

**ESTUDIO A NIVEL DE PERFIL PARA LA RECUPERACIÓN DEL ESPACIO
PÚBLICO EN EL ÁREA DEL FERROCARRIL EN EL CENTRO DE SABANA DE
TORRES**

**EDITH COSTANZA TOLOZA ROJAS
FABIO ANDRÉS LIZCANO PRADA**

**UNIVERSIDAD PONTIFICIA BOLIVARINA
ESCUELA DE INGENIERIA Y ADMINISTRACIÓN
FACULTAD DE INGENIERIA CIVIL
BUCARAMANGA
2008.**

**ESTUDIO A NIVEL DE PERFIL PARA LA RECUPERACIÓN DEL ESPACIO
PÚBLICO EN EL ÁREA DEL FERROCARRIL EN EL CENTRO DE SABANA DE
TORRES**

**EDITH COSTANZA TOLOZA ROJAS
FABIO ANDRÉS LIZCANO PRADA**

**Monografía para optar el título de Especialista en
Gerencia e Interventoría de Obras Civiles**

**ASESOR:
Aldemar Remolina M.
Ingeniero Civil MSC**

**UNIVERSIDAD PONTIFICIA BOLIVARINA
ESCUELA DE INGENIERIA Y ADMINISTRACIÓN
FACULTAD DE INGENIERIA CIVIL
BUCARAMANGA
2008.**

Nota de aceptación

Firma del presidente del jurado

Firma del jurado

Firma del jurado

Floridablanca, 14 de Febrero de 2009

AGRADECIMIENTOS

Damos nuestros más sinceros agradecimientos a:

La Universidad Pontificia Bolivariana, su cuerpo administrativo y docente, por brindarnos sus conocimientos y experiencias vividas.

A todas las personas que de una u otra forma estuvieron con nosotros brindándome todo el apoyo necesario durante el transcurso de esta especialización.

TABLA DE CONTENIDO

ABSTRACT	32
RESUMEN GENERAL DE TRABAJO DE GRADO	33
INTRODUCCION	34
1. EL ESPACIO PÚBLICO EN SABANA DE TORRES	36
1.1 ESPACIO PÚBLICO.....	36
1.1.1 Medio Ambiente.....	38
1.1.2 La Movilidad.....	38
1.1.3 Seguridad Ciudadana.....	38
2. ESTADO DEL ARTE DEL ESPACIO PÚBLICO	41
2.1 ANTECEDENTES ESTUDIOS SIMILARES	41
2.1.1 Análisis Proyectos en el Mundo.....	41
2.1.2 Análisis Proyectos Nacionales.....	42
2.2 PLANTEAMIENTOS A EVALUAR	45
2.2.1 Espacio Público Participativo	45
2.2.2 La Importancia del Comercio en el Espacio Público	46
2.2.3 La Importancia del Peatón y su Seguridad.....	47
2.2.4 La Cultura Involucrada en el Espacio Público.....	48
2.2.5 La Preservación Histórica en el Espacio Publico.....	49
2.2.6 El Arte en el Espacio Público	49
2.2.7 El Espacio Público como lugar de Educación	50
2.3 OPCIONES PARA LA RECUPERACION DEL ESPACIO PÚBLICO	51
2.3.1 Parque Lineal.....	51
2.3.2 Parque Temático.....	51
2.3.3 Parque de Alamedas.....	53
2.3.4 Parque de Plaza Cívica.....	53
2.3.5 Parque de Malecón.....	54
2.4 NORMATIVIDAD URBANA EN COLOMBIA.....	54

2.5 ANTECEDENTES LOCALES	55
2.5.1 <i>Resumen de Acontecimientos</i>	55
2.5.2 <i>Consolidación Regional Local</i>	56
2.5.3 <i>Predios sin construir en el área urbana</i>	58
2.5.4 <i>Transporte Férreo</i>	58
2.5.5 <i>Rescate del Patrimonio Cultural de la Nación en su Infraestructura Férrea</i>	60
2.5.6 <i>Invasión de Terrenos</i>	62
3. PARQUE TEMATICO COMO SOLUCIÓN A LA RECUPERACIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO EN SABANA DE TORRES	63
3.1 CARACTERISTICAS LOCATIVAS DEL PROYECTO	67
3.1.1 <i>Límites</i>	67
3.1.2 <i>Área del Proyecto: Ubicación y Geografía</i>	68
3.2 IMPLANTACIÓN DEL PROYECTO	70
3.2.1 <i>LA MOVILIDAD URBANA</i>	70
3.2.2 <i>ZONIFICACION DE ESPACIOS URBANOS</i>	73
3.2.3 <i>ZONIFICACION ALTURAL Y USOS DEL SUELO</i>	77
3.2.4 <i>IMPLANTACION AMBIENTAL</i>	79
3.2.5 <i>DESCRIPCIÓN DETALLADA DEL ESQUEMA BASICO DEL PROYECTO</i>	80
4. CONCLUSIONES	88
5. RECOMENDACIONES	90
BIBLIOGRAFIA.....	92
ANEXO A	

LISTA DE FIGURAS

FIGURA 1. DIAGRAMA CAUSAS Y EFECTOS DE LA PROBLEMÁTICA ACTUAL (PRODUCTO DE LA INVESTIGACIÓN).....	37
FIGURA 2. PROBLEMÁTICAS PRIMARIAS DE MOVILIDAD. CENTRO CASCO URBANO, ZONA DEL PARQUE TEMÁTICO (PRODUCTO DE LA INVESTIGACIÓN)	39
FIGURA 3. TIPOLOGÍAS DE LA CIUDAD EN EL MUNDO.....	41
FIGURA 4. PROYECTO PARQUE SIMÓN BOLÍVAR, BOGOTÁ. INSTITUTO DESARROLLO URBANO.	43
FIGURA 5. PERFIL URBANO MEDELLIN.....	44
FIGURA 6. FOTOGRAFÍA FERROCARRILES NACIONALES	61
FIGURA 7 CENTRO DE INFLUENCIA DEL PROYECTO. CENTRO CASCO URBANO, ZONA DEL PARQUE TEMÁTICO (PRODUCTO DE LA INVESTIGACIÓN)	64
FIGURA 8. LOCALIZACIÓN SABANA DE TORRES, SANTANDER. CENTRO CASCO URBANO, ZONA DEL PARQUE TEMÁTICO.....	69
FIGURA 9. CRUCE DE RUTAS DE COMUNICACIÓN. CENTRO CASCO URBANO, ZONA DEL PARQUE TEMÁTICO (PRODUCTO DE LA INVESTIGACIÓN)	71
FIGURA 10. ANÁLISIS RUTAS Y MOVILIDAD DEL PROYECTO. CENTRO CASCO URBANO, ZONA DEL PARQUE TEMÁTICO (PRODUCTO DE LA INVESTIGACIÓN)	72
FIGURA 11. PROPUESTA SOLUCIÓN PROBLEMÁTICA MOVILIDAD DEL PROYECTO. CENTRO CASCO URBANO, ZONA DEL PARQUE TEMÁTICO (PRODUCTO DE LA INVESTIGACIÓN).....	74
FIGURA 12 ANÁLISIS DE ÁREAS DE PLANIFICACIÓN DEL PROYECTO. CENTRO CASCO URBANO, ZONA DEL PARQUE TEMÁTICO (PRODUCTO DE LA INVESTIGACIÓN)	75
FIGURA 13. ANÁLISIS DE USOS DEL SUELO. CENTRO CASCO URBANO, (PRODUCTO DE LA INVESTIGACIÓN).....	76
FIGURA 14. ANÁLISIS DE ALTURAS. CENTRO CASCO URBANO, (PRODUCTO DE LA INVESTIGACIÓN).....	78

FIGURA 15.	PLANTA GENERAL PROPUESTA URBANÍSTICA DEL PROYECTO	81
FIGURA 16.	PERSPECTIVA REHABILITACIÓN PREDIOS EXISTENTES DEL FERROCARRIL.....	83
FIGURA 17.	PERSPECTIVA IMPLANTACIÓN LUDOTECA Y ESPACIO PÚBLICO.....	84
FIGURA 18.	IMPLANTACIÓN VOLUMÉTRICA DEL URBANISMO DEL PROYECTO	86
FIGURA 19.	IMPLANTACIÓN ISOMÉTRICA DEL URBANISMO DEL PROYECTO.....	87

LISTA DE FOTOS

FOTO 1.	APROPIACIÓN ILEGAL DEL ESPACIO PÚBLICO SIN MANEJO ADECUADO DE SUS BASURAS.....	40
FOTO 2.	AFECTACIÓN A LA MOVILIDAD POR COMERCIO ILEGAL E INVASIONES.....	40
FOTO 3.	MEGALÓPOLIS Y UTOPIÁS DEL BIENESTAR, ARQ. Y DOCTOR ROBERTO SEGRE,	52
FOTO 4.	PROYECTO PARQUE BIBLIOTECA SAN JAVIER, MEDELLÍN. ARTICULO ALCALDE DE MEDELLÍN,	52

LISTA DE GRAFICAS

GRAFICA 1. PORCENTUAL TRAYECTOS DE LÍNEA FÉRREA	60
GRAFICA 2. PORCENTAJE DE ENCUESTADOS EN CUANTO AL ESTADO DE LOS PREDIOS DEL FERROCARRIL.....	65
GRAFICA 3. PORCENTAJE DE ENCUESTADOS SEGÚN LA PROBLEMÁTICA QUE OBSERVAN EN EL ÁREA DE ESTUDIO.....	66
GRAFICA 4. PORCENTAJE DE ENCUESTADOS SEGÚN LAS ALTERNATIVAS DE RECUPERACIÓN DE LAS ÁREAS DE ESTUDIO.....	66

LISTA DE TABLAS

TABLA 1. TRAYECTOS O CORREDORES DE LÍNEA FÉRREA.....	59
TABLA 2. ESTACIONES FERROVIARIAS A CONSERVAR COMO PATRIMONIO CULTURAL.....	62
TABLA 3. LOCALIZACIÓN EN COORDENADAS PLANAS Y GEOGRÁFICAS.....	68

ABSTRACT

TITULO: ESTUDIO A NIVEL DE PERFIL PARA LA RECUPERACIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO EN EL ÁREA DEL FERROCARRIL EN EL CENTRO DE SABANA DE TORRES

AUTOR(ES): EDITH COSTANZA TOLOZA ROJAS
FABIO ANDRÉS LIZCANO PRADA

FACULTAD: Esp. en Gerencia e Interventoría de Obras Civiles

DIRECTOR(A): Aldemar Remolina M.

ABSTRACT

The National Railways is a historical patrimony, today this patrimony is extinguishing, due to illegal invasion, abandoning and environmental damage of the lands. It's caused by negligence of municipal authorities and community that living around this area.

Therefore, the intention is the recovery of the public space which permits environmental and social balance. All this by the hand of strategies which contribute to reorient habits, aptitudes and behaviors which lead to the integration of people living priority to the historical recuperation by means of the organization of the streets with culture of patrimony generating the sense of possession.

For the achievement of the hoped objective is the use of urban equipments which enrich and take advantage of the spaces in an approach of education and recreation. For the specific case of Sabana de Torres, it is proposed the use of a thematic park. The present work is a study to level of outline which involves the recuperation of the historical patrimony and the public space with recreational zones which permits the education and recreation of people giving them a social, environmental and administrative balance.

Key words: historical patrimony, public, space, thematic park, urban mobility.

V° B° DIRECTOR DE TRABAJO DE GRADO

RESUMEN GENERAL DE TRABAJO DE GRADO

TITULO: ESTUDIO A NIVEL DE PERFIL PARA LA RECUPERACIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO EN EL ÁREA DEL FERROCARRIAL EN EL CENTRO DE SABANA DE TORRES

AUTORES: EDITH COSTANZA TOLOZA ROJAS
FABIO ANDRES LIZCANO PRADA

FACULTAD: Facultad de Ingeniería Civil

DIRECTOR: ALDEMAR REMOLINA M.

RESUMEN

La comunidad sabanera cuenta con un patrimonio histórico que es el Ferrocarril nacional. Actualmente dicho patrimonio esta en peligro de extinción debido a la invasión ilegal, abandono y deterioro ambiental de los predios, que se da por parte de la administración municipal y la comunidad aledaña al sector.

Este trabajo constituye un primer esfuerzo orientado a evitar la perdida de este patrimonio público por medio de acciones de recuperación del espacio público sostenibles ambientalmente y socialmente. La propuesta se fundamenta en estrategias que contribuyan a reorientar hábitos, aptitudes y comportamientos que lleven a la integración de los habitantes; dando prioridad a la recuperación histórica mediante la organización de las calles con cultura de patrimonio y generando un sentido de pertenencia de la comunidad.

La implementación de equipamientos urbanos propuestos enriquece y aprovechan los espacios dentro de un criterio de educación y recreación. Para el caso específico de Sabana de Torres la propuesta es la implementación de un parque temático. El presente trabajo es un estudio a nivel de perfil que involucra la propuesta para la recuperación del patrimonio histórico y del espacio publico por medio de zonas lúdicas que permitan la educación y recreación de sus habitantes dándole una sostenibilidad social, ambiental y administrativa.

Palabras Claves: Patrimonio Histórico, Parque Temático, Movilidad Urbana Espacio Público.

V° B° DIRECTOR DE TRABAJO DE GRADO

INTRODUCCIÓN

El Municipio de Sabana de Torres cuenta con un Patrimonio Histórico que va de la mano con la memoria patria del Ferrocarril Nacional, que actualmente se enfrenta a una amenaza de quedar en el olvido si no se actúa prontamente en la recuperación de los pocos espacios con los que aun cuenta para resaltar y enaltecer este Patrimonio Cultural. Es por esto que es de gran importancia recuperar estos escenarios para darles la sostenibilidad y el equilibrio necesario entre los aspectos económicos, políticos, culturales, sociales, institucionales y ambientales de la sociedad. Con esto se da respuesta a una visión de equidad, solidaridad intergeneracional y a las consideraciones a largo plazo que la ciudadadanía se merece.

La presente iniciativa pretende direccionar estrategias que contribuyan a reorientar hábitos, actitudes y comportamientos que lleven a la integración, la convivencia y la tolerancia entre los sabaneros. Aprovechar este proceso para integrar la gran recuperación urbana del centro del municipio, es una oportunidad que no se debe dejar pasar considerando la Coordinación Interinstitucional y la Participación Ciudadana.

Aquí se le debe dar prioridad a la movilidad de toda la comunidad sin discriminaciones físicas, organizando sus calles con cultura de patrimonio que generen un sentido de pertenencia. Todo esto quiere enriquecer y aprovechar los espacios dentro de la educación con la implementación de un gran parque temático urbano cultural de la estación del ferrocarril sabanero, donde se de espacio a la comunidad de poder acceder a sus derechos de la cultura y la recreación, e incentivando aun mas el actual desarrollo económico de la región.

Actualmente el municipio cuenta con mas de 20.908 habitantes, presentando un crecimiento acelerado en la ultima década, producto de su riqueza natural, que permiten proyectarlo hacia un futuro muy prometedor. Por lo tanto es derecho de la comunidad el de crecer junto con el municipio, para darles a nuestras futuras generaciones las herramientas para salir adelante y poder afrontar la vida cada vez mas competitivamente.

Para abordar esta problemática se realizó un estudio a nivel de perfil de la recuperación del espacio publico en el área del Ferrocarril de Sabana de Torres, el cual se planteo de la siguiente manera: En primera instancia un capitulo donde se describe la situación actual y problemática de los predios del Ferrocarril del municipio. En el Capitulo 2 se muestran estudios similares a nivel nacional e internacional sobre la recuperación del espacio público, dando a conocer las diferentes alternativas a implantar. En el ultimo capitulo se plantea una propuesta de solución de estas zonas afectadas mediante la establecimiento de un Parque Temático que tendrá como tema central el Ferrocarril como patrimonio Cultural.

1. EL ESPACIO PÚBLICO EN SABANA DE TORRES

El Municipio de Sabana de Torres presenta un deterioro en el sector centro por el abandono de los predios del Ferrocarril Nacional donde se evidencia deterioro ambiental social y cultural. Por tal razón se requiere de proyectos que favorezcan la recuperación del espacio público rescatando y cuidando el patrimonio nacional cultural.

Estudios de perfil, como el planteado en este proyecto son de gran importancia para recuperar estos escenarios y para darle la sostenibilidad y el equilibrio necesario entre los aspectos económicos, políticos, culturales, sociales, institucionales y ambientales de la sociedad. Esta adaptación de espacios con la creación de proyectos innovadores permitirá la mayor movilidad al centro del municipio, fomentando un sentido de pertenencia de la comunidad y habilitando zonas degradadas del sector favoreciendo de esta manera el ambiente.

Actualmente no existe una apropiación de estos espacios por parte de la comunidad sabanera, ni el sector privado ni el público ha intervenido para la recuperación de estos espacios de gran importancia.

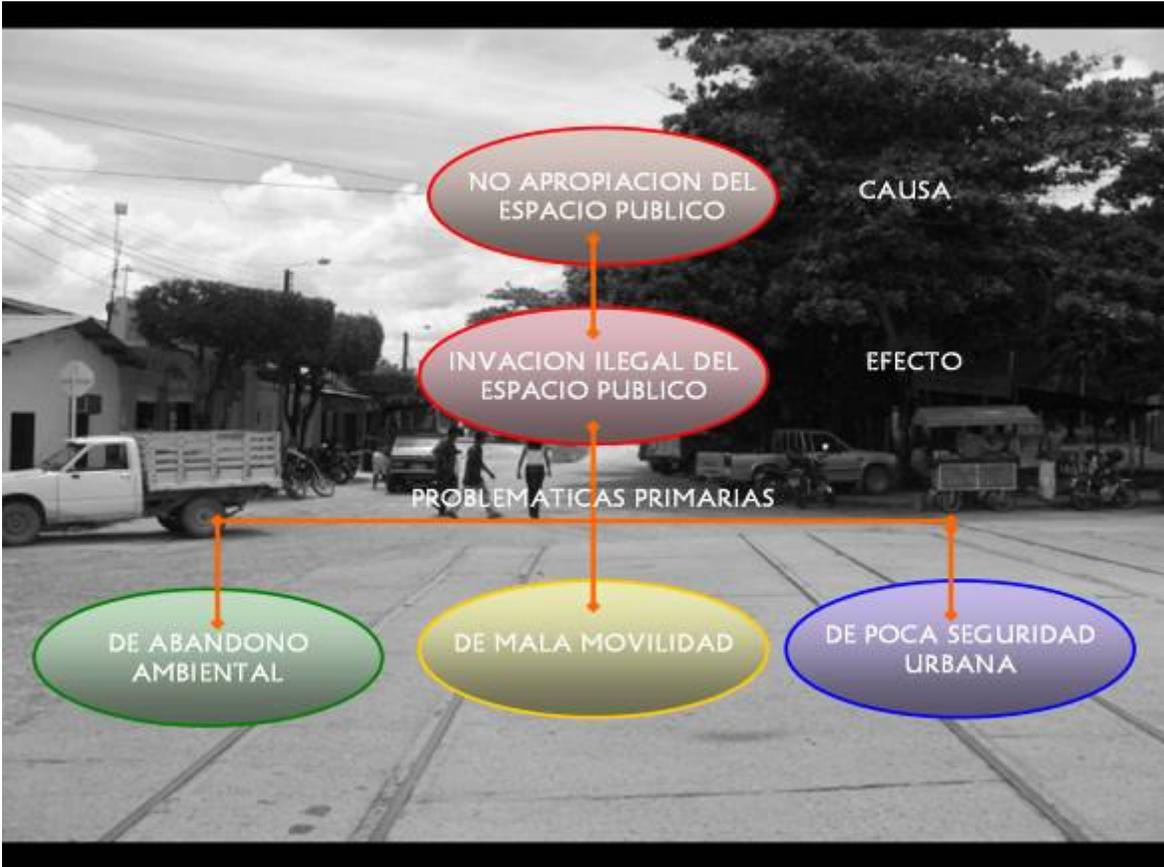
Para el análisis de la problemática se recurrió a la metodología del árbol Causa Efecto el cual permitió identificar los fundamentos que se describirán a continuación (Ver Figura 1).

1.1 ESPACIO PÚBLICO

En consecuencia y producto de este abandono existe invasión del espacio público por el comercio ilegal y población desplazada sin control alguno. Esto a su vez

genera una pérdida de la comunidad sobre estos espacios públicos, aumentando los problemas de movilidad e inseguridad del sector.

Figura 1. Diagrama Causas y Efectos de la Problemática Actual (Producto de la Investigación)



Fuente: Autores

Se observa en estas apropiaciones de los predios, la carencia de andenes y zonas verdes que impiden la proyección del casco urbano e incrementan los problemas de movilidad, tanto para los transeúntes como para el parque automotor. Por lo tanto se deben recuperar estos predios y proponer una alternativa que permita organización y sirva de ejemplo para el ordenamiento del casco urbano municipal.

1.1.1 Medio Ambiente

El abandono de estos predios ha generado un deterioro ambiental, donde al no hacerse presencia, ni posesión objetiva de estos espacios, se generan botaderos de basuras, agravando el problema actual de la zona centro del casco urbano. Esta falta de sentido de pertenencia de la comunidad aledaña se refleja en una calidad de vida por mejorar. Desde el panorama ambiental se puede iniciar una propuesta de implantación donde se recupere lo existente y se rescate el patrimonio de biodiversidad del municipio.

1.1.2 La Movilidad

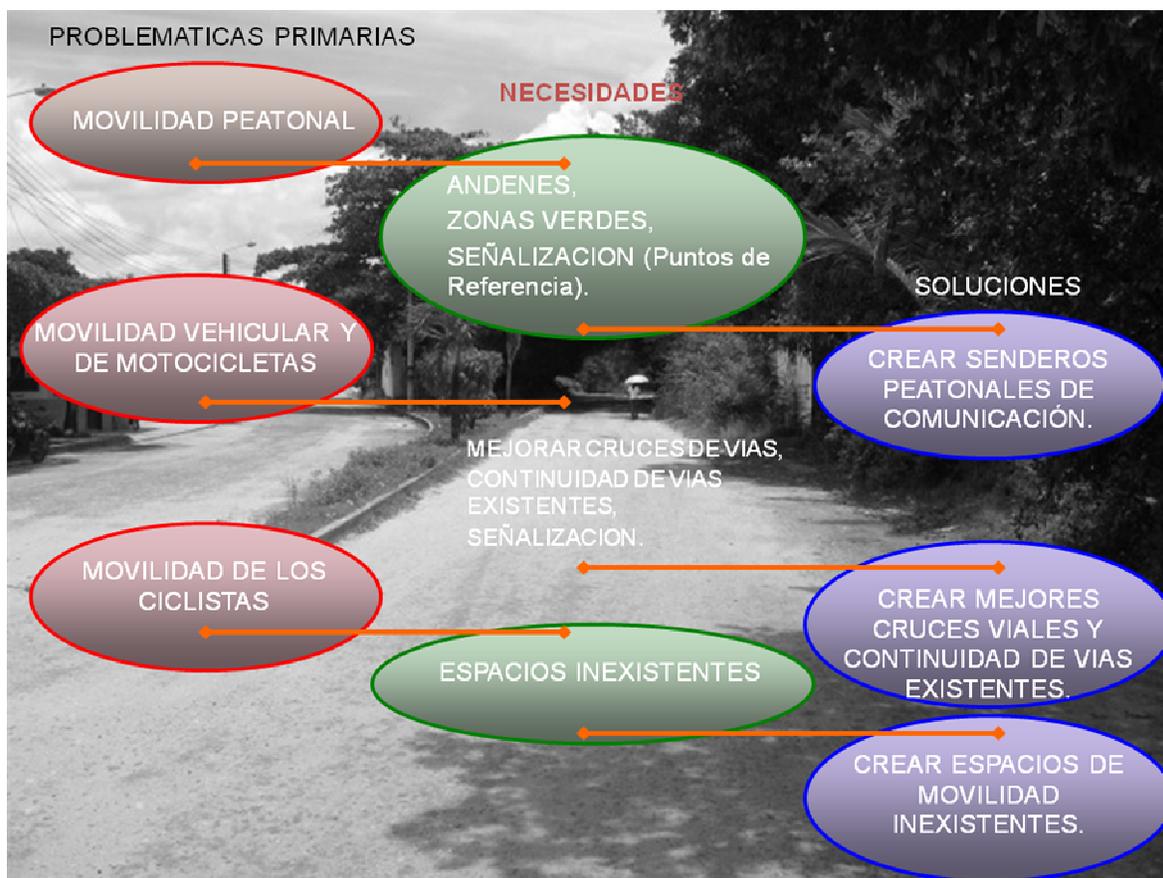
Debido a esta invasión del espacio existe una carencia total de andenes y vías apropiadas para la movilidad digna y segura de la comunidad. Es importante evaluar la situación actual de estas vías y andenes, y proponer alternativas que mejoren esta condición a la hora de una intervención.

De vuelta en el proyecto es en este punto donde se encuentra la situación actual de movilidad en el centro del casco urbano al realizar un seguimiento de los predios y no encontrar espacios públicos, que permitan la estancia, la libre y segura circulación de los peatones y vehículos (Ver Figura 2). De igual forma existen rutas que no tienen continuidad entre la trama urbana, y es de gran importancia mejorar la intersección de las vías por donde circulan a diario la comunidad en general.

1.1.3 Seguridad Ciudadana

Al no existir la pertenencia por parte de la comunidad de estos espacios y al estar invadido ilegalmente, se generan focos de inseguridad dentro del casco urbano, donde la comunidad no se atreve a transitar por su seguridad. Por lo tanto es necesario no solo recuperar el espacio público, sino generar un sentido de pertenencia para el nuevo proyecto.

Figura 2. Problemáticas Primarias de Movilidad. Centro Casco Urbano, Zona del Parque Temático (Producto de la Investigación)



Fuente: Autores

Esta apropiación indebida del espacio público y la contaminación del sector (ver Foto 1 y 2) afecta notablemente la convivencia y tranquilidad de sus más de 20.908 habitantes, debido a que estos espacios urbanos son de difícil movilidad y generan inseguridad a la población.

De igual manera el centro del municipio tiene un riqueza histórica, representado en le nacimiento del mismo, debido a que este surge como paso obligatorio del Ferrocarril, sobre el cual aun existen vestigios en el sector, por ende es importante rescatar este recurso histórico, dándole su importancia cultural y su ubicación representativa.

Foto 1. Apropiación ilegal del espacio público sin manejo adecuado de sus basuras.



Fuente: Autores

Foto 2. Afectación a la movilidad por comercio ilegal e invasiones



Fuente: Autores

En base a las problemáticas observadas se pretende realizar un estudio a nivel de perfil para la recuperación del espacio público en el área del Ferrocarril en el centro de Sabana de Torres. Teniendo en cuenta que para llegar a este objetivo se tiene que realizar un análisis de información de estudios previos de urbanismo, identificando las condiciones actuales sociales, ambientales, económicas y culturales del centro histórico del Municipio, para posteriormente poder proponer alternativas para recuperar el espacio público con identidad y participación ciudadana.

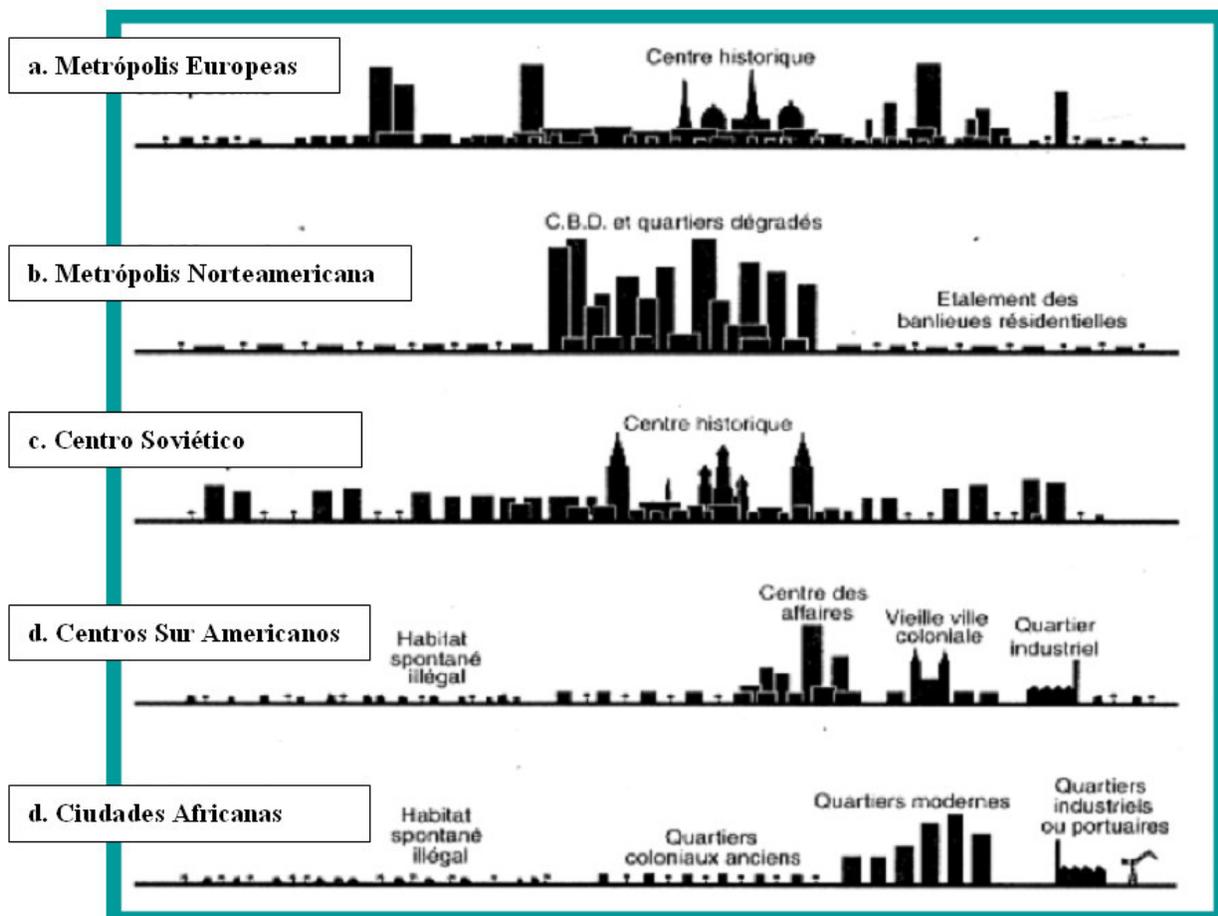
2. ESTADO DEL ARTE DEL ESPACIO PÚBLICO

2.1 ANTECEDENTES ESTUDIOS SIMILARES

2.1.1 Análisis Proyectos en el Mundo.

Es de gran importancia urbanística el análisis sobre densidades y volúmenes de construcción que se realizan mediante la tipología de las ciudades (ver Figura 3), ya que estos sistemas dan importancia a las funciones sobre las cuales convergen las actividades de una ciudad en el paso del tiempo.

Figura 3. Tipologías de la Ciudad en el Mundo



Fuente: Plan Especial Centro de Medellín, EDU. Empresa Desarrollo Urbano, 2006.

Basados en antecedentes de ciudades con historia se puede determinar la gran importancia de valorar con criterio el patrimonio de un centro poblado. Es aquí cuando se puede decir que estos son focos de atención, cuidado y protección por parte de quienes proyectan una población.

En el mundo las propuestas de centros urbanos, son respuesta a la globalización y a las necesidades que esto representa, es entonces ahora que aparecen nuevos desafíos, ante las sociedades que se vuelven cambiantes representando modelos de ciudad, ágiles y que satisfacen las necesidades locales ante el mundo. Todo esto buscando el bienestar del ciudadano y enfrentando la incertidumbre de un posible futuro, es en estos momentos que coge fuerza cualquier “propuesta con garantías de sostenibilidad creciente, donde se de prioridad a las necesidades primarias de saneamiento, desplazamiento, educación, infraestructura y movilidad”. (Morales 2004)

Dentro de este panorama mundial que no se puede desconocer es donde adquiere un valor relevante la creación de ciudad con ética civil, teniendo en cuenta la diversidad de culturas, economías, políticas, sociales y educativas, donde priman los precedentes históricos de unidad, en donde lo importante es crear soluciones alternativas que generen la unión ciudadana con un urbanismo democrático, donde todos participen y se involucren.

Es ahora donde se da un valor agregado al concepto de manejo del espacio público, con sentido de pertenencia y con un carácter lúdico de participación ciudadana. En esta idea damos vida a espacios muertos y los rehabilitamos con estabilidad a futuro.

2.1.2 Análisis Proyectos Nacionales.

En Bogotá es de gran importancia la recuperación del espacio público en deterioro para mejorar la movilidad de la ciudad, resaltando el ambiente como valor

agregado, sin embargo no se ha creado la apropiación del espacio, se ha perdido en varios casos patrimonio histórico de la ciudad y se ha dejado de un lado la educación del espacio en forma, desgastando al ciudadano en un recorrido monótono. Es por esto que “se reconoce que el significado de los lugares para la gente tiende a desaparecer, y el sentido de identidad de lugar que conlleva la historia compartida tienden a perderse”. (Paramo, 2002)

Sobre este prototipo de ciudad es importante rescatar la participación ciudadana con los proyectos urbanísticos, creando apropiación del espacio público, teniendo en cuenta la movilidad y la modulación espacial de los diferentes escenarios de la ciudad como es el caso del Parque Simón Bolívar en Bogotá, el cual es un espacio de relación naturaleza – hombre que genera apropiación por parte de la ciudadanía (ver Figura 4).

Figura 4. Proyecto Parque Simón Bolívar, Bogotá. Instituto Desarrollo Urbano.



Fuente: Artículo Urbanista de Bogotá, Internet página www.metrocuadrado.com. 2008.

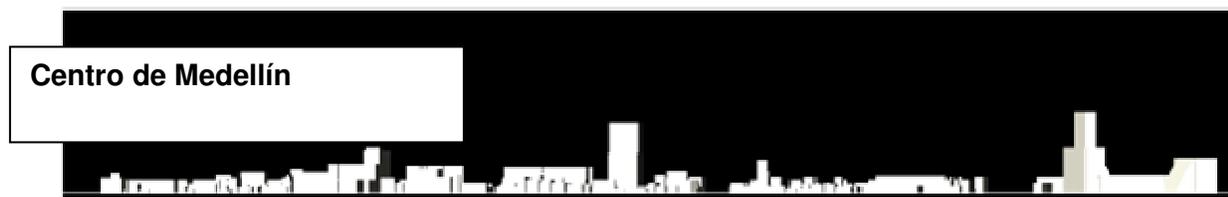
En nuestra ciudad capital de colombiana se construye con sentido de movilidad, pensando en como me desplazo de un sitio al otro, apuntando a la producción en serie. Por esto la preocupación por la calidad de los espacios en gran escala, donde la ciudad se construya para la gente y por la gente, aumentando no solo la producción, sino dando la importancia que se merece la cultura, la historia como patrimonio de todos y para todos.

En Medellín este proceso complementa la importancia de la recuperación del espacio público, la movilidad y el medio ambiente, con la cultura, generando un proyecto de ciudad interactivo que invita a la población a asumir un espacio como propio y junto con este sentido de pertenencia aprender a mantenerlo con el tiempo. Según la crítica “este nivel de conciencia surge por el alto grado de pacificación que clamaba la ciudad”. (Ramírez, 2008)

Este proceso muestra como una ciudad puede no solo cambiar, sino mejorar a futuro, equipándose para un nuevo milenio donde la población clama por servicios que les permitan afrontar con herramientas un mañana, que debe verse y sentirse como propio, con orgullo de un pasado, que sin importar lo duro y malo que haya podido ser se vea con la frente en alto. Es entonces donde aparece la historia, los recursos, todo lo que nos haga auténticos y nos permita salir con identidad adelante, aprendiendo de lo nuestro para el mundo, y siendo cada vez más competitivos en un mercado exigente y cambiante.

Esto es Medellín como ciudad, con una propuesta nueva de ciudad, creada desde su gente y asumida por todo un país como modelo de vida. Aquí se debe ser inteligente y no caer en el error de asimilar modelos urbanos iguales (Ver figura 5), sino asimilar con criterios propios la formación de un proyecto urbano con calidad, integral y propio.

Figura 5. Perfil Urbano Medellín.



Fuente: Plan Especial Centro de Medellín, EDU. Empresa Desarrollo Urbano.

2.2 PLANTEAMIENTOS A EVALUAR

De estos análisis surgen planteamientos de sistemas de creación para el espacio público, para tener en cuenta en la implantación del proyecto:

2.2.1 Espacio Público Participativo

Esta propuesta de diseño democrático permite la participación de los diferentes actores en un proyecto, generando propuestas de mayor calidad, con un valor agregado que es el sentido de pertenencia por la propuesta de espacios públicos participativos. Donde todos colocan su granito de arena y aportan ideas, iniciativas y propuestas que conjuntamente logran un solo objetivo en común, integrar una acción colectiva logrando propósitos mancomunados.

Según el principio de Franklin Ramírez Gallejo “Los individuos comunes forman entre sí, de modo más o menos racional, una pluralidad de juicios y opiniones sobre temas relevantes para el conjunto de la sociedad” (Ramírez, 2008), la participación, versus intereses particulares, se debe determinar mediante intereses y principios comunes, que permitan objetivos que entre todos se puedan llevar a cabo. Es en este punto donde los teóricos convergen en un punto en común, determinando que los proyectos participativos son el punto de partida para el desarrollo de una sociedad y es en este tipo de proyectos donde se logra crecer con criterio de identidad común.

El poder para determinar el rumbo de estos proyectos es el primer paso a seguir, esta oportunidad dirigida con criterio genera el rumbo más conveniente para una región. Este uso debido del poder se transforma en hacer de la comunidad que en el futuro halla identidad comunitaria en el manejo administrativo de un municipio.

En esta iniciativa se debe implementar la participación ciudadana con responsabilidad, teniendo siempre presente el manejo del poder y dejando claro los alcances de cada uno de los actores y su participación en el conjunto. Para esto se deben definir actores primarios que determinan los rumbos, los recursos y controlen la calidad y claridad del proyecto, mientras que el público en general son nuestros detectores en las determinantes a trabajar, indicándonos cuáles son las problemáticas reales a intervenir y buscando entre todas las alternativas para luego ser evaluadas determinando el mejor rumbo para una comunidad.

En este sentido es claro dar a entender que si un proyecto urbano no es socializado está condenado a repetirse y su funcionamiento estará siempre en tela de juicio. Es por esto que la transparencia no solo debe ser de los recursos, sino de las ideas que a fin de cuentas son el punto de partida de todo proyecto.

2.2.2 La Importancia del Comercio en el Espacio Público

Hoy por hoy los proyectos urbanos se caracterizan por sus espacios amplios, la recuperación de las zonas verdes, la importancia de la movilidad urbana y por crear sentidos de pertenencia local, pero en algunos casos se cae en el error de ver el sector comercial como un agente invasor que debe ser eliminado de estos escenarios. Aquí es donde se debe aprender a definir cuáles son los actores de un proyecto, y donde no se puede dejar de un lado un actor que tarde que temprano va a entrar a formar parte de un escenario.

Este factor es de vital importancia, ya que toca el espacio público como uso de un suelo que nos pertenece a todos, y donde hay un potencial por manejar que puede llegar a generar más bien que mal. Para esto se debe determinar en el funcionamiento de un espacio público y más en el centro de los cascos urbanos la importancia del comercio, ya que este actor es determinante en las circulaciones y deben colocarse barreras que no afecten la movilidad de una ciudad.

El principio que marca la diferencia en el éxito o fracaso de un proyecto urbano es el mejoramiento de las condiciones de vida de la población y el mejorando el orden publico de un municipio. Para esto es importante tener en cuenta los precedentes de proyectos anteriores, donde se ha podido definir contundentemente que si un proyecto no ofrece rentabilidad para la oferta de sus productos comerciales, este no tiene futuro.

Es en estos casos donde la aplicación de los proyectos con sentido común, social y de participación marca su éxito mas adelante. Por esto mas haya de formular proyectos por cumplir con un propósito es realizar ideas con proyección que permitan dinamizar una economía a un mercado cambiante y futuro lleno de expectativas

Para realizar un proyecto con visión al futuro se debe tener en cuenta su pasado, su presente, su futuro, su gente, su economía, su ambiente, su historia, en fin todo y a todos lo involucrados, para no caer en errores que impliquen sobre costos mas adelante. Es por esto que el aprovechamiento de los recursos que se poseen para sacar adelante un proyecto urbano son las herramientas para hacer de este un hito en medio de nuestras construcciones urbanas.

2.2.3 La Importancia del Peatón y su Seguridad

La movilidad urbana es el punto de partida para cualquier análisis urbanístico, donde lo importante es la circulación de todos los actores, de una forma eficiente y eficaz, logrando minimizar los riesgos y aumentando los espacios dignos de estancia con seguridad ciudadana.

Estos desplazamientos deben ser tomados desde la visión del usuario, planteando diversas alternativas y buscando la solución más práctica y funcional para todos. Es de gran importancia tener en cuenta la seguridad y la normatización de

movilidad de discapacitados, para disminuir los riesgos de infringir cualquier derecho de desplazamiento en los diferentes actores.

Es de gran importancia local la educación urbana con apropiación del espacio, logrando ampliar la cobertura de seguridad dentro de la comunidad. Por lo tanto se manifiesta que un proyecto con carácter democrático y participativo sin conciencia y socialización entre las partes no puedan ser sostenibles en el tiempo.

2.2.4 La Cultura Involucrada en el Espacio Público

Según Olga Segovia en su Libro las Experiencias Emblemáticas para la Superación de la pobreza y precariedad urbana en el cual dice:“Los habitantes que viven, trabajan y juegan en el territorio son los que mejor conocen y comprenden las necesidades de éste, sus problemas, potencialidades y soluciones” (Segovia, 2006), esto en realidad refleja el marco de un proyecto urbano compuesto de un escenario que integra la visión de un conjunto en un espacio, donde se pueda alcanzar la apropiación comunitaria en identidad de un lugar histórico de gran importancia para todos, tanto sus habitantes, como sus visitantes, siendo fuente motora del progreso para alcanzar el liderazgo.

Es aquí donde se puede empezar a diferenciar los proyectos motores de progreso, donde la gente se orienta y enfoca en espacios físicos y públicos. Dichos espacios recreativos no solo deben ser preventivos, sino pro activos, estimulando la participación social en el desarrollo de una comunidad que quiere sobresalir.

Por consiguiente cuando se habla de cultura y espacio publico, se debe terminar por relacionarlo como una sola actividad, comprendiendo que uno sin lo otro no cumplen su propósito y entendiendo que son los diferentes actores quienes determinan el como implementar uno dentro del otro. Es aquí donde nace la

particularidad de cada proyecto haciendo cada vez más llamativo para los interlocutores de una misma comunidad.

2.2.5 La Preservación Histórica en el Espacio Público

En la actualidad existe diversidad cultural en todos los asentamientos urbanos del mundo, con diversidad de costumbres, diferencias sociales, económicas y políticas. Por esto la gran importancia de crear espacios de encuentro, que formen y creen una identidad como comunidad, donde todos se sientan identificados y se sienta el acompañamiento por compartir unas raíces en común.

La recuperación de este patrimonio histórico intangible donde todos se sientan identificados, se puede encontrar según Livingston Crawford que “si la ciudad se entiende como el espacio donde la diversidad debe encontrar los medios para expresarse, y una ética ciudadana multicultural como el ejercicio del reconocimiento de los valores de aquellos grupos a los cuales uno no pertenece, es indispensable que la ciudad integre los elementos físicos y simbólicos que representen una ciudad para todos” (Livingston, 2001). Es decir que el reconocimiento cultural de un pasado en un presente resalta una identidad para el futuro, dando un dignificado a la vida en comunidad.

Esta noción de ciudad genera un reconocimiento donde todos forman parte de una historia, recuperando los espacios perdidos en el tiempo y generando lugares con identidad y sentido de pertenecía social. Este es el sentido común para un proyecto urbano con los elementos históricos que dan herramientas para recuperar y dar sostenibilidad en el tiempo a un proyecto urbano.

2.2.6 El Arte en el Espacio Público

El arte como criterio de logro en el espacio público debe ser tomado como la comunicación entre el espacio y la comunidad, en donde el fin ultimo es la apropiación de un escenario creado para tal fin. El valor agregado de un diseño

esta en la apropiación que de él tenga la comunidad. Esta alternativa de apropiación nace de la apreciación por querer estar en un sitio, considerando la necesidad de formar parte de un todo compuesto por los requerimientos que colman las expectativas del espectador.

Este concepto de arte como espacio público consiste en comprender el lugar donde habito, donde me movilizó e interactué con las demás personas, generando un sentido de pertenencia por lo que le gusta, dando un valor agregado a un proyecto urbano. Cuando la comunidad se siente identificada en un escenario lo reconoce como propio y se involucra ya no como un espectador sino como un actor que participa, propone, mantiene y protege como propio un espacio de todos.

Según Vivian Romeu en su artículo el Arte como espacio Público muestra que “la obra de arte entra en contacto con la comunidad, instaurando un sentido de dialogicidad, mediante el cual la comunidad reconoce la existencia de lo estético y transpone su identidad de la obra incluso en la apropiación de la misma” (Romeu, 2006), es en este punto que se crea un diálogo entre el objeto y el sujeto, donde la importancia del artista está en la transmisión del mensaje y de crear un sentido de pertenencia que garantiza la perduración de su obra en el tiempo.

De esta forma se entiende el arte de un espacio público como aquel que perdura en el tiempo finito, involucrándonos a todos sin distinciones de ningún tipo y conformando un escenario donde todos tengamos lugar.

2.2.7 El Espacio Público como lugar de Educación

El espacio público en la historia siempre ha sido un lugar experimental y formativo, es decir un espacio donde interactúan la relación y socialización entre infancia, juventud y vejez, como un espacio de juego, diálogo o enfrentamiento para un mañana mejor.

En la actualidad, poco a poco se ha ido perdiendo este sentido educativo de la calle, en parte por el fomento de la sociedad individualista, por el cambio de estructura temporal de la sociedad, y también por los cambios urbanísticos en las ciudades, que día a día involucran menos al individuo como parte de la sociedad.

Esta sociedad de consumo marca la pauta para mejorar en los modelos de ciudad que se proponen, donde la comunidad exige espacios para vivir, y los urbanistas deben levantar espacios para convivir.

Por lo tanto “La calle, es un espacio público, social y comunitario a reivindicar como lugar donde ofrecer alternativas. No tendría que ser un lugar de acogida de la marginación, dónde los jóvenes sólo reciben un cúmulo de estímulos negativos (la ley del más fuerte, el botellón, drogas...), que no ayudan a tener una dignidad como jóvenes”. (*Cardijn, 2006*)

2.3 OPCIONES PARA LA RECUPERACION DEL ESPACIO PÚBLICO

2.3.1 Parque Lineal

Este es un concepto de parque urbano que permite la movilidad y rescatar zonas verdes para mantener puntos de oxígeno dentro de los centros poblados. Cuenta con equipamientos urbanos para el descanso y permite el paso de peatones y ciclistas impidiendo el de vehículos (Ver Foto 3). Estas son zonas de transición que mejoran la comunicación.

2.3.2 Parque Temático

Los parques temáticos rescatan el espacio, la movilidad, el medio ambiente y crean una apropiación pública sobre el espacio usando como herramienta el carácter lúdico de un patrimonio común. Estos espacios generan sentido de pertenencia en la población, aumentando su apropiación y mejorando los niveles

de seguridad ciudadana (ver Foto 4). Estos proyectos aumentan la cultura e incentivan a la educación que se ve reflejado en el progreso de una ciudad.

Foto 3. Megalópolis y Utopías del Bienestar, Arq. Y Doctor Roberto Segre,



Fuente: Libro Mutations 2002.

Foto 4. Proyecto Parque Biblioteca San Javier, Medellín. Artículo Alcalde de Medellín,



Fuente: Parque Temático San Javier “Padre José Luis Arroyave Restrepo”,
www.redebibliotecas.org.co

2.3.3 Parque de Alamedas

Estos espacios son semejantes a los parques lineales (Ver Foto 5), pero a escala mayor se implementan en grandes ciudades o metrópolis como iniciativas de mejoramiento en la movilidad para la población de bajos recursos. Estos escenarios se caracterizan por ser espacios con identidad histórica o cultural, implementando hitos o puntos de referencia que congregan a la comunidad en torno a un punto en particular. Sirve para mejora la orientación y localización de las personas.

Foto 5. La reurbanización de la Vía Julia en Barcelona.



Fuente: Cuaderno Urbano, España. 2008.

2.3.4 Parque de Plaza Cívica

Las Plazas cívicas se caracterizan por ser lugares de referencia local, donde la comunidad tiene la oportunidad de expresar su punto de vista democrático. Estos espacios son grandes zonas con gran amplitud que permiten la concentración de personas en un espacio abierto. Por lo general se crean en memoria de un prócer o fundador de la ciudad.

2.3.5 Parque de Malecón

Estos escenarios son muy comunes en ciudades con playas o ríos de gran afluentes. Se asemejan a los parques lineales, pero con el anexo de mezclar la naturaleza en su recorrido, ya sean ríos, caños o playas de gran afluencia. En la gran mayoría de los casos mejoran la movilidad pero se caracterizan por ser lugares de estancia popular.

2.4 NORMATIVIDAD URBANA EN COLOMBIA

A partir de los años 60 surge la necesidad de la regulación urbana, de las nuevas reformas urbanas y la implantación de la Constitución de 1991. Genera instrumentos de planificación, de financiación y de gestión.

Con la LEY 388 DE 1997, se inicia la regulación urbana en el país, dando potestades a los municipios, respetando la ley como principio fundamental el que: prima el bien común sobre el bien particular.

Aunque estas son las herramientas con las que contamos para normalizar la proyección urbanística de una ciudad, también se cuentan con normativas establecidas independientemente por cada municipio como lo son los Planes de Ordenamiento Territorial POT. Sin embargo estas herramientas no establecen un procedimiento como tal, para la ejecución y control de alcances en un proyecto urbano.

Cabe anotar que en la actualidad los proyectos surgen de una idea política, mas no de una necesidad local, logrando en muchos de los casos no alcanzar su objetivo primordial, el cual es satisfacer las necesidades reales de recuperación social, económica, cultural de una región.

Por lo tanto una de nuestras iniciativas es crear esa conciencia para la elaboración de proyectos urbanos democráticos, donde la participación de todos nos ayuda a determinar las necesidades reales y conjuntas de un escenario a intervenir.

2.5 ANTECEDENTES LOCALES

2.5.1 Resumen de Acontecimientos

En resumen los dos grandes medios de transporte históricos del país, la navegación por el río Magdalena y el Ferrocarril no tuvieron la fuerza para modificar el patrón Andino de poblamiento y desarrollo económico departamental.

“La red vial que vino a remplazar tanto la navegación por el río Magdalena como el transporte en ferrocarril tiene su inicio al principio de este siglo y elemento demostrativo es la creación del ministerio de transporte en 1905”¹. A partir de la década del treinta el país inició un programa sostenido de “construcción de carreteras que permite concluir a mediados de los años setenta sus troncales”².

Esta troncal preservó el patrón de poblamiento que desde la Colonia tenía el departamento, consolidó a Bucaramanga como polo de desarrollo departamental, por ser paso obligatorio entre el interior del país y la costa Atlántica y Venezuela, impulsando la industria del transporte, la metalmecánica y otros servicios como hotelería, educación, financiero, lo cual, unido a otras variables económicas y sociales, impulsó su desarrollo económico y poblacional hasta convertirla en centro de desarrollo que polariza la dinámica económica no solo del departamento, sino de buena parte de la región nororiental del país.

¹ Ya se registraban proyectos como la carretera central del norte que vincula a Bogotá-Tunja-Duitama-Soata-Capitanejo y la carretera del Nordeste que une a Chiquinquirá-Guadalupe.

² Se une al centro del país con los principales puertos marítimos; se termina la construcción de la troncal central que conecta a Bogotá con la costa Atlántica, dejando a Bucaramanga como un punto intermedio entre ellos.

El mayor impacto de esta vía a nivel departamental es que permitirá modificar su patrón de poblamiento y su dinámica económica, al impulsar el desarrollo de una región que venía conformándose desde principios de siglo, lo cual abrirá nuevas posibilidades de inversión y de creación de nuevos centros urbanos o impulso a los existentes, con enormes implicaciones para el futuro departamental, pero sobre todo para el desarrollo de la región del Magdalena Medio Santandereano.

En conclusión, ésta región del Magdalena Medio puede ser pensada como de reciente ocupación, y definida como una región en construcción, definición que se sustentará con más detalle a razón de las distintas subregiones que la integran se encuentran presentes en el territorio de Sabana de Torres.

2.5.2 Consolidación Regional Local.

Para las poblaciones de la zona andina, la lógica del desarrollo predominó sobre los caminos que se construían, lo cual incidió en que el desarrollo se diera desde el centro a la periferia por intermedio de los principales valles. Esto también hizo parte del Desarrollo Polar promovido como principal estrategia a nivel mundial. Para la zona plana esta lógica siguió su curso. De esta forma una principal fase de colonización la constituyó el proyecto nacional del ferrocarril, sobre el cual se desarrolló toda una producción que creó un radio de acción para todo el municipio de Sabana.

Otro tanto sucede con las vías que desde ECOPETROL como principal empresa local, se contruyen como apoyo a su producción. Existen líneas de carácter local en su necesidad de establecer corredores que la conecten tanto interna como externamente, caso concreto la principal línea de Provincia – Payoa. Otra línea que se mantiene es la del casco urbano de Provincia y éste con el centro administrativo de Sabana. En torno a ellas, se ha generado una disposición especulativa de servicios que muchas veces son subsidiados para crear condiciones sociales estables a la producción y su operación.

Las líneas y su posible oferta de servicios, no son suficientes para el mantenimiento de buenas condiciones para una población. Por esta razón, muchos de los poblados que eran parte de la infraestructura del ferrocarril han venido desapareciendo, como el caso de Puerto Santos, el cual en 20 años ha pasado de tener 54 a tan solo 14 familias. No se ha encontrado la promoción de una unificación del territorio de Sabana y por esto se puede afirmar que éste se encuentra totalmente disgregado obedeciendo en la mayor parte de los casos a situaciones coyunturales de sobrevivencia.

“El casco urbano de Sabana de Torres se consolidó y se cimentó para su construcción a partir de la vía férrea”³. Primero por su ubicación como salida de la zona de Piedemonte al valle y seguidamente, por no presentar indicios de inundación por el río Lebrija, y la quebrada Santos Gutiérrez, opacando el crecimiento que hasta el momento tuvo Provincia, como principal Puerto Fluvial y Punto de entrega de mercancías en los modos complementarios vial y férreo que ya se gestaban. Sabana de Torres adquirió la principal actividad de demanda, tanto en la prestación de servicios al mismo habitante, como la de ser un espacio claro para las empresas prestadoras de servicios a la agroindustria y la industria del petróleo. Por esto obtiene la anuencia de promoverse como centro administrativo, consolidando con mayor fuerza parte de los tres principales integrantes poblacionales: Trabajadores, Empresarios y Administrativos. Seguidamente se tiene su otra ventaja, que es la de permitir el trazo de una malla urbana con las tendencias de crecimiento orientadas por la llegada de nuevas vías de comunicación.

³ Anteriormente era un conjunto de casas ofrecidas como hospedaje para los viajeros que cruzaban a Paturia, siguiendo el curso de la Quebrada Santos Gutiérrez y luego el río Lebrija. A la inversa, los que seguían el camino de Marta.

No se debe perder de vista que a nivel local, el casco urbano de Sabana de Torres, hubiera sufrido la misma tendencia de los otros poblados. El ser sede central administrativa le sirve para la generación de empleo y la inyección permanente de algunos recursos económicos y subsidios de género. Aún con lo anterior, en su dinámica interna sobrelleva el proceso, por el que pasan los demás centros urbanos, bajo una economía casera con desempleo en aumento, situaciones sociales enmarcadas de niveles de violencia, y una cultura aun por identificarse a si misma. La institucionalidad ha sido el principal soporte para mantener la centralidad, pero en el lado contrapuesto, ha permitido la disgregación del resto del territorio.

2.5.3 Predios sin construir en el área urbana

El afán de prestar servicios al transporte de bienes, induce a una necesidad de contar con centros de relevo a la entrada y a lo largo de los principales ejes viales constituidos con acceso al Magdalena. Uno de estos principales ejes lo constituía la vía férrea. De esta forma nace la Cabecera Urbana de Sabana de Torres y varios de sus principales Caseríos tomados como centros Urbanos Clase 3 para la Estratificación Socioeconómica.

2.5.4 Transporte Férreo.

Existen dos trayectos férreos en Sabana de Torres (ver tabla 1). Uno de ellos pertenece a la línea Bucaramanga - Pto Wilches, con longitud de 118 Kms, se encuentra inactivo en su totalidad y su rehabilitación esta sujeto a que el concesionario Ferrocarriles del Norte de Colombia FENOCO S.A. solicite este tramo opcional para su recuperación o su recuperación también se puede darse con la participación de capital de inversionistas privados y/o aportes de la Nación. En la actualidad, no hay elementos de la superestructura sobre el tramo entre Bocas en Girón y Sabaneta en Sabana de Torres.

El Concesionario de la red del Atlántica tiene la opción de rehabilitar este corredor, si dentro de sus cálculos estima que es viable transportar carga a ciudades capitales como Bucaramanga, por este medio de transporte (Ver Grafica 1).

De la Vía Férrea Bucaramanga – Puerto Wilches, se han levantado la totalidad de los rieles en el área de Sabana de Torres hasta Bocas del Lebrija, por la cual se pensaba en habilitar una vía carretable que en el municipio se conoce como el Trayecto Doradas – Sabaneta. Esta alternativa se toma al conocerse que este tramo no entro como parte de las grandes concesiones nacionales de vías. Este proyecto pretende consolidar al municipio con un corredor carretable, que posibilite un flujo de transito entre puntos o estaciones del antiguo ferrocarril, que conformaban Centros Poblados, pero que hoy por hoy se encuentran desapareciendo porque la familias ubicadas allí no tienen una alternativa para seguir y abandonan sus sitios de vivienda.

Sin embargo del proyecto, la decisión final se toma por parte de Ferrovías dueña de los derechos de los dos corredores y su servidumbre de vía. La Administración Municipal, debe acatar la decisión con la participación de la entidad nombrada.

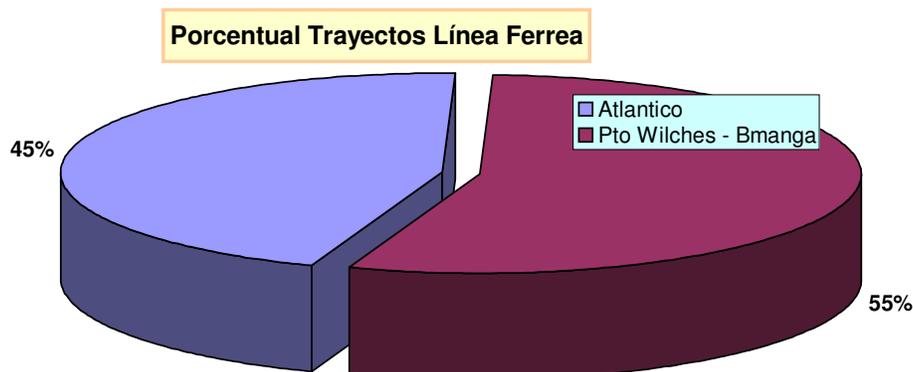
El corredor férreo que se encuentra en rehabilitación es el tramo de nivel nacional conocido como ferrocarril del Atlántico (ver tabla 1). Actualmente no se presta servicio de transporte pero se espera que lo haya sobre todo el Trayecto.

Tabla 1. Trayectos o Corredores de Línea Férrea

Trayecto	Longitud	Observaciones
Atlántico	29.423,06	En concesión para su rehabilitación como proyecto nacional desde La Dorada
Pto Wilches – B/manga	35.799,84	Levantados los rieles del corredor y parte de sus servidumbres invadidas por finqueros

Fuente: Cartografía IGAC

Grafica 1. Porcentual Trayectos de Línea Férrea



Fuente: Estudio de Ordenamiento Territorial EOT Sabana de Torres

La línea férrea con sus anexidades esta conformada por la franja del corredor, las estaciones, los triángulos de inversión, los patios, los campamentos, las casetas, pasos a nivel, los lotes y las líneas de segunda y tercera , entre otras, clasificados como bienes de uso publico, ya que prestan el servicio de transporte de carga y de pasajeros en algunos casos.

2.5.5 Rescate del Patrimonio Cultural de la Nación en su Infraestructura Férrea

La Ley 397 de 1997 constituye el marco para el tratamiento del patrimonio cultural inmueble del país. Esta da la exigencia de establecer la categoría de protección. El patrimonio cultural de la nación abarca el entorno, en el cual se desarrollan las culturas, los sitios ocupados por estas, los refugios, el poblamiento y los conjuntos urbanos.

La preservación del patrimonio cultural debe hacerse mediante:

- Aplicación de las leyes existentes
- Establecer estímulos e incentivos para la conservación y preservación
- Valorar y concientizar a las comunidades

En lo que se refiere a la declaratoria de monumentos nacionales, solo se declaró como patrimonio arquitectónico, las estaciones con amplios frontispicios, de unas principales ciudades, junto con las locomotoras (Ver Figura 6). Para los lineamientos departamentales, existe la Ordenanza 14 del año 2000, en la que se declara estaciones y/o bodegas del corredor férreo, como parte del patrimonio arquitectónico de Santander. Lo anterior, da lugar a que sobre estas se efectúen estudios, se reparen en sus estructuras y acabados, a si el edificio se destine a un uso diferente para el que fue creado. En muchas localidades, este edificio puede ser un buen centro de acopio, adecuarlo para escuela o salón de reuniones comunales o comunitarias. Para Sabana de Torres se han declarado como Conjuntos de Interés Cultural de Orden nacional seis (6) de sus estaciones ferroviarias, relacionadas abajo (ver tabla 2).

Figura 6. Fotografía Ferrocarriles Nacionales



Fuente: Archivo Ferrocarriles Nacionales

Se excluyen los puntos que funcionaban como Doradas y Puerto Santos, que se comportaban mas como Inspecciones de Policía Departamentales, actualmente en detrimento de su retícula poblacional.

Tabla 2. Estaciones Ferroviarias a Conservar como patrimonio cultural

Numero	Nombre Estación	Poblado relacionado
1	Celestino Mutis	La Gómez
2	Comuneros	Kilómetro 36
3	Eloy Valenzuela	Kilómetro 80
4	Provincia	Provincia
5	Sabana de Torres	Sabana de Torres
6	Sabaneta	Sabaneta

Fuente: Modificado Gaceta de Santander, Junio 15 de 2000

Entre los que se consideraran como Centros Poblados están:

- Provincia
- Sabaneta

Para el resto se consignara una descripción breve de su conformación y las actividades y servicios con que cuenta.

2.5.6 Invasión de Terrenos

La problemática ambiental en muchos casos se acompaña de la social y política; aunque no es tan común como en otras épocas, la invasión de terrenos baldíos o abandonados temporalmente ocasiona daños en la biodiversidad. Para invadir, las personas despejan retirando la madera y quemando algunas zonas. La madera se utiliza adicionalmente para construir la estructura de la “casa” y para cocinar. Esta degradación ahuyenta las especies silvestres y favorece la invasión plagas como ratas, cucarachas y zancudos ocasionada por la falta de saneamiento de estos lugares.

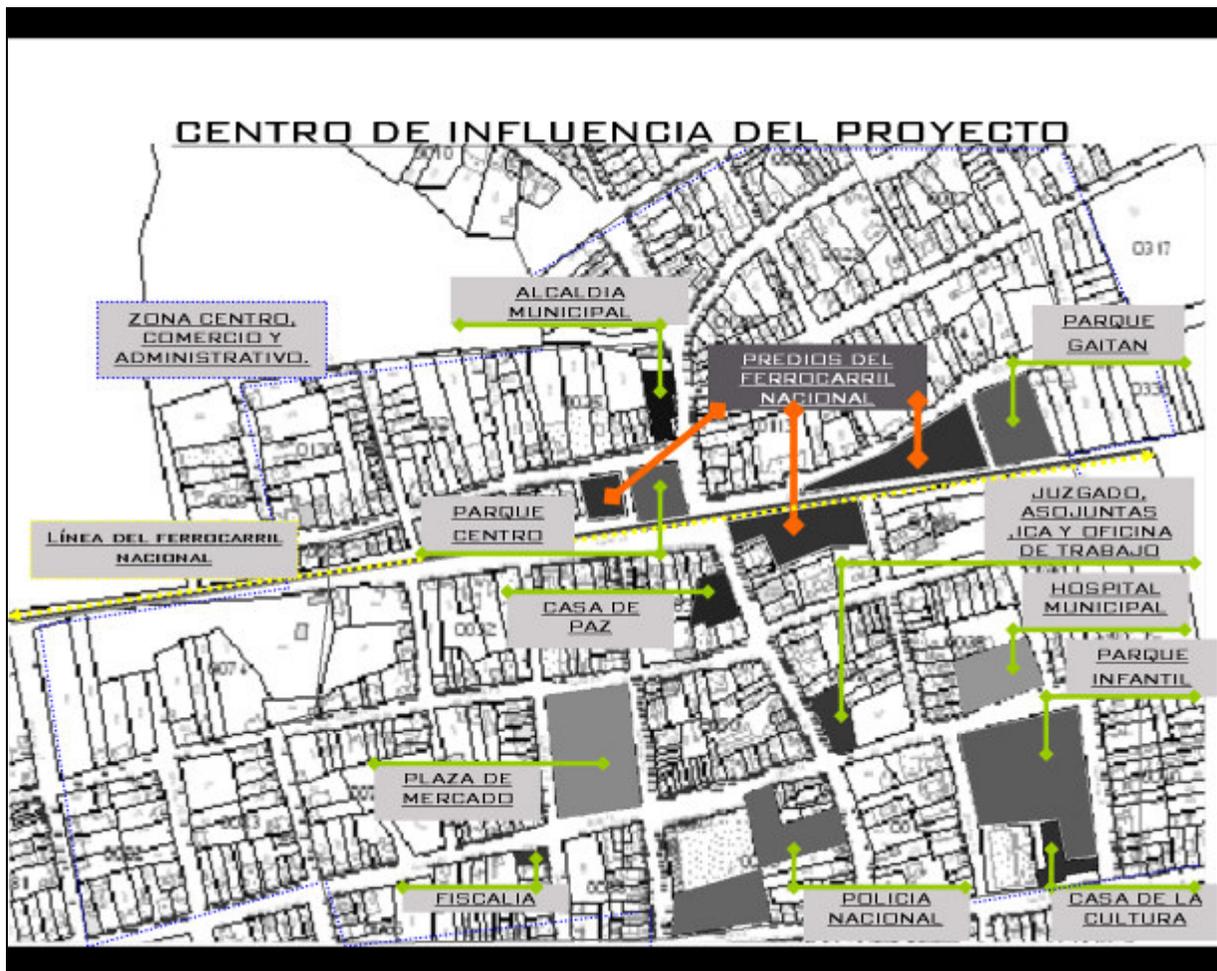
3. PARQUE TEMATICO COMO SOLUCIÓN A LA RECUPERACIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO EN SABANA DE TORRES

El proyecto de recuperación del espacio público e implantación del Parque Temático Urbano del ferrocarril en el centro de Sabana de Torres, Santander, es el resultado de múltiples esfuerzos por lograr sacar adelante un municipio que día a día está creciendo desarrollándose como centro poblado. Aquí convergen varios actores poblacionales de nuestro país, donde por un lado está la población local que asciende a más de 20.000 habitantes y una población exterior que al municipio ingresa a invertir y producir en el agro, la ganadería, la pesca, la palma, la explotación de hidrocarburos, etcétera.

Frente a esta realidad de crecimiento desmesurado y desplazamiento poblacional se suma la apropiación de espacios que han sido olvidados en la ciudad y de gran importancia histórica del municipio, como lo son los predios del ferrocarril nacional. Estos están ubicados en el corazón del casco urbano, junto a las instalaciones motoras de la región, tales como la Alcaldía Municipal, la nueva Casa de Paz, la Policía Nacional, los entes de Justicia, y demás oficinas administrativas y comerciales de la región. (Ver Figura 7)

De igual forma la importancia de los predios del Ferrocarril Nacional de Sabana de Torres, toman importancia al encontrar que estos fueron el punto de partida para el nacimiento del municipio, fue aquí donde se inició la construcción de una nueva población en las sabanas de Santander, donde existen todo tipo de riquezas naturales, en hidrocarburos y de producción en general. Hoy por hoy el municipio se sitúa en el cuarto lugar del departamento, por encima de otros con mucha más trayectoria.

Figura 7 Centro de Influencia del Proyecto. Centro Casco Urbano, Zona del Parque Temático (Producto de la Investigación)

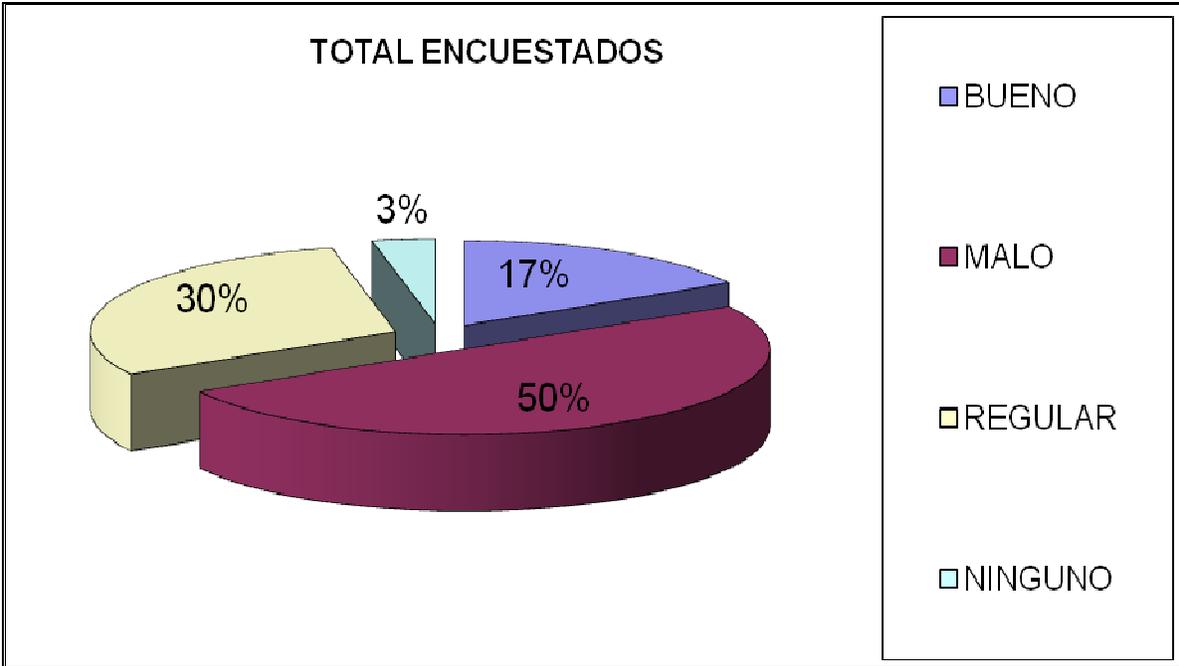


Fuente: Autores

Los predios del Ferrocarril Nacional son el corazón del casco urbano y el cruce estratégico de vías que comunican las diferentes veredas al interior del municipio, por esto la importancia de realizar un proyecto con el estudio y el cuidado para el mejor futuro de una comunidad con proyección nacional. Es en este punto donde se ve que el proyecto de recuperación de estos escenarios es de gran categoría para el municipio y requiere darle la importancia y la trascendencia que este proyecto se merece.

La opción de un parque temático surge al evaluar las diferentes problemáticas que afronta el centro urbano del municipio de Sabana de Torres, acompañado de las expectativas de la comunidad las cuales fueron tomadas por medio de una encuesta realizada en diciembre de 2008, en la cual se observó la inconformidad por la problemática de los predios del centro de la ciudad (Ver grafica.2 y 3). y la necesidad de espacios lúdicos para la interacción de su historia con el la ciudad (Ver Grafica 4), que permitan a la comunidad acentuar su sentido de pertenecía con la historia de su municipio, recuperando el espacio publico y mejorando las condiciones de vida del sabanero. Lo cual se puede observar en las los resultados de la encuensta anexa al presente docuemento (Anexo1).

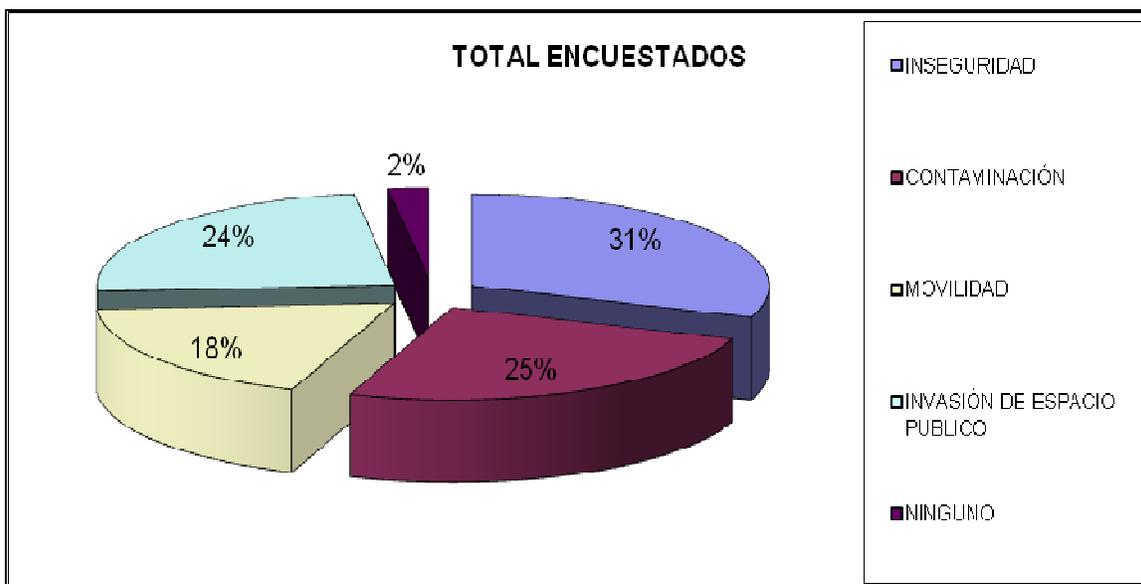
Grafica 2. Porcentaje de encuestados en cuanto al estado de los predios del Ferrocarril



Fuente: Autores

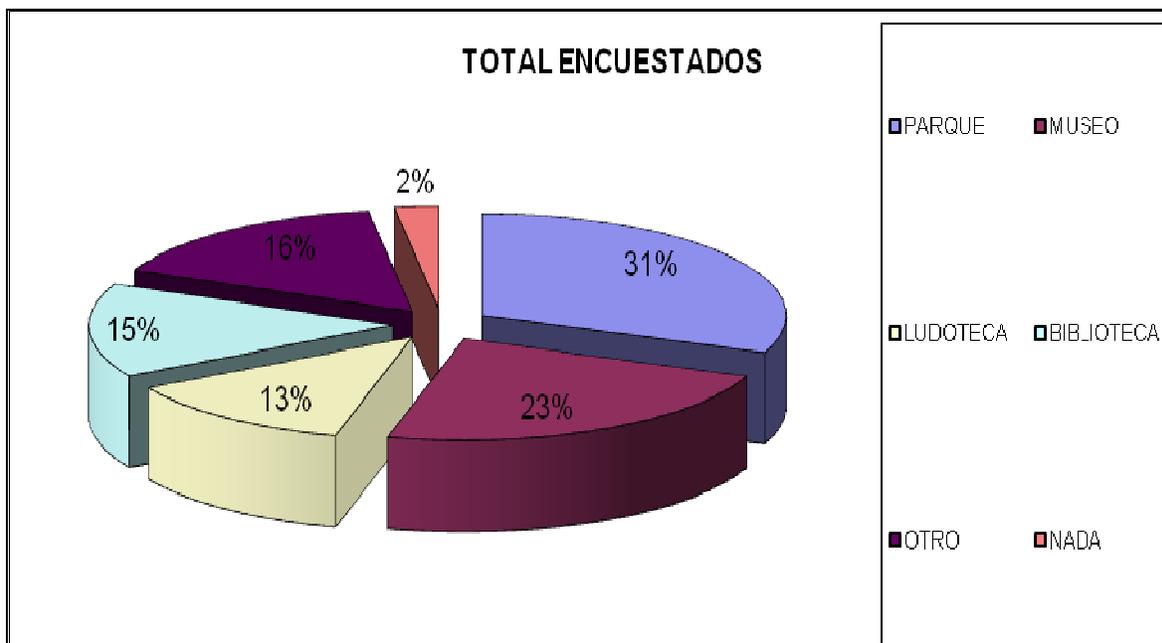
Un parque temático permite determinar los aspectos más importantes del municipio, y definir se quiere recordar. Por lo tanto es la oportunidad de realizar un proyecto que no olvidara la ciudad y que por lo contrario se volverá en punto de referencia para la continua formación de la comunidad.

Grafica 3. Porcentaje de encuestados según la problemática que observan en el área de estudio.



Fuente: Autores

Grafica 4. Porcentaje de encuestados según las alternativas de recuperación de las áreas de estudio



Fuente: Autores

Dentro de las ventajas que representa hacer un parque temático y no cualquier otra alternativa, es que dicho proyecto permite integrar el medio ambiente, la movilidad para el espacio público con la educación lúdica. Esto permite no solo recuperar un espacio, sino rehabilitarlo con un carácter social, donde todos tienen participación y donde la gente se apropie de estos espacios, siendo la clave para hacer de éste un proyecto urbano democrático sostenible.

3.1 CARACTERÍSTICAS LOCATIVAS DEL PROYECTO.

El municipio de Sabana de Torres se encuentra ubicado geográficamente al Noroeste del Departamento de Santander. La cabecera municipal posee los siguientes datos generales:

Temperatura media: 28,5°C.,

Altura de 110 msnm.

Precipitación media anual de 2.200 mm

Distancia desde Bucaramanga de 110 km, por la vía Barrancabermeja y la Troncal del Magdalena Medio.

3.1.1 Límites

POR EL NORTE: Partiendo de la desembocadura de la Quebrada Doradas sobre el río Lebrija, de este río aguas abajo hasta su confluencia con el río Chocóa o Santos Gutiérrez, delimitando con el Municipio de Rionegro.

POR EL OCCIDENTE: Río Chocóa o Santos Gutiérrez, aguas arriba, hasta Puerto Escondido, de aquí en línea recta hasta Caño Peruétano en el punto donde desemboca en este Caño el Caño Negro, sigue el Caño Peruétano hasta Ciénaga de Paturia o Paredes y atraviesa la Ciénaga de la Quebrada La Gómez, sigue esta Quebrada y luego la Quebrada de La Cristalina hasta su nacimiento, de aquí en

línea recta hasta el punto en donde desemboca en el río Sogamoso la Quebrada Payoa, delimitando con el Municipio de Puerto Wilches.

POR EL SUR: Río Sogamoso hasta donde desemboca en este río el Río Sucio, delimitando con los Municipios de Barrancabermeja y San Vicente de Chucurí, sigue Río Sucio aguas arriba hasta donde desemboca en este río la Quebrada Gomero, delimitando en este último trayecto con el Municipio de Girón.

POR EL ORIENTE: La Quebrada Gomero aguas arriba hasta su nacimiento, de aquí en línea recta hasta el nacimiento de la quebrada Doradas; de esta quebrada aguas abajo hasta su desembocadura sobre el río Lebrija, punto de partida de esta demarcación delimitando con el costado oriental con los municipios de Girón y Lebrija.

Para una localización dentro de un marco global y nacional se debe recurrir a la tabla 3.

Tabla 3. Localización en Coordenadas Planas y Geográficas

Punto	Latitud (en decimales)	Longitud (en decimales)	Planas Y	Planas X
Cabecera	7.2349776	73.3016231	1,309,478.54	1,063,638.52
Extremo Norte	7.4146463	73.4316326	1,342,530.66	1,039,686.80
Extremo Este	7.1744447	73.2122219	1,298,278.55	1,080,034.61
Extremo Oeste	7.321545	73.4651708	1,324,983.32	1,033,098.13
Extremo Sur	7.0933902	73.3238976	1,283,179.17	1,059,291.90

Fuente: Esquema de Ordenamiento Territorial

3.1.2 Área del Proyecto: Ubicación y Geografía

Zona de Impacto: Ubicación General

Los predios del Ferrocarril se encuentran en el corazón del centro de Municipio de Sabana de Torres en el Departamento de Santander (ver Figura 8). Aquí están

ubicados todos los puntos de convergencia ciudadana, donde se destacar el Palacio Municipal, el Parque Central y el Centro Comercial y Empresarial del Municipio.

Estos predios se encuentran entre el Barrio Centro y Buenos Aires, que cruzan el Centro del Casco Urbano del Municipio, como lo hicieron en su época las líneas del tren que aun se evidencian en el sitio. Generando una oportunidad de recuperación histórica que generaría el sentido de pertenencia esperado.

Figura 8. Localización Sabana de Torres, Santander. Centro Casco Urbano, Zona del Parque Temático



Fuente: Esquema de Ordenamiento Territorial EOT Sabana de Torres

Se localiza en el municipio de Sabana de Torres en el noroccidente del departamento de Santander, La cabecera municipal dista aproximadamente 110 Km. de Bucaramanga por la vía Panamericana

3.2 IMPLANTACIÓN DEL PROYECTO

3.2.1 LA MOVILIDAD URBANA

La importancia del municipio y sus orígenes saltan a la vista al analizar las rutas de comunicación que lo conforman. Es aquí donde se ve como en el casco urbano de sabana y su centro histórico nace del cruce de vías que comunican las diferentes veredas con la antigua línea del ferrocarril, lo cual define que este fue el punto de partida del nacimiento del municipio y por lo tanto la razón mas importante de velar por su preservación.

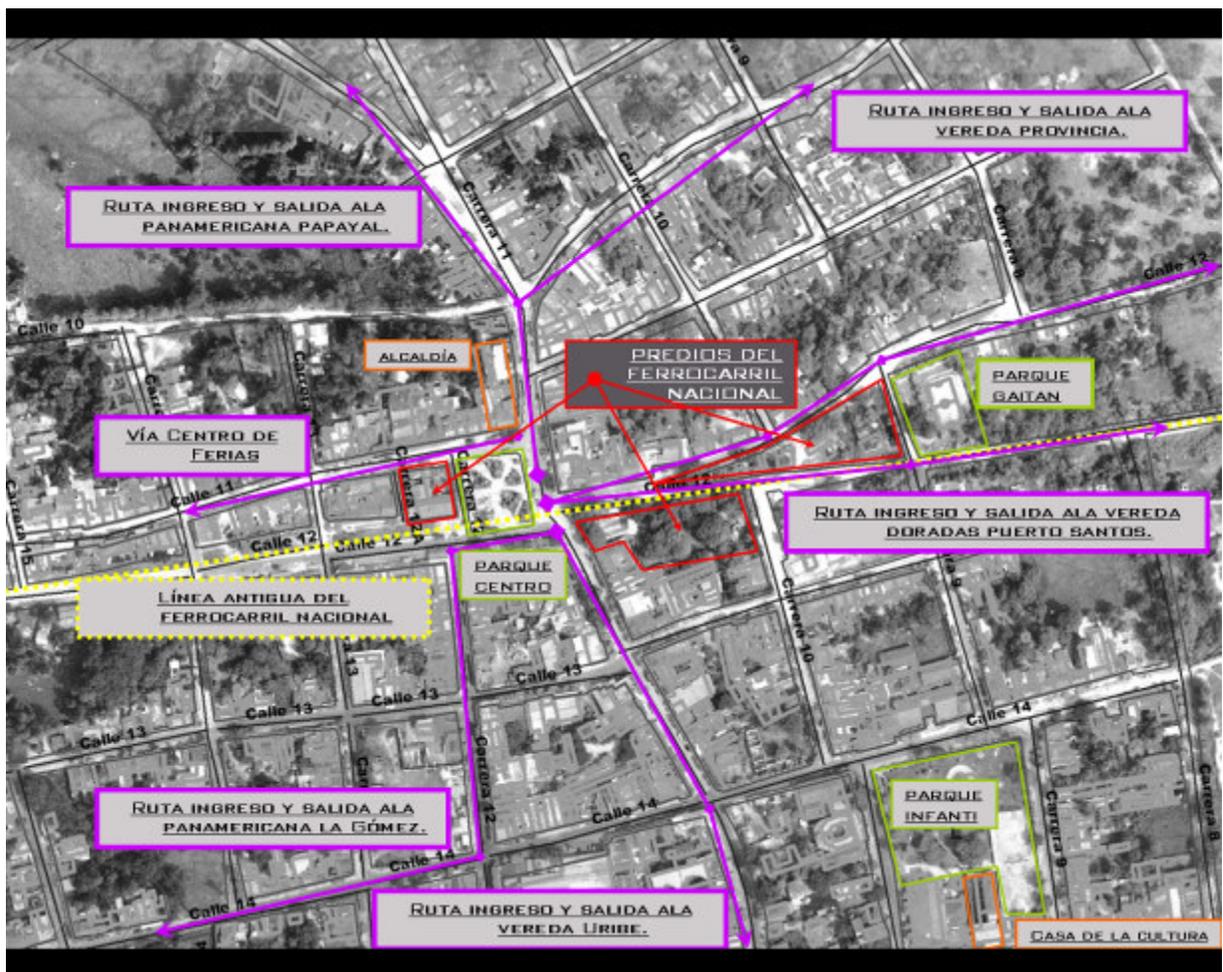
Este municipio nace como punto de intersección estratégica que comunica los productos que van y vienen de Santander para el centro, norte y occidente del país. Es en este lugar donde se encuentran localizados los predios en deterioro del Ferrocarril Nacional y es aquí donde se debe iniciar la recuperación urbana del centro del casco urbano municipal.

Como un dato importante del centro del casco urbano del municipio se puede observar que la intersección entre la línea del ferrocarril y las rutas principales de comunicación evidencian como se convirtieron estas rutas primarias de senderos rurales a rutas principales de movilidad, y que a su vez fue en estos puntos que se dio inicio a la conformación de la trama urbana del municipio (Ver Figura 9). Estas observaciones sirve para afianzar aun más la real importancia de este punto como centro y nacimiento de una población..

Actualmente se ve dicha localización estratégica en las empresas prestadoras de servicio de transporte intermunicipal, ya que estas se encuentran localizadas todas

en el sitio de análisis, demostrando aun mas la importancia de este sitio como lugar de referencia para la orientación a las diferentes rutas que comunican al municipio con el país. Este es otro punto evaluado en el proyecto que evidencia una reubicación a futuro del Terminal de transportes del municipio, ya que esto empieza a congestionar las rutas viales del centro. Esta propuesta debe nacer de la organización entre las empresas privadas y el sector publico definiendo conjuntamente la mejor localización para la movilidad de sus habitantes, sin afectar los diferentes intereses entre las partes.

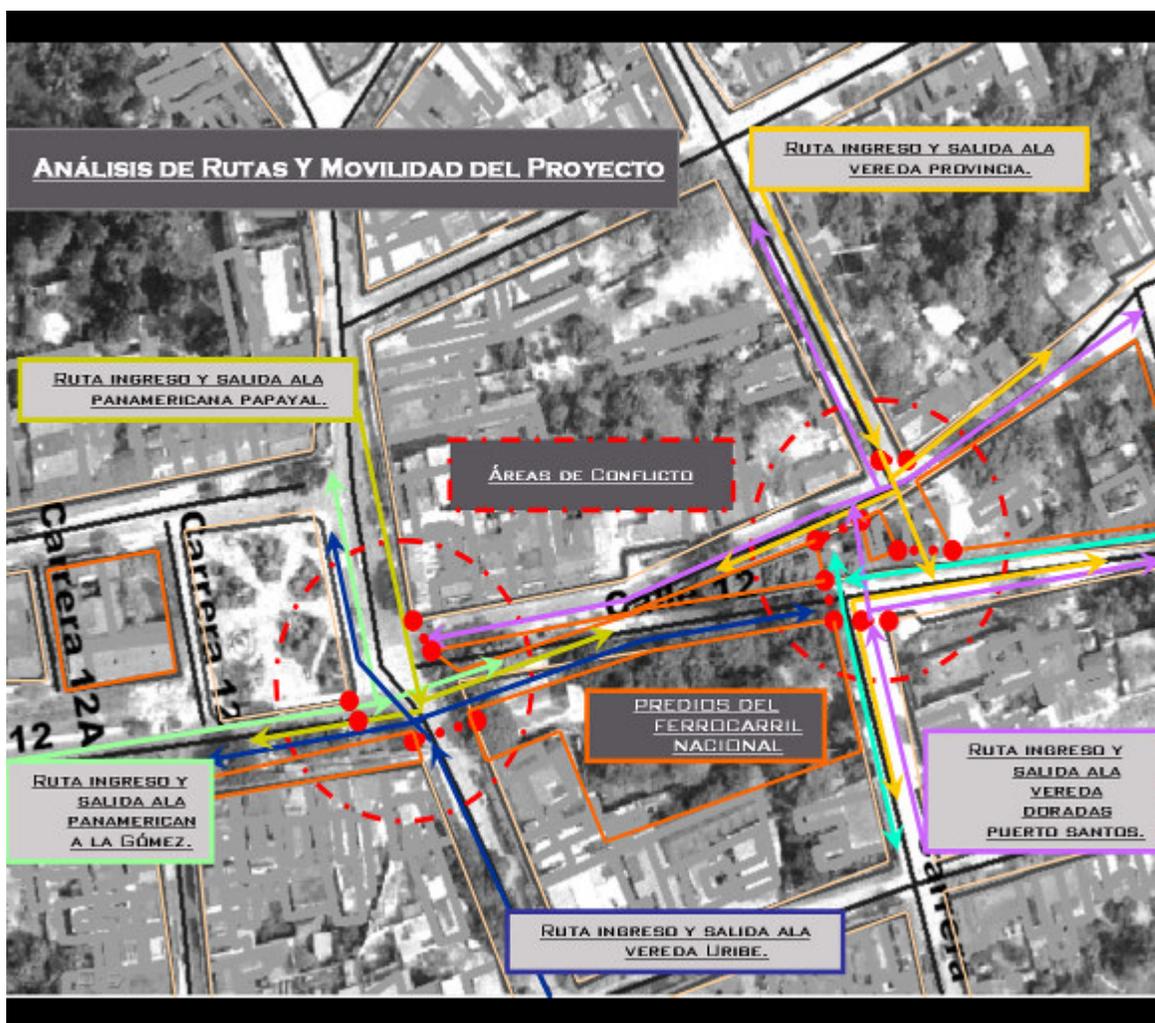
Figura 9. Cruce de Rutas de Comunicación. Centro Casco Urbano, Zona del Parque Temático (Producto de la Investigación)



Fuente: Foto Aérea Archivo General de la Secretaria de Planeación Municipal de Sabana de Torres con modificaciones de los Autores

Para la implantación de estas soluciones en la zona a intervenir, el planteamiento surge de la respuesta a las necesidades y problemáticas antes expuestas. Por lo tanto se plantea en el proyecto dar solución a las necesidades básicas y mejorar con los criterios de evaluación la propuesta a proyectar, dotando al centro de lugares confortables, amplios, ventilados, de fácil localización, con una movilidad que proyecte el futuro del casco urbano y teniendo en cuenta a todos los actores que participan en la movilidad del proyecto. (Ver Figura 10).

Figura 10. Análisis Rutas y Movilidad del Proyecto. Centro Casco Urbano, Zona del Parque Temático (Producto de la Investigación)



Fuente: Foto Aérea Archivo General de la Secretaria de Planeación Municipal de Sabana de Torres con modificaciones de los Autores

En el análisis de movilidad se determinó una primera propuesta, que se fundamenta en las características actuales, donde se trata de mantener la afectación mínima de los predios colindantes del proyecto, ya que estos poseen propietarios legalizados y para la implementación de cualquier otra propuesta se requiere de la inversión en las compras de dichos terrenos. Teniendo este principio claro se analizan los dos puntos críticos, las cuales son las intersecciones viales mejoradas dentro del proyecto, manteniendo y rehabilitando la continuidad vial, direccionando las rutas municipales con eficiencia dentro de casco urbano.

Por lo tanto se puede definir que la mejor solución es la expuesta en este documento (ver Figura 11), donde se da continuidad a las vías y mayor seguridad en los cruces.

3.2.2 ZONIFICACION DE ESPACIOS URBANOS

Al tener claro el lugar de afectación del proyecto se puede iniciar el estudio sobre la zonificación de los diferentes espacios, teniendo siempre presente las problemáticas establecidas y definiendo la mejor forma de solucionar y enriquecer el proyecto. Actualmente los proyectos requiere plantear alternativas que permitan dar un norte para los alineamientos dentro de los cascos urbanos en proceso de evolución, este es el caso del centro del Municipio de Sabana de Torres en Santander, donde se requiere dar una alternativa cómoda, eficiente y eficaz para implantar en la circulación de los peatones.

Esta alternativa da respuesta a los recorridos presentes y futuros de la población, motivando la circulación y creando alternativas espaciales que permitan involucrar las necesidades con soluciones que innoven a una población con proyección al progreso. Es en este punto en el cual se determina cual es la necesidad espacial de equipamientos urbanos que permita dar solución a los requerimientos lúdicos y administrativos que presenta la comunidad.

Figura 11. Propuesta Solución Problemática Movilidad del Proyecto. Centro Casco Urbano, Zona del Parque Temático (Producto de la Investigación)



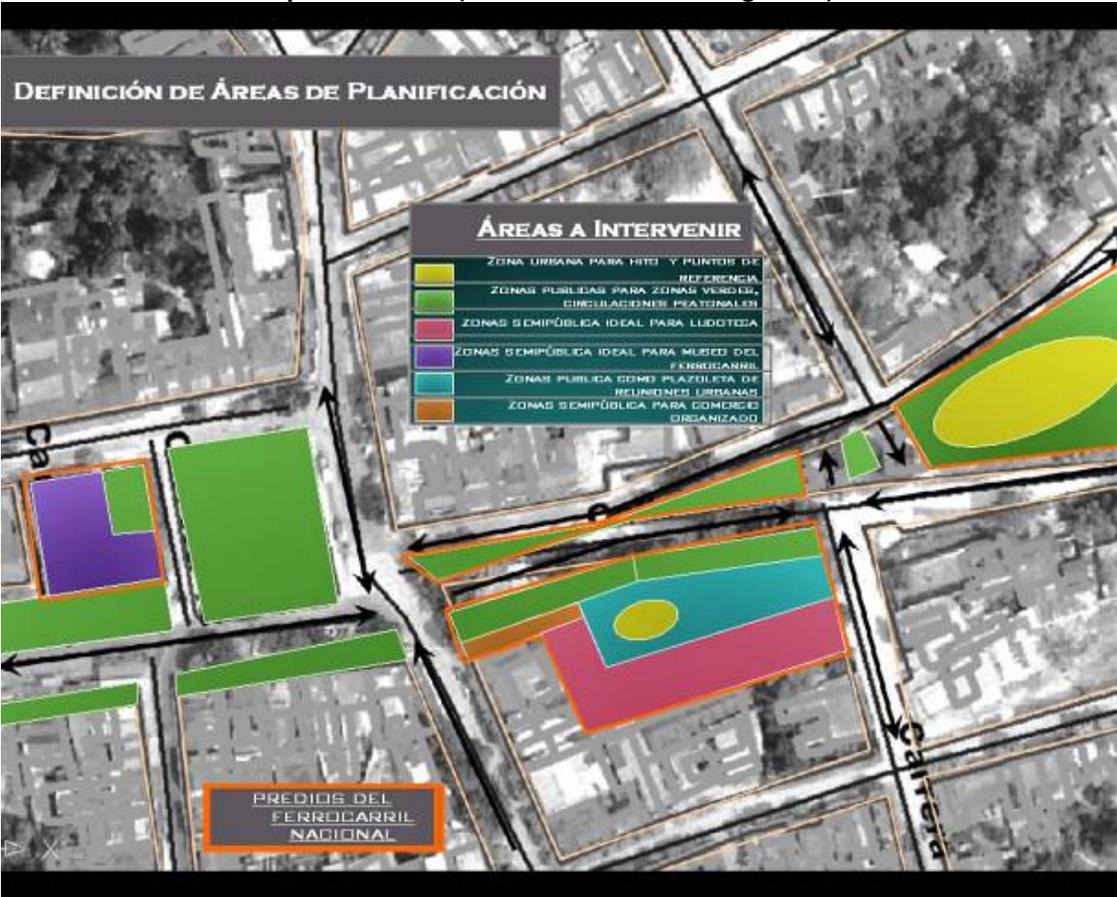
Fuente: Foto Aérea Archivo General de la Secretaria de Planeación Municipal de Sabana de Torres con modificaciones de los Autores

En esta propuesta se pretende solucionar la ausencia de espacios públicos de estancia para la población, en donde puedan circular con prontitud, dando prioridad a la movilidad que es fundamental para el progreso y la comunicación entre las entidades. De igual forma es importante para dicha circulación crear puntos estratégicos que involucren a la población en los recorridos, estos equipamientos según el estudio de campo, permite identificar con claridad la necesidad de implantar un museo y una ludoteca que resalten la historia del pasado municipal.

Por lo tanto se plantean zonas de estancia comunal, en donde la población pueda congregarse en masa, en torno a zonas lúdicas que enriquezcan la cultura de un municipio creciente, para estos puntos se crean hitos de referencia que faciliten la localización por parte de la población en general. Estos sitios son la oportunidad de enaltecer la historia del municipio y crear puntos de referencia que actualmente son muy pocos, por no decir que nulos.

Este es el planteamiento inicial del parque, que como base debe ser el punto de partida para la ejecución de cualquier propuesta arquitectónica, urbanística y ambiental (Ver Figura 12).

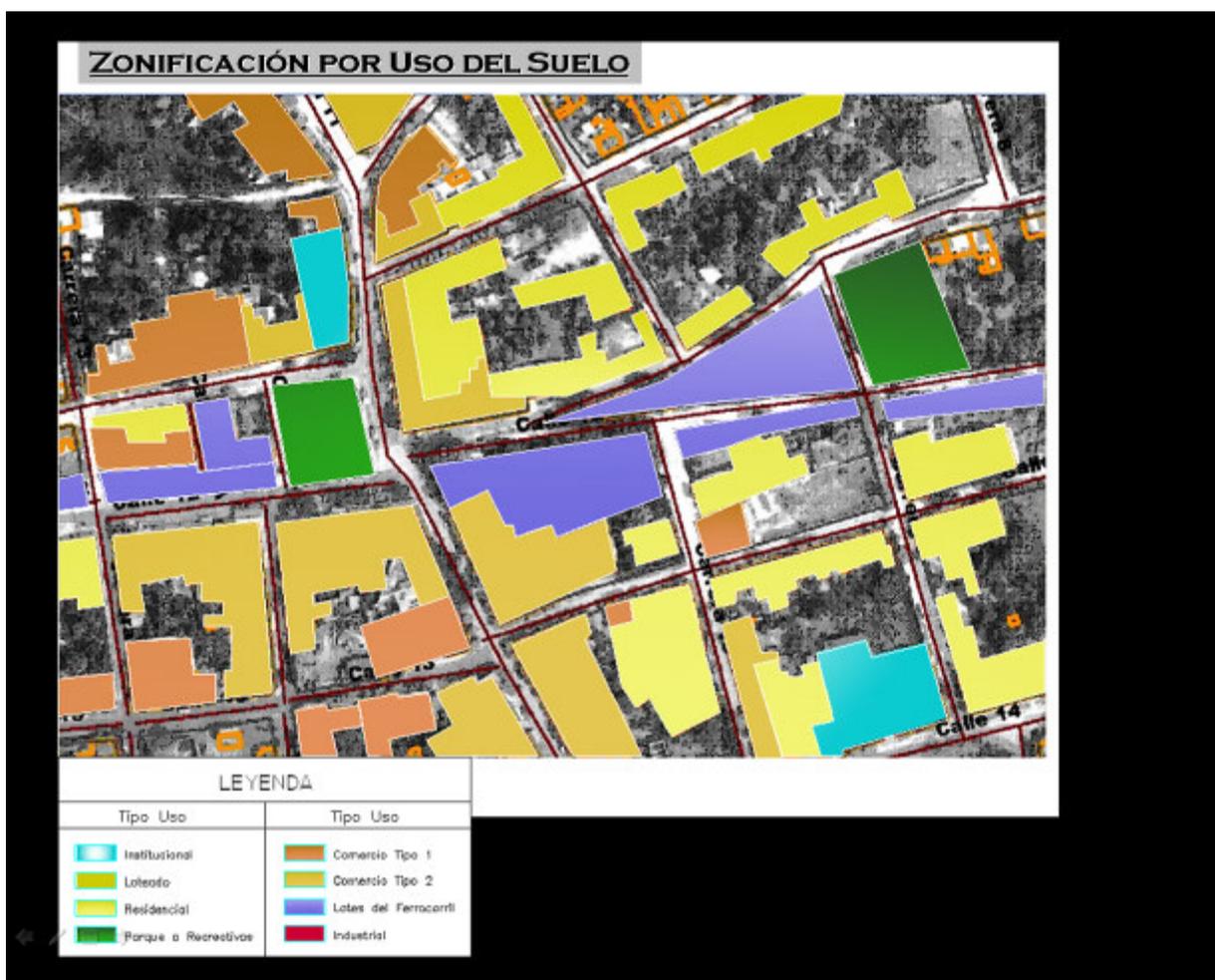
Figura 12 Análisis de Áreas de Planificación del Proyecto. Centro Casco Urbano, Zona del Parque Temático (Producto de la Investigación)



Fuente: Foto Aérea Archivo General de la Secretaria de Planeación Municipal de Sabana de Torres con modificaciones de los Autores

De igual forma se ve la oportunidad para crear espacios que oxigenen ambientalmente el centro, donde se pueda combatir bioclimáticamente la humedad y la temperatura de la región. La implantación de estos colchones ambientales permite mejorar la calidad de vida de la comunidad y mejorar el urbanismo de un municipio en crecimiento.

Figura 13. Análisis de Usos del Suelo. Centro Casco Urbano, (Producto de la Investigación)



Fuente: Foto Aérea Archivo General de la Secretaria de Planeación Municipal de Sabana de Torres con modificaciones de los Autores

3.2.3 ZONIFICACION ALTURAL Y USOS DEL SUELO

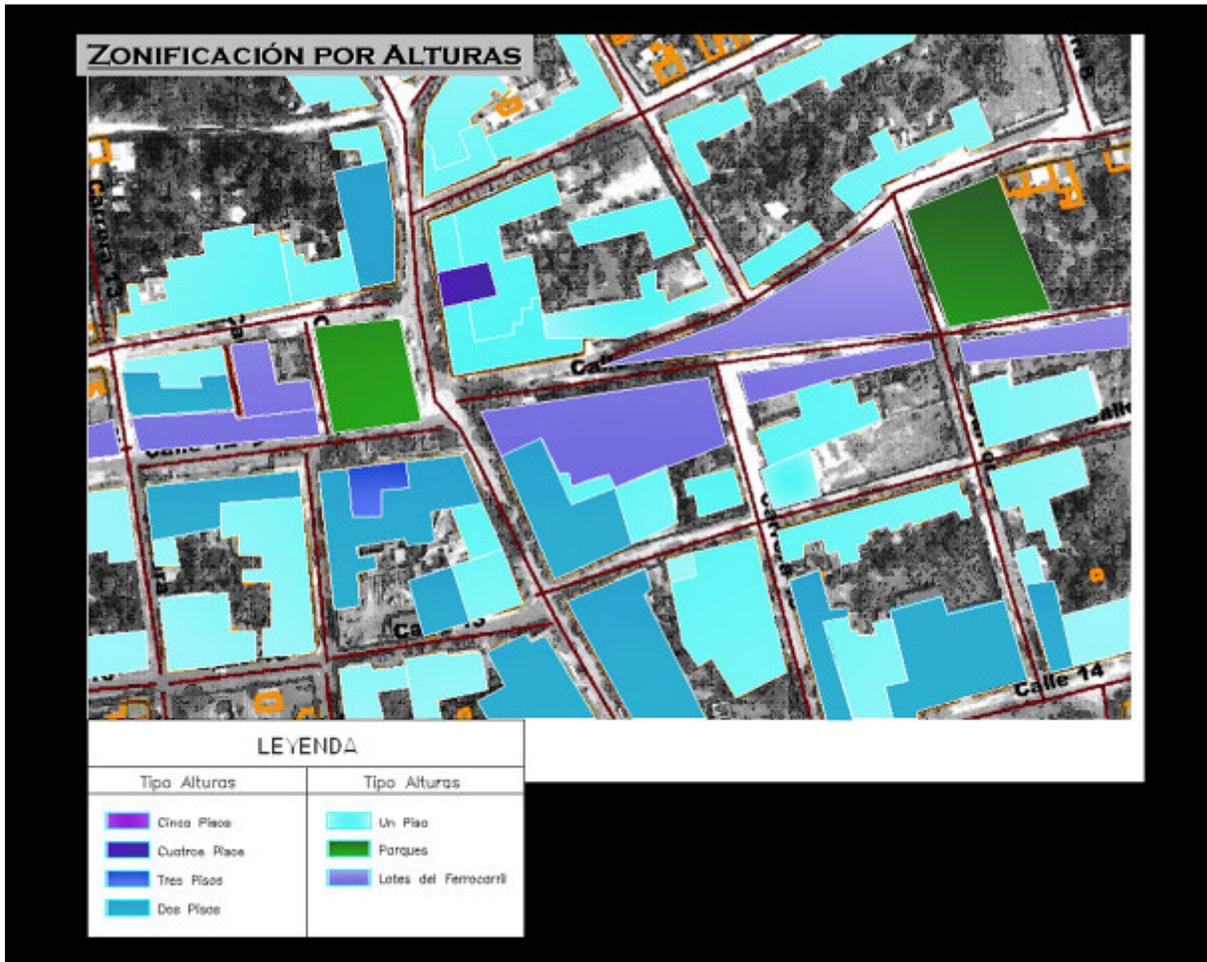
Al realizarse la zonificación de la propuesta se evidencian tratamientos de uso del suelo que deben ser tenidos en cuenta, entre estos se destaca la zona intensiva en comercio, ya que esta localizado en la zona centro del municipio, de igual forma se observan las edificaciones instituciones que en este orden vigilan y mantienen la dirección del municipio. Esto confirma la importancia sobre la cual se debe tener con la movilidad de todos los actores del proyecto (Ver figura 13).

Cuando se planifica una ciudad se debe crear un equilibrio entre sus usos, para no caer en el trágico error de contaminar urbanísticamente un centro poblado de solo una actividad, permitiendo de esta forma los incrementos de problemas sociales arraigados de este tema. Por esto la implantación institucional de obras como el parque temático en estos predios que permite diferenciar actividades que oxigenan el interior de un municipio y motivan al desarrollo organizado, participativo y democrático.

Por otra parte el estudio permite visualizar las alturas predominantes en el municipio, donde el promedio y la tendencia actual son las construcciones de un piso, sin embargo en el sitio de implementación se presentan construcciones de hasta cuatro pisos. Es en estos análisis se determina la dimensión del proyecto y se empieza a marcar sus límites como la construcción en altura, dando iniciativa al aumento en densidad del centro para futuro. (Ver figura 14).

En el estudio de perfiles urbanos el centro es el punto de partida para la creación de nuevas edificaciones ya que la extensión de terreno con la que se cuenta para recuperar permite la creación de iniciativas urbanísticas que contribuyen al aumento cultural, económico y social de una región. Sin embargo se debe tener en cuenta las experiencias frente a las características y dificultades en los suelos para la cimentación ya que esta con las nuevas tecnologías pueden ser fácilmente superadas.

Figura 14. Análisis de Alturas. Centro Casco Urbano, (Producto de la Investigación)



Fuente: Foto Aérea Archivo General de la Secretaria de Planeación Municipal de Sabana de Torres con modificaciones de los Autores

Es entonces cuando se ve la importancia de este proyecto, ya que se centra en el concepto urbano de ciudad y la integración con la comunidad, partiendo de criterios participativos, mejorando la movilidad y creando espacios confortables y formativos para el crecimiento del patrimonio cultural. Este proyecto tiene claridad en su implantación, facilitando la propuesta formal para dar respuesta a las necesidades espaciales, ambientales y culturales del proyecto.

3.2.4 IMPLANTACION AMBIENTAL

En la implantación ambiental se incluyen diferentes aspectos a tratar como lo es el manejo adecuado de los recursos naturales en todas las etapas del proyecto, por lo tanto se tendrá que realizar un Estudio de Impacto Ambiental que identifique los impactos generado y que servirá como base para la realización de un Plan de Manejo Ambiental que permita minimizar y/o reparar dichos afectaciones.

Luego viene la puesta en marcha del parque en el cual se tendrá implementado una serie de planes y programas referentes a el manejo adecuado de los recursos naturales que permita el aprovechamiento de estos sin ser afectados; entre los que se pueden enunciar el Programa de Mantenimiento de Zonas Verdes, el Plan de gestión integral de residuos sólidos, los Planes de Contingencia y demás programas, planes y actividades que puedan llegar a servir como herramienta para el mantenimiento y conservación del parque temático.

En cuanto a la vegetación a utilizar en este tipo de proyectos se debe estar íntimamente ligada al sistema natural de la zona teniendo en cuenta las condiciones hidrológicas, climáticas y culturales del sector, por lo que se escogerán materiales resistentes, seleccionados a su vez para crear composiciones estéticamente consistentes y establecer nexos entre espacio natural y espacio urbano.

Además de conservar la vegetación endémica se recomienda para el manejo de estos espacios colocar arboles vigorosos por lo menos de 1.20 mts teniendo en cuenta las características climáticas de Sabana de Torres por lo tanto se proponen algunas especies a utilizar:

- Guayacan Rosado
- Saman; NC: Samanea saman
- NC: Tabebuia rossea

- Guayacan amarillo
- CN: Tabeuia serratifolia
- Acacia ...NC: Acacia mangium
- Palma de Viajero
- Zamia...
- Botón de oro
- Cayenos (Ibiscus sp) Swinglia

Pastos

- maní forrajero...CN: Arachis pintoi

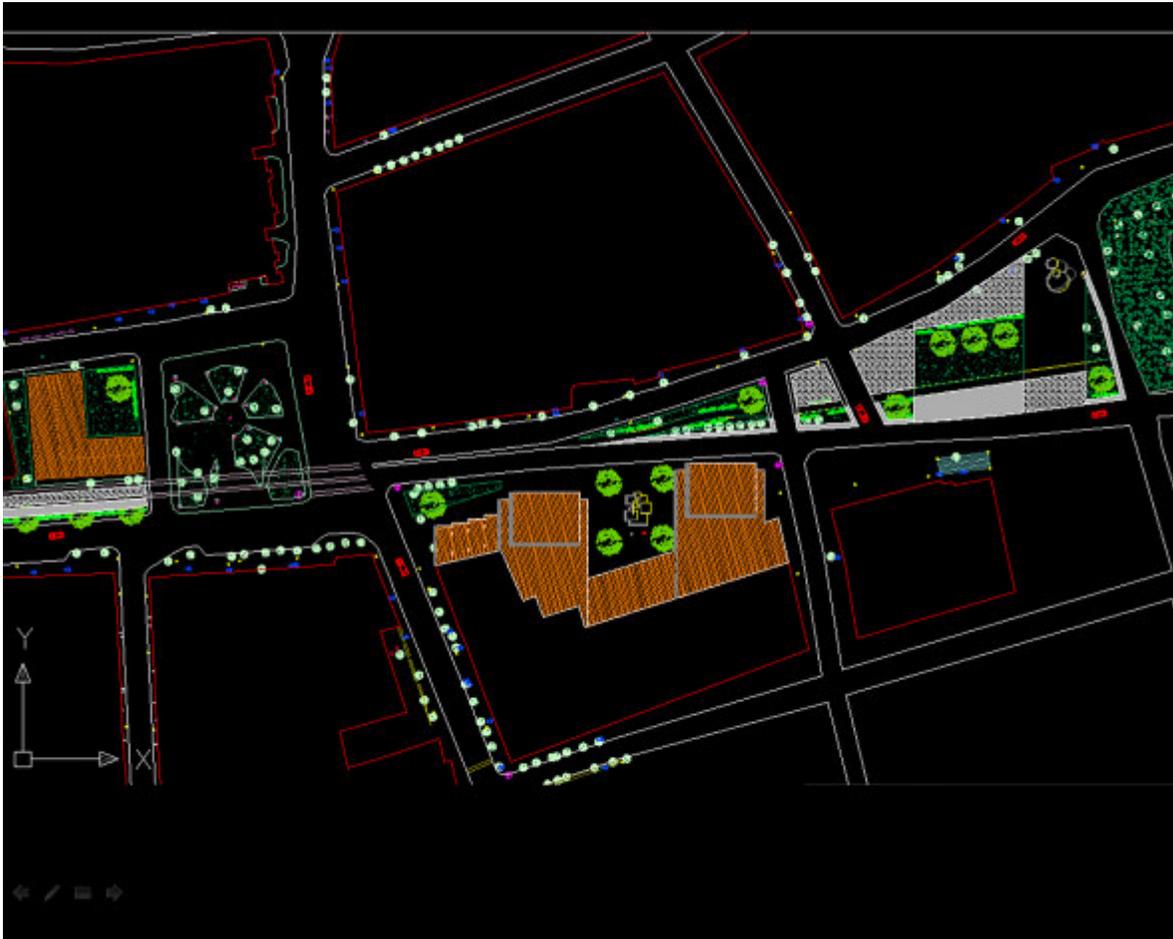
Al momento de la implantación del proyecto se deben tomar acciones para evitar accidentes y desperdicios la cuales pueden ser podas de mejoramiento, siembras, mantenimiento, monitoreo y rotulación, estas actividades ayudan al sostenimiento de la vegetación.

Estas actividades a realizar buscan un equilibrio entre la comunidad y el medio ambiente mediante un colchón verde del sector centro de la zona urbana del municipio de Sabana de Torres con una mezcla de espacios lúdicos que permitan la integración de la comunidad

3.2.5 DESCRIPCIÓN DETALLADA DEL ESQUEMA BASICO DEL PROYECTO.

Reunida toda la información teórica y estadística, se realizó un análisis punto a punto determinando las herramientas y los recursos a implementar en el sitio. Es por esto que se determina la solución al problema de movilidad a nivel de zonificación, teniendo en cuenta el mejor emplazamiento con criterios claros para su implantación, donde se debe comprender todo lo visto antes detallado con criterios claros de selección formales, ambientales, urbanos e históricos logrando congregar y determinar una propuesta urbanística democrática (Ver Figura 15).

Figura 15. Planta General Propuesta Urbanística del Proyecto



Fuente: Autores

Inicialmente se puede observar con claridad que los terrenos del ferrocarril se desarrollaron de forma lineal para la comunicación comercial de productos. Este caso sirve para implementar el concepto de **PARQUE TEMATICO URBANO LINEAL**, como punto de referencia lúdico dentro del espacio publico del municipio, donde prima la proyección de la ciudad, frente a los diferentes puntos de comunicación, recreación y desarrollo existentes, tales como los parques, la línea del tren, los puntos de referencia y hasta su historia. Este perfil urbano debe permitir la intervención de todos los actores, su estadía en espacios que

comuniquen y enseñen a todos algo, generando una apropiación del espacio con identidad histórica local.

En este diseño se da respuesta a la problemática de movilidad, a la apropiación del espacio público con criterio de educación histórica local, el cual comprende un diseño que se implanta acorde a las necesidades climáticas del sitio, donde la comunidad puede aprovechar los factores climáticos soportando las altas temperaturas, disfrutando las zonas verdes protegidas, definidas y establecidas como zonas públicas recreativas y lúdicas integradas al entorno social del sector.

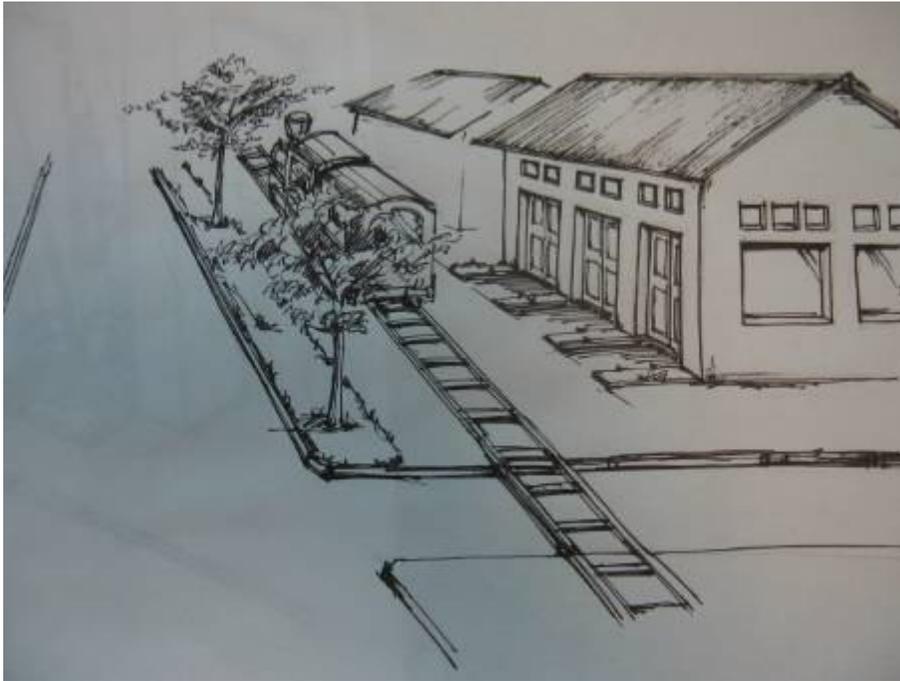
De igual forma la iniciativa debe contar con una fácil orientación que permita la ubicación clara de los **EQUIPAMIENTOS URBANOS**, desde las construcciones, hasta la implementación de amoblamientos urbanos y señalización a implementar en el proyecto. Esta transformación del espacio público en el proyecto cuenta con Hitos de referencia para la localización del municipio, que enriquecen la claridad lúdica a implementar.

Museo: Dentro de esta implantación se puede justificar la recuperación de las antiguas bodegas del ferrocarril, que por su localización es el punto ideal para la creación de un museo para el sabanero (Ver Figura 16), donde se muestre su historia conjuntamente con la historia del ferrocarril. De igual forma este sería el punto ideal para que el día de mañana se pueda pensar en la implementación de una ruta turística férrea, donde se pueda comunicar el centro del municipio con otros sitios turísticos, como salta a la vista la comunicación lineal con la Gómez, otro centro de turismo recreativo del municipio.

Este edificio de las antiguas bodegas del ferrocarril puede implementar no solo el museo sino un comercio controlado que proyecte la identidad comercial del municipio y donde en conjunto con la futura estación turística permitan el progreso del municipio como punto turístico de importancia. Aprovechando las zonas

verdes como puntos de reunión y no como zonas subutilizadas de parque que no enriquecen el presente histórico del municipio

Figura 16. Perspectiva Rehabilitación Predios existentes del Ferrocarril



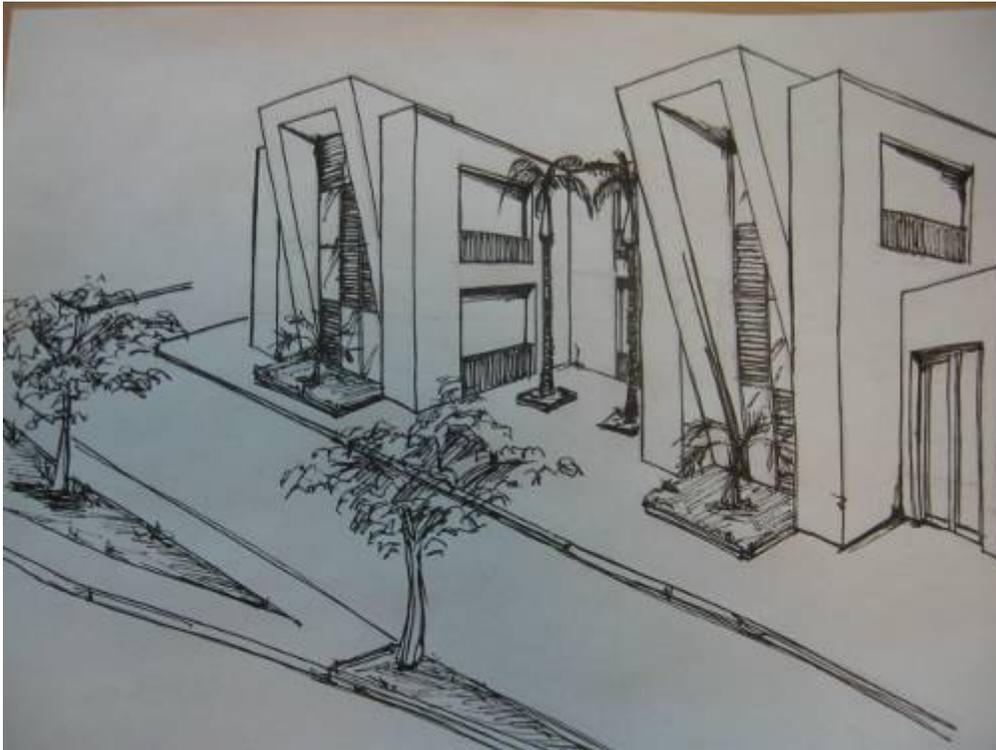
Fuente: Autores

Ludoteca: De igual forma se ve la necesidad en el municipio de puntos de concentración para eventos públicos, como lugares de llegada de renombre histórico para el municipio, se plantea una plaza cívica entorno a una ludoteca, que permite la identidad de la población sobre un espacio inexistente actualmente y donde la cultura, la historia, el turismo y la educación se muestran como el futuro motor del municipio. Estos espacios públicos deben ser hitos de referencia comunal, donde todos se sientan identificados, para de esta forma ser apropiado por la sociedad sabanera.

La ludoteca ayuda a mantener la comunicación urbana y arquitectónica con el museo y los espacios en común, permitiendo el acceso al público para la

interrelación con salas de lectura, salas de exposiciones, salas de eventos públicos, salas de danzas, y demás salones que permitan el desarrollo cultural en sus diferentes áreas. La ludoteca (Ver figura 17) permite el desarrollo con identidad de un municipio en crecimiento, entorno a un espacio público y cívico creando una apropiación e identidad del proyecto.

Figura 17. Perspectiva Implantación Ludoteca y Espacio Público



Fuente: Autores

Esta claro que en la implementación de estos espacios públicos se debe crear una comunicación entre los diferentes escenarios existentes en su entorno, ya sea con los edificios a construir, o por las zonas verdes y publicas a crear. Es importante tener en cuenta en la creación de estos **ESPACIOS LA SIMBOLOBIA E IDNETIDAD** que se les de a caracterizar, ya que esta es una oportunidad mas para que la comunidad participe en la creación de este proyecto urbano democrático.

Manejo la población desplazada por el proyecto: Un punto de gran importancia es la situación actual sobre los actores que se encuentran haciendo posesión sobre los predios del Ferrocarril, generadores de gran parte de los problemas que no permiten el desarrollo social y económico de esta parte del centro. Estos actores son producto de los diferentes desplazamientos que en nuestro país generan pobreza social e impiden el progreso ordenado de un municipio.

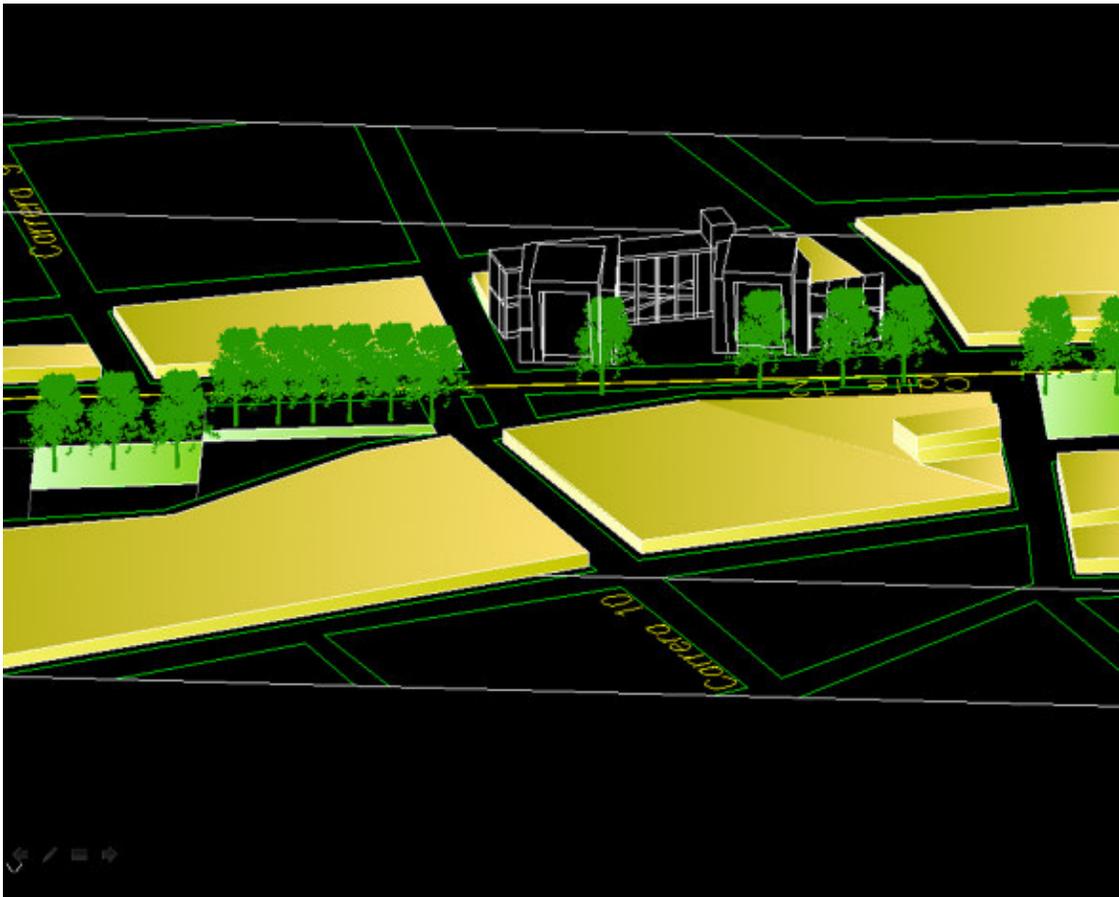
En la actualidad la administración municipal en convenio con diferentes entes departamentales y nacionales, viene desarrollando convenios para el desarrollo de programas productivos, que permiten la reubicación de estos actores ya sea en la zona rural o en el casco urbano del municipio. Cabe anotar la importancia en el acompañamiento de estos programas ya que son una garantía mas para el desarrollo del proyecto.

El municipio a realizado proyectos en convenio con el Banco Agrario, para la construcción de viviendas en el sector rural y de igual forma con FINDETER para el desarrollo de proyectos urbanos como lo es el proyecto de la urbanización de Arenales, donde se concentraran los actores necesitados de vivienda que certifiquen su estadía en el municipio. Estos proyectos garantizan la disponibilidad de los terrenos del Ferrocarril, donde la iniciativa es crear alternativas que permitan el desarrollo social, cultural y económico del municipio.

Es importante también tener en cuenta que para dicha implantación se debe socializar el proyecto desde la idea, permitiendo espacios de participación, donde todos aporten y donde la comunidad se sienta identificado en un proyecto, que a futuro garantiza la continuidad, estabilidad y perduración del proyecto. Es por todo esto que el proyecto urbano debe ser tomado como un proyecto democrático y participativo donde el urbanismo nace de todos para todos.

El resultado esperado del proyecto refleja en todas sus formas la implantación inicialmente establecida. Por lo tanto se ha cuidado de todos los detalles que sobre este proyecto se han investigado y se propone una alternativa que involucra todas las necesidades y soluciones mencionadas en este documento (Ver figura 18).

Figura 18. Implantación Volumétrica del Urbanismo del proyecto



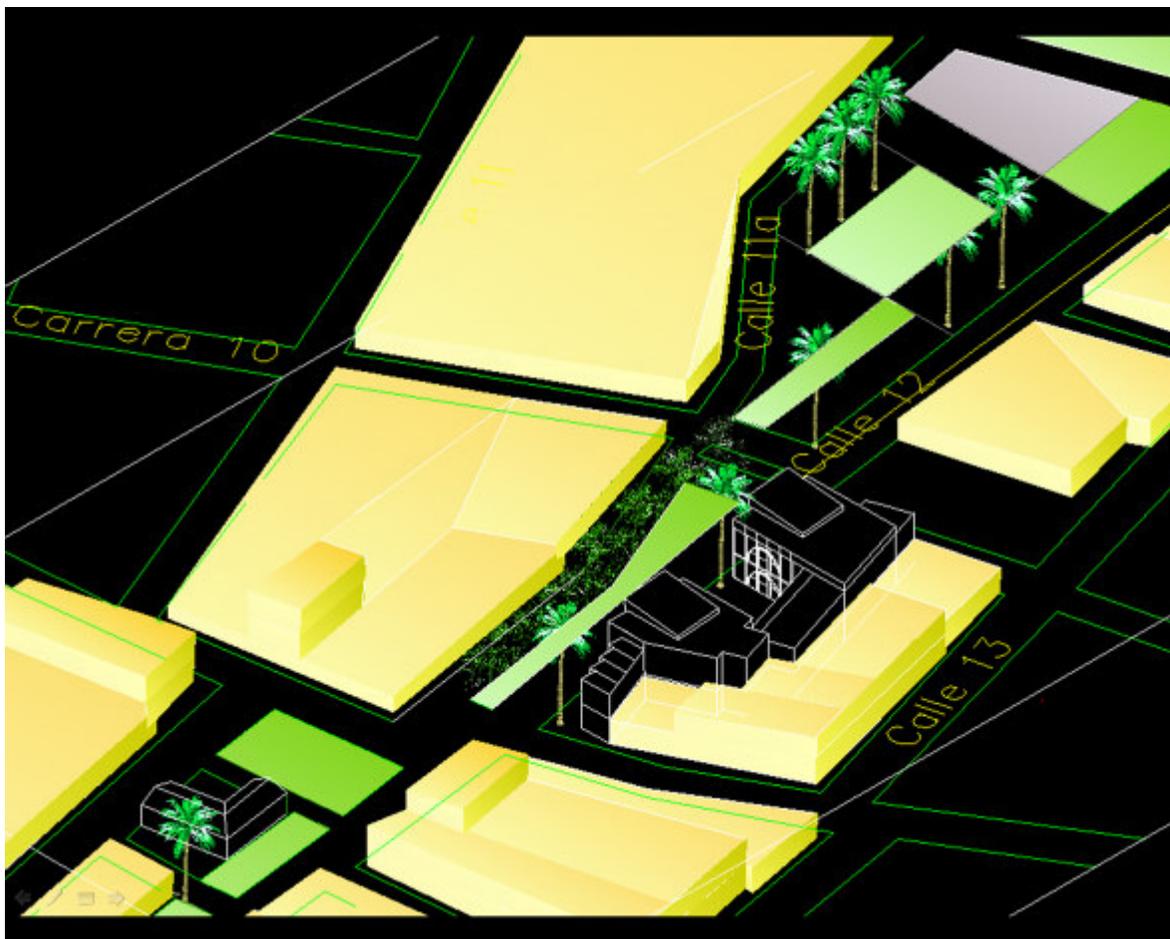
Fuente: Autores

El perfil del proyecto se caracteriza por la importancia en la implantación urbana de espacios públicos participativos, donde el espacio publico se convierte en un espacio con sentido de pertenencia y donde todos tienen cabida. Esta iniciativa busca unificar dos parques existente (El Parque Central y el Parque Gaitán), que son poco involucrados por la población, es por esto que se crea un recorrido

urbano ecológico que implementa las nuevas iniciativas urbanas involucrando al sujeto y no solo a los objetos en su proyección., con criterios de apropiación urbana social, digna y útil.

El diseño estudia su integración dentro de la trama urbana, sin olvidar sus usos, las alturas y perfiles viales, tomando el tiempo de dar respuesta a la solución real de las problemáticas urbanas del proyecto, que promueven el progreso la educación, la cultura y el medio ambiente, mejorando el confort y por ende la calidad de vida de la comunidad. Esto enriquece el modelo urbano y le da un futuro prometedor que caracteriza la sociedad sabanera.

Figura 19. Implantación Isométrica del Urbanismo del proyecto



Fuente: Autores

4. CONCLUSIONES

Mediante los estudios similares investigados se identificó la importancia de la recuperación del espacio público en el ámbito cultura, comercial, de movilidad, ambiental mediante la incorporación de propuestas nuevas y diferentes que promueven una idea de ciudad con pertenencia histórica, y participación comunitaria asegurando la sostenibilidad del proyecto en el tiempo.

Las diferentes problemáticas que afectan el espacio público en el centro del casco urbano de Sabana de Torres, fueron la base para evaluar las diferentes alternativas de recuperación que promuevan la participación de la comunidad y la recuperación de la historia cultural.

Mediante la herramienta estadística utilizada como mecanismo de participación ciudadana se pudieron ratificar los planteamientos realizados sobre la problemática del espacio público en Sabana de Torres, de igual forma se pudo determinar las mejores alternativas y temáticas de interés que convergen a la sociedad sabanera como un comunidad con necesidad de espacio lúdicos - recreativos y de patrimonio cultural

Es parte primordial para la recuperación del espacio público la implementación del parque temático como una propuesta de recuperación, ya que convergen en ella los diferentes actores por un propósito común, que es el mejoramiento en la calidad de vida sostenible para la comunidad.

La propuesta arquitectónica y urbanística del proyecto da respuesta a las necesidades ambientales, sociales y culturales del centro urbano, logrando el

confort necesario para la implementación del proyecto siendo este participativo, recreativo, lúdico promoviendo el progreso y desarrollo de la región.

5. RECOMENDACIONES

Un resultado interesante de la investigación fue el encontrar que la comunidad desea ver nuevamente en uso el tren como medio de transporte, por lo tanto es bueno pensar para el futuro del municipio en comunicar este proyecto por las líneas del ferrocarril con otros puntos turísticos como lo es la Gómez y el Cerrito.

Realizar estudios detallados que permitan identificar característica e impactos (estudio de impacto ambiental, estudio de suelo, estudio social etc.) a generar al momento de instaurar el proyecto.

Este es un proyecto urbanístico democrático, que debe integrar los diferentes actores sociales, culturales, religiosos y políticos, entorno de una idea participativa que es el patrimonio cultural del municipio.

Esta propuesta arquitectónica debe dar respuesta a las necesidades sociales, culturales, bioclimáticas, urbanísticas, de movilidad y seguridad ciudadana, entorno a una idea que es el parque temático.

Se debe mantener seguimiento y supervisión sobre los diseños, para que estos planteamientos sean una realidad, dando cumplimiento a las expectativas y alcances del proyecto.

Se debe tener en cuenta a la hora de implementar este proyecto los actores sociales mediante la socialización de los diferentes proyectos y programas que la administración municipal gestiona, con el fin de mitigar el impacto social negativo que sobre estos se pueda presentar.

Este tipo de proyectos deben ser incluidos en el Esquema de Ordenamiento Territorial EOT para poder garantizar su ejecución y sostenibilidad futura.

BIBLIOGRAFIA

Alban Conto, María Carolina. El comportamiento de los peatones en el espacio publico una aproximación sociológica al caso de Bogotá Revista Territorio 13, Febrero 2005.

Alonso, Aldo Fabio. La ocupación temporaria del espacio urbano: una mirada a los actores sociales del circuito informal de los residuos en Santa Rosa. Facultad de Ciencias Humanas, Universidad Nacional de La Pampa, Argentina, 2005.

Asuntos Urbanos Internacionales. Reflexiones en torno a la Arquitectura y el Urbanismo Moderno en Latino América (1929-1960)". Autor, 2005.

Cawford, L. y Flores, P. América Latina: la ciudad negada. Investigación y Desarrollo Vol. 14. Universidad del Norte, Barranquilla Colombia. 2006.

Comunidad Abierta de Arquitectura, Construcción y Diseño (online). Buenos Aires (Argentina). Bernardo Lemos, Juan José. y Gottfried, Edgardo. Mayo 2005 (Citado Noviembre, 2008). Moscato-Schere, 1er. Premio en La Plata El Parque Temático Ferroviario: <http://www.arqa.com..>

Donovan, Michael G. La guerra por el espacio en Bogotá: la recuperación del espacio publico y su impacto sobre los vendedores ambulantes (1988-2003), Revista Territorio 12, Abril de 2004.

Empresa Desarrollo Urbano EDU, Municipio de Medellín. Plan Especial Centro de Medellín, 2006.

Figuerola V, Carlos. Arquitectura y Urbanismo en Cuba: Rehabilitación y retos Sociales, 2001.

Habitar. Parque Tercer Milenio, la democracia aplicada al espacio público (online), Octubre – Noviembre 2008: <http://www.metrocuadrado.com>.

Habitar. Un recorrido por el mítico Parque Simón Bolívar, de Bogotá (online), Octubre – Noviembre 2008: <http://www.metrocuadrado.com>.

Livingston, Crawford. América Latina: La ciudad Negada. Universidad del Norte, Barranquilla, 2001

Maya, Tania. Karl Brunner (1887-1960) o el Urbanismo como Ciencia del Detalle. Revista Bitácora Urbano Territorial. Universidad Nacional de Colombia, Bogotá, 2004.

Mayer, A. Arquitectura y Urbanismo del Septentrional Novohispano. Instituto de Investigación Histórica, Universidad Nacional Autónoma de México, Facultad de Arquitectura, 2006.

Montalvo Barragan, Pedro. Parque Tematico: Ventajas y Desventajas. Universidad Complutense. Madrid, Tesis Doctoral Revista Explora, 2006.

Morales Ago, Francisco José. Globalización y Ciudad en Yecla y su área de Influencia. Universidad Nacional de Educación a Distancia Madrid. Noviembre de 2004.

Páramo, Pablo. y Cuervo Prados, Mónica. Historia Social Situada en el Espacio Público de Bogotá desde su fundación hasta el siglo XIX. Editorial Universidad Pedagógica Nacional, 2006.

Páramo, Pablo. En busca de la identidad de lugar del bogotano: Interacción con el pasado de la ciudad en el espacio público. Revista Territorio 8, Bogotá, 2002.

Quintana, N. Arquitectura y Urbanismo en la República de Cuba (1902-1958) Antecedentes, Evolución y Estructuras de Apoyo, 2001.

Ramírez Gallegos, Franklin. El espacio público como potencia. Controversias sociológicas desde la experiencia participativa de Medellín. Profesor-investigador de FLACSO-Ecuador, Revista ICONOS 38, Julio 2008.

Rivera Reyes, Gabriel Alejandro. Una Década de Gestión del Espacio Público en Bogotá: Apreciaciones desde la perspectiva de las Políticas Públicas, 2006.

Romeu, Vivian. El Arte como Espacio Público: Redefinición y Reconstrucción del Sujeto y el Objeto Artístico: Un acercamiento a la integración multicultural, 2006.

Segovia, Olga. Experiencias Emblemáticas para la superación de la Pobreza y Precariedad Urbana: Espacio Público. Serie W, CEPAL, Santiago de Chile, 2006

Segre, Roberto. Megapolis y Utopías del Bienestar. Ciencia del Arte y en Planteamiento Urbano, 2002.

Wilfred Reyes, Fernando N. y Giraldo Mejía, Sara María. Colombia: Una Nueva Visión del Urbanismo. Sociedad Geográfica de Colombia, Academia de Ciencias Geográficas, 2006.

REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS

(Morales, 2004) Morales Ago, Francisco José. Globalización y Ciudad en Yecla y su área de Influencia. Universidad Nacional de Educación a Distancia Madrid. Noviembre de 2004.

(Paramo, 2002) Páramo, Pablo. En busca de la identidad de lugar del bogotano: Interacción con el pasado de la ciudad en el espacio publico. Revista Territorio 8, Bogotá, 2002.

(Ramírez, 2008) Ramírez Gallegos, Franklin. El espacio público como potencia. Controversias sociológicas desde la experiencia participativa de Medellín. Profesor-investigador de FLACSO-Ecuador, Revista ICONOS 38, Julio 2008.

(Livingston, 2001) Livingston, Crawford. América Latina: La ciudad Negada. Universidad del Norte, Barranquilla, 2001

(Romeu, 2006) Romeu, Vivian. El arte como espacio público: Redefinición y Reconstrucción del sujeto y el objeto artístico un acercamiento a la integración multicultural. Universidad Tecnológica de México, 2006.

(Cardijn, 2006) Cardijn, J. La calle como espacio educativo – reflexión de los materiales del ver de campaña, Artículo Juventud Obrera, 2006