Ecológico**

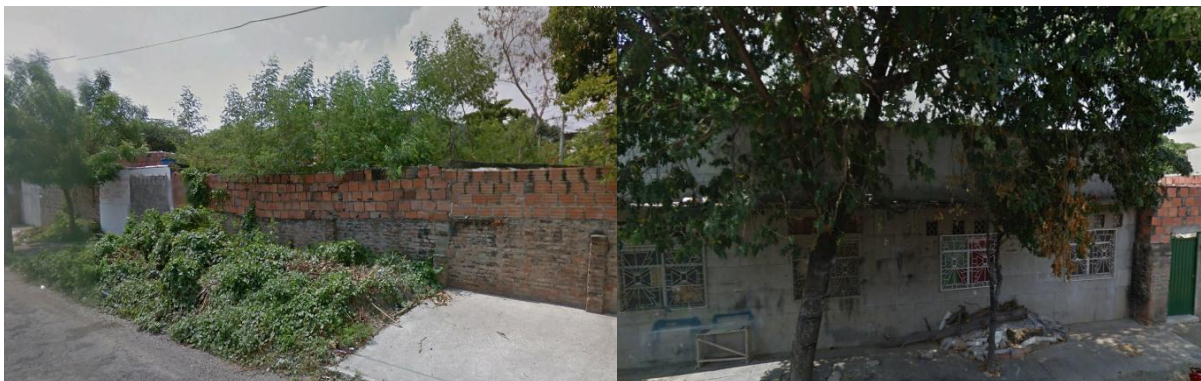


Fuente: Cabezas, A. A. Constanza. (2013, 8 septiembre). Resultados del I Concurso Ideas Urbanas para estudiantes de Arquitectura "Parque costanera de Penco". Recuperado 27 agosto, 2017, de <https://www.archdaily.co/co/02-307893/resultados-del-i-concurso-ideas-urbanas-para-estudiantes-de-arquitectura-parque-costanera-de-penco>.



## 24.2 REGISTRO FOTOGRAFICO DE DETERIORO

Fotografías, registro del estado actual del eje férreo y su entorno



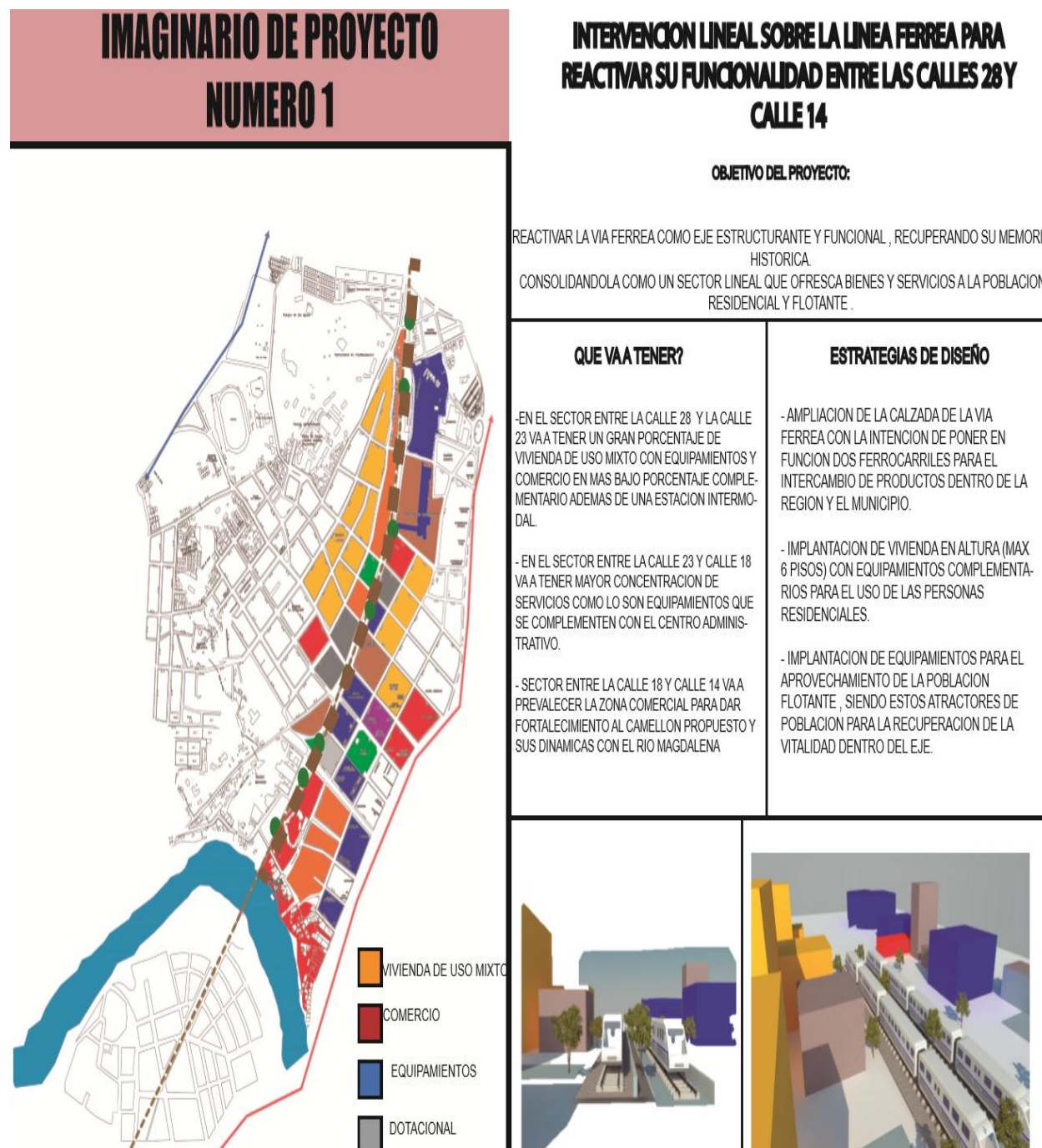




*Fuente: Elaboración Propia*

## 24.3 FICHAS DE PROYECTOS

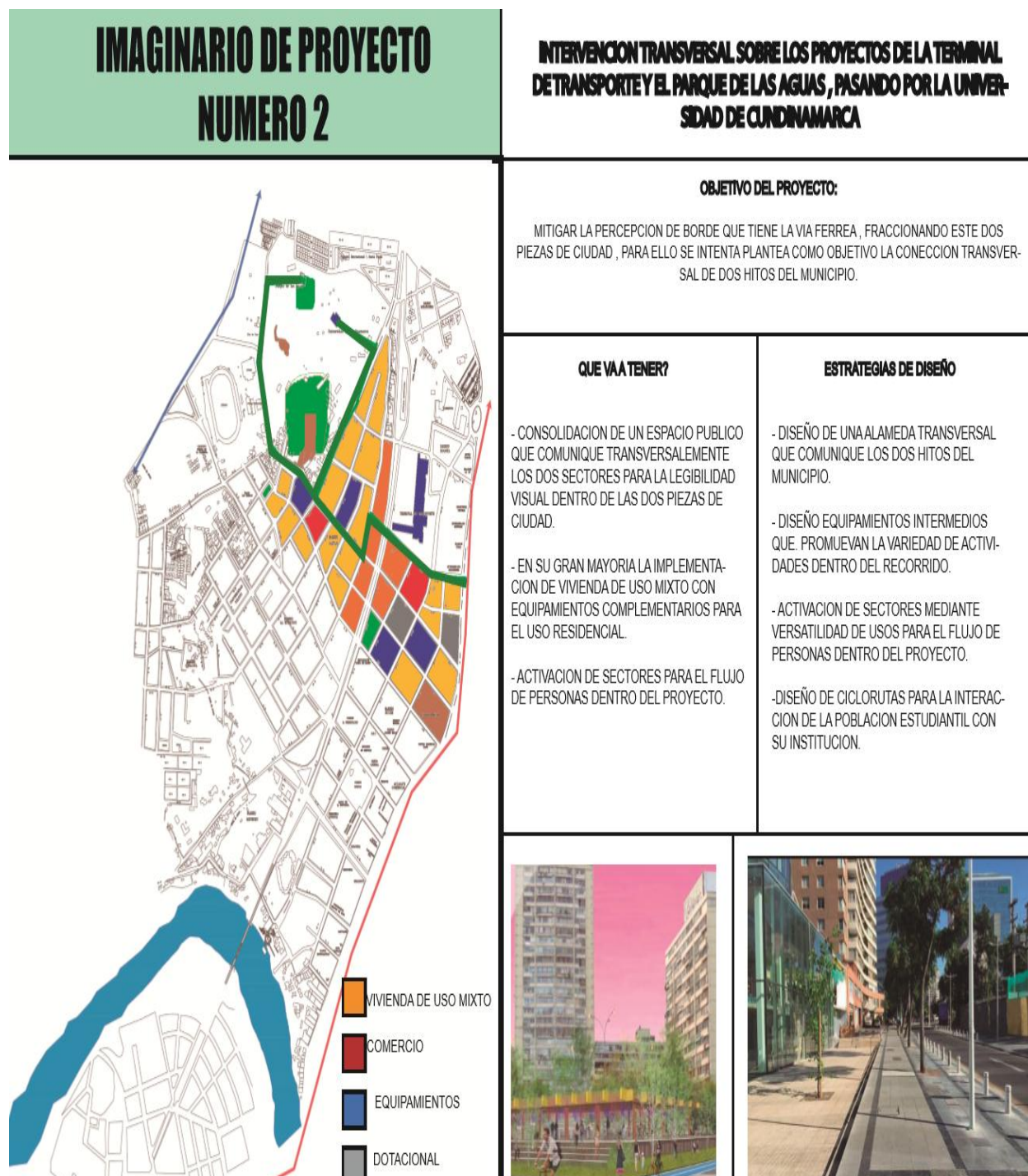
### Fichas de proyecto 1. GIRARDOT TRANSVERSAL



*Fuente: Elaboración Propia*

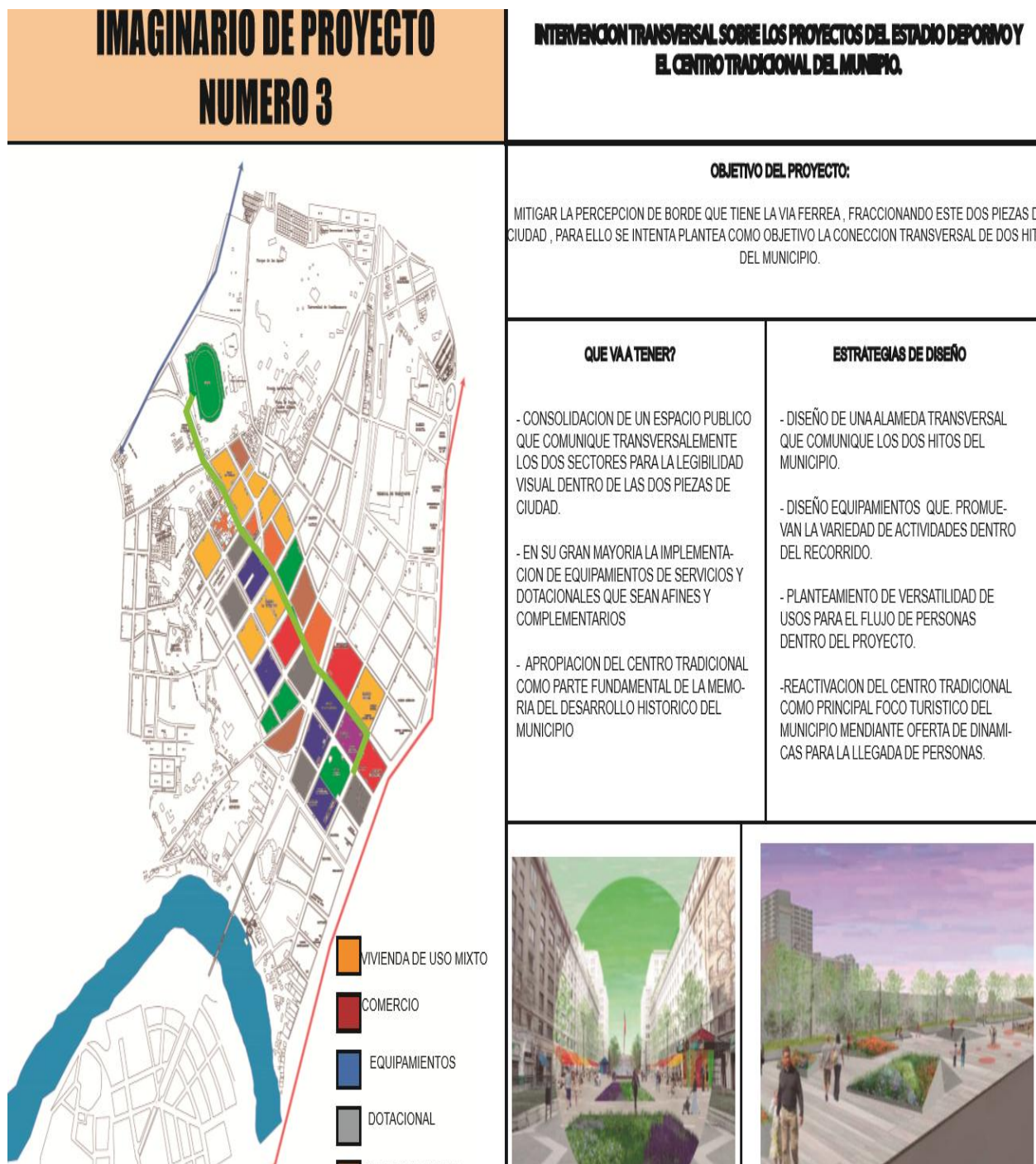


## Fichas de proyecto 2. GIRARDOT TRANSVERSAL



Fuente: Elaboración Propia

### Fichas de proyecto 3. GIRARDOT TRANSVERSAL



*Fuente: Elaboración Propia*



## Fichas de proyecto 4. GIRARDOT TRANSVERSAL



Fuente: Elaboración Propia

## 23. BIBLIOGRAFIA

- Entornos vitales – ian bentley
- Imgen de ciudad – kevin lynch
- Muerte y vida de las grandes ciudades – jane jacobs
- Cámara colombiana de la infraestructura (2011) “seguimiento a proyectos de infraestructura:  
<http://www.infraestructura.org.co/seguimientoproyectos/ccseguimientofluvial-mayo08.pdf>, recuperado: 1 de abril de 2011
- Quintero arias, otto francisco.” Ciudad- región y el proyecto regional (recurso electrónico) una mirada sobre la reconfiguración territorial en colombia”. Pontificia universidad javeriana.Bogotá,colombia,2008url:<http://www.javeriana.edu.co/biblos/tesis/arquitectura/tesis14.pdf>
- <http://www1.cundinamarca.gov.co/gobernacion/perfiles/turismo.aspx>
- <<http://cundinamarcamap.maps.arcgis.com/apps/webappviewer/index.html?id=d0efc21b0fc9401899fb5e79f4c08a77/>
- [www.cundinamarca.gov.co/wps/portal/home/secretariasentidades.gc/secretariadeplaneacion/secretariadeplaneaciondespliegue/asmapas\\_contenidos/cmenumapas](http://www.cundinamarca.gov.co/wps/portal/home/secretariasentidades.gc/secretariadeplaneacion/secretariadeplaneaciondespliegue/asmapas_contenidos/cmenumapas)
- <http://mapasyestadisticas-cundinamarca-map.opendata.arcgis.com/>
- <http://cundinamarca-map.maps.arcgis.com/apps/webappviewer/index.html?id=2d484e0573b642eb81a9cc103c8680eb>

- [Http://cundinamarcamap.maps.arcgis.com/apps/mapandappgallery/index.html?appid=bc77c8777b1e4bc69572fef8419eef5e](http://cundinamarcamap.maps.arcgis.com/apps/mapandappgallery/index.html?appid=bc77c8777b1e4bc69572fef8419eef5e)
- [Http://cdim.esap.edu.co/bancomedios/documentos%20pdf/pot%20-%20plan%20de%20ordenamiento%20territorial%20-%20girardot%20-%20cundinamarca%20-%202000.pdf](http://cdim.esap.edu.co/bancomedios/documentos%20pdf/pot%20-%20plan%20de%20ordenamiento%20territorial%20-%20girardot%20-%20cundinamarca%20-%202000.pdf)
- [Http://www.girardot-cundinamarca.gov.co/apc-aa-files/31653534616662323337623935383430/1696\\_plan\\_competit\\_girardot.pdf](http://www.girardot-cundinamarca.gov.co/apc-aa-files/31653534616662323337623935383430/1696_plan_competit_girardot.pdf)