

TRANSFORMACIÓN DEL CASCO URBANO DE VILLA DE LEYVA A PARTIR DE
UNA TIPOLOGÍA ARQUITECTÓNICA Y URBANA PROGRESIVA.

JULIAN DAVID SANCHEZ MORALES

UNIVERSIDAD CATÓLICA DE COLOMBIA.
BOGOTÁ (COLOMBIA) FACULTAD DE DISEÑO,
PROGRAMA DE ARQUITECTURA
2018

TRANSFORMACIÓN DEL CASCO URBANO DE VILLA DE LEYVA A PARTIR DE UNA TIPOLOGÍA ARQUITECTÓNICA Y URBANA PROGRESIVA.

JULIAN DAVID SANCHEZ MORALES

Asesor del documento

CHRISTIE MENDOZA

Revisor Metodológico

CARLOS ÁLVAREZ

Asesores de Diseño Arquitectónico:

Christie Mendoza

Diseño Urbano

SILVIA MUÑOS

Diseño Constructivo

BRIGITTE GÓMEZ

UNIVERSIDAD CATÓLICA DE COLOMBIA.
BOGOTÁ (COLOMBIA) FACULTAD DE DISEÑO,
PROGRAMA DE ARQUITECTURA

2018





La presente obra está bajo una licencia:
Atribución-NoComercial-CompartirIgual 2.5 Colombia (CC BY-NC-SA 2.5)
Para leer el texto completo de la licencia, visita:
<http://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/2.5/co/>

Usted es libre de:

Compartir - copiar, distribuir, ejecutar y comunicar públicamente la obra
hacer obras derivadas

Bajo las condiciones siguientes:



Atribución — Debe reconocer los créditos de la obra de la manera especificada por el autor o el licenciante (pero no de una manera que sugiera que tiene su apoyo o que apoyan el uso que hace de su obra).



No Comercial — No puede utilizar esta obra para fines comerciales.



Compartir bajo la Misma Licencia — Si altera o transforma esta obra, o genera una obra derivada, sólo puede distribuir la obra generada bajo una licencia idéntica a ésta.

Resumen

El proyecto parte de la necesidad de consolidar un punto turístico importante de Boyacá, Villa de Leyva además de ser un lugar de trabajo con múltiples alternativas arquitectónicas y urbanas cuenta con una serie de límites espaciales y naturales que son eje principal para lograr una consolidación integral, la necesidad de equipamientos destinados al turismo que de igual medida brinden un servicio a la población local, se deriva en unas decisiones específicas de intervención.

La elaboración de una propuesta urbana que logra diluir los límites a partir de una red que logra tejer y articular espacios residuales que se encuentran dentro del casco urbano, rematando con un proyecto “terminal de transportes” que plantea y evidencia una postura arquitectónica de innovación, con el objetivo principal de reinterpretar la arquitectura típica del lugar establecida.

Palabras clave

- Tipología
- Innovación
- Progresividad
- Consolidación
- Limites

Transformation of the urban area of Villa de Leyva from a progressive architectural typology

Abstract

The project starts from the need to consolidate an important tourist point of Boyacá, Villa de Leyva, besides being a work place with multiple architectural and urban alternatives, it has a series of spatial and natural limits that are the main axis to achieve an integral consolidation, the need for equipment for tourism that equally provide a service to the local population, derives in specific intervention decisions.

The elaboration of an urban proposal that manages to dilute the limits from a network that manages to weave and articulate residual spaces that are found within the urban area, finishing off with a "transport terminal" project that raises and demonstrates an architectural posture of innovation, with the main objective of reinterpreting the typical architecture of the established place.

Key Word

- tipology
- innovation
- progressiveness
- Consolidation
- limits

Contenido

Resumen.....	4
Palabras clave	4
Transformation of the urban area of Villa de Leyva from a progressive architectural typology	5
Abstract	5
Key Word	5
Lista de Ilustraciones	7
Introducción	9
Objetivos	12
Objetivo principal	12
Objetivos secundarios	12
Hipótesis.....	13
Metodología	14
Equipamiento Destinado Al Turismo, Terminal De Transportes	17
Resultados	20
Consolidación del centro histórico de Villa de Leyva	20
PROYECTO TIPOLOGICO, TERMINAL DE TRANSPORTES	22
Sistema Estructural “Tectónica”	24
Discusión.....	26
Conclusiones	27
Referencias.....	¡Error! Marcador no definido.
Anexos	29
A. Panel diseño arquitectónico- urbano	¡Error! Marcador no definido.
B. Panel diseño arquitectónico-constructivo	29
C. Planta primer nivel	29
D. Planta segundo nivel	¡Error! Marcador no definido.
E. Planta tercer nivel.....	¡Error! Marcador no definido.
F. Planta cuarto nivel.....	¡Error! Marcador no definido.
G. Maquetas	¡Error! Marcador no definido.
H. Alzado Norte.....	¡Error! Marcador no definido.
I. Alzado Sur	¡Error! Marcador no definido.
J. Alzado Oriente	¡Error! Marcador no definido.

- K. Alzado Occidente..... **¡Error! Marcador no definido.**
- L. Corte fachada **¡Error! Marcador no definido.**
- M. Corte perspectiva..... **¡Error! Marcador no definido.**

Lista de Figuras

FIGURA 1. MORFOLOGÍA EJES ESTRUCTURALES PARA LA CONSOLIDACIÓN DEL PROYECTO URBANO, EJES, PUNTOS DE INTERVENCIÓN, MÓDULOS DE EJECUCIÓN. (SANCHEZ, 2018).....	14
FIGURA 2. ESTADO ACTUAL QUEBRADA SAN FRANCISCO (ANONIMO, 2018).....	15
FIGURA 3. PUNTOS A INTERVENIR (ANONIMO, 2018).....	15
FIGURA 4. ESTADO ACTUAL VÍA PRINCIPAL CRA.9 (ANONIMO, 2018).....	16
FIGURA 5. ESQUEMA GENERAL DE LA PROPUESTA URBANA LÍMITE NATURAL QUEBRADA SAN FRANCISCO. (SANCHEZ, 2018).....	16
FIGURA 6. FASE PROPOSITIVA DE LA PROPUESTA ARQUITECTÓNICA (SANCHEZ, 2018)	17
FIGURA 7. PLANTA GENERAL, PROPUESTA DE REHABILITACIÓN DE LA QUEBRADA SAN FRANCISCO, VILLA DE LEYVA (SANCHEZ J. , 2018)	21
FIGURA 8. MAQUETA, PROYECTO ARQUITECTÓNICO 1 (SANCHEZ J. , FOTOGRAFIA , 2018)	22
FIGURA 9. MAQUETA, PROYECTO ARQUITECTÓNICO 2 (SANCHEZ J. , FOTOGRAFIA , 2018)	22
FIGURA 10. TERMINAL DE TRANSPORTE (SANCHEZ J. , FOTOGRAFIA , 2018).....	23
FIGURA 11. ARQUETIPO MODELO PROGRESIVO 1 (SANCHEZ J. , FOTOGRAFIA , 2018).....	23
FIGURA 12. ARQUETIPOS MODELO PROGRESIVO 2. (SANCHEZ J. , FOTOGRAFIA , 2018).....	23
FIGURA 13. TERMINAL DE TRANSPORTE 2 (SANCHEZ J. , FOTOGRAFIA , 2018)	23
FIGURA 14. PLANTEAMIENTO ESPACIAL CENTRO DE INNOVACIÓN AUTOMOTRIZ (SANCHEZ J. , PHOTOSHOP, 2018)	25
FIGURA 15. PLANTA DE CUBIERTA ARQUITECTÓNICO. (SANCHEZ J. D., 2018)	30
FIGURA 16. PLANTA DE PARQUEADERO ARQUITECTÓNICO (SANCHEZ J. D., 2018)	30
FIGURA 17. PLANTA PRIMER NIVEL (SANCHEZ J. D., 2018).....	30
FIGURA 18. PLANTA SEGUNDO NIVEL (SANCHEZ J. D., 2018).....	30
FIGURA 19. CORTE A-A ARQUITECTÓNICO (SANCHEZ J. D., 2018).....	31
FIGURA 20. CORTE A-B ARQUITECTÓNICO (SANCHEZ J. D., 2018).....	31

FIGURA 21.RENDER, PROYECTO ARQUITECTÓNICO (TERMINAL DE TRANSPORTES) (SANCHEZ J. D., 2018).....	32
FIGURA 22.RENDER, PROYECTO ARQUITECTÓNICO (TERMINAL DE TRANSPORTES) (SANCHEZ J. D., 2018).....	32

Introducción

Villa de Leyva es un importante punto turístico de Boyacá, es un municipio ubicado en la provincia de Ricaurte, a 40 kilómetros al occidente de Tunja. En considerada un monumento nacional, por su arquitectura colonial reconocida en todo el mundo, y sus múltiples paisajes, ríos, quebradas, montañas y paramos.

La hidrología de Villa de Leyva es un aspecto fundamental como tema de investigación, es importante describir como está planteado este sistema. Villa de Leyva esta surcada por tres ríos que provienen de una zona lluviosa y de los páramos cercanos, estos Sachica, Sutamarchan y Cané que confluyen en el rio Monquirá.

Este municipio tiene límites naturales, al norte por Arcabuco y Gachantiva, al oriente por Chiquisá, al sur por Sachica y al occidente por Santa Sofía y Sutamarchan dividida por una zona rural y una zona urbana.

Villa de Leyva se establece como un punto fundamental para proponer nuevas posturas arquitectónicas, es decir, de cómo se podría reinterpretar, restablecer, revitalizar y proponer distintas variables para intervenir un Municipio (Villa de Leyva) el cual tiene cualidades únicas en temas arquitectónicos, urbanos y la plena conciencia de lo que representa la arquitectura típica colonial y como le da condiciones únicas a un territorio que deriva en la reinterpretación tipológica que arroja resultados específicos de transformación..

La arquitectura típica colonial que se evidencia en el lugar de trabajo, se convierte en un tema de discusión, planteando la idea de cómo se podría llegar a transformar e incorporar nuevos elementos arquitectónicos a los que están establecidos actualmente, sin llegar a afectar la morfología del lugar y planteando un único fin el cual es enriquecer lo construido por medio de factores de innovación, que logre establecer una apropiación de la población existente con una nueva postura arquitectónica y urbana.

Se utilizara la trama urbana de Villa de Leyva como elemento de articulación con la arquitectura contemporánea, tomando como base elementos fundamentales de la arquitectura colonial ya establecida, implementando una tipología arquitectónica y urbana progresiva que logre intervenir la estructura morfológica del lugar.

Los elementos que se van a implementar son teorías arquitectónicas como el Mat Building, que soporta la idea de una propuesta de crecimiento horizontal que logra implantarse de una manera natural sin llegar afectar lo construido de tal manera logra incorporarse y adaptarse a un tejido existente, restaurando espacios residuales y falencias en el desarrollo urbano.

El proyecto arquitectónico “terminal de transportes” se establece sobre una idea racional y lineal sobre una serie de ejes reguladores que condicionan la estructura funcional del objeto arquitectónico se deriva sobre un planteamiento tectónico que se implementa a partir de una sucesión de planos que en su conjunto forman una estructura formal, funcional, y estética.

El objetivo principal es darle un valor agregado a Villa de Leyva, como un lugar en el cual se establece una relación arquitectónica de dos épocas, estableciéndolo como un lugar con tipologías coloniales que van enfocadas al desarrollo conceptual de una nueva idea arquitectónica y urbana, la cual toma elementos consolidados y le incorpora características actuales que se adaptan según las necesidades y circunstancias del territorio urbano.

Los límites espaciales y naturales se toman como elemento principal para consolidar la propuesta urbana, interviniendo la estructura ecológica principal de Villa de Leyva como punto de partida para la revitalización de espacios que se encuentran densificados y que afectan directamente a los espacios naturales existentes, por lo cual se evidencia la necesidad de intervenir con una propuesta urbana que logre articular la estructura ecológica principal de Villa de Leyva.

Este proyecto contara con múltiples relaciones espaciales arquitectónicas que se consolidaran

a partir de una serie de estrategias proyectuales, partiendo de referentes arquitectónicos que ayudaran a sustentar la idea planteada de incorporar un nuevo tipo de pensamiento arquitectónico el cual arroje diferentes resultados, los cuales tienen la finalidad de establecer la arquitectura típico colonial como un tema de discusión crítico, que tenga como finalidad mirar a Villa de Leyva desde una perspectiva a futuro.

La prospectiva del proyecto establece criterios fundamentales que a futuro lograra incorporar al proyecto características progresivas, que toman en cuenta factores ambientales, sociales, culturales, arquitectónicos y urbanos que afectaran al territorio en los años 2050 – 2100.

Objetivos

Objetivo principal

El reconocimiento y reinterpretación de una arquitectura colonial que va acompañada de serie de límites espaciales y naturales son la base del punto de partida para la revitalización y transformación urbana de Villa de Leyva, un importante punto turístico de Boyacá.

Objetivos secundarios

1. Incorporar conceptos arquitectónicos nuevos en el lugar de intervención, estableciendo una relación arquitectónica y urbana de dos épocas, en un lugar en donde se evidencia una tipología arquitectónica colonial, que va enfocada al desarrollo progresivo en términos arquitectónicos, urbanos, sociales, culturales, ambientales y de desarrollo sostenible.
2. Modificar el tejido urbano de Villa de Leyva, la estructura morfológica del lugar parte de la densificación horizontal en el centro del pueblo con una gran disposición a crecer hacia los espacios rurales, afectando la estructura ecológica principal que se desenvuelve en el municipio, el objetivo es plantear una propuesta arquitectónica y urbana la cual logre disolver los límites naturales y espaciales.
3. Consolidar la trama urbana que incorpore elementos naturales y espacios verdes a las edificaciones con el fin de consolidar espacio público, semipúblico y privado.

Hipótesis

1. Se utilizara la trama urbana de Villa de Leyva como elemento de articulación con la arquitectura contemporánea con el objetivo de reinterpretar y establecer nuevos elementos arquitectónicos.
2. Se utilizara un concepto denominado “rasca suelos” como alusión a la extensión horizontal del proyecto arquitectónico debido a la poca altura en las edificaciones de Villa de Leyva.
3. Se identifican los espacios residuales dentro de Villa de Leyva, como puntos potenciales para implementar el modelo de arquitectura progresiva.

Metodología

El proyecto urbano consiste en la renovación de un límite natural, la quebrada San Francisco. Se llega a un diagnóstico por medio de una serie de análisis sociales, culturales, demográficos, tipológicos y espaciales, en donde se plantea la renovación de los espacios residuales que se conectan con el eje de intervención a través de un proyecto lineal conectado por una serie de ejes, potencializando los espacios más jerárquicos en toda la transición del borde e incorporando un segundo eje el cual nos lleva a la plaza central de Villa de Leyva.

A partir de la apropiación de la trama urbana de Villa de Leyva, se generan espacios de transición que articulen los equipamientos. Luego de la identificación de lugares sin intervención, se plantean espacios de permanencia articulados a la propuesta urbana. Con el objetivo de Retomar la tipología de claustro como base para la implantación arquitectónica y urbana. (Ver Figura 1).

La visita realizada a Villa de Leyva arrojó un diagnóstico de cómo la población flotante y local percibe este territorio, estableciéndolo como un lugar destinado 100% al turismo dejando de lado las necesidades de municipios aledaños y dejando deteriorar espacios fundamentales para una red integral de un sistema urbano y rural eficiente. (Ver Figura 2).

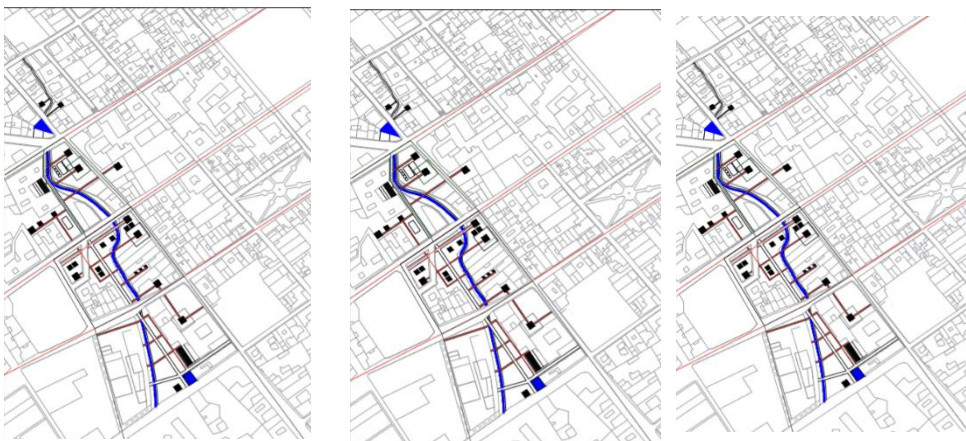


Figura 1. Morfología ejes estructurales para la consolidación del proyecto urbano, ejes, puntos de intervención, módulos de ejecución. (Sanchez J. D., 2018)



Figura 2. Estado actual quebrada san francisco (Anonimo, 2018)

Los puntos evidenciados reflejan una serie espacios que necesitan una intervención a nivel urbano (Ver Figura 3). La quebrada san fránico se establece como un eje articulador natural para integrar estos espacios que se encuentran desarticulados de la estructura funcional urbana, proporcionando una rehabilitación de puntos que se encuentran en deterioro (Ver Figura 5).



Figura 3. Puntos a intervenir (Anonimo, 2018)

La Carrera 9 en Villa de Leyva se establece como un eje principal, el cual conecta la terminal de transportes con la plazoleta central, por cual se considera como un punto importante a intervenir, a partir de una renovación vial y revitalizando espacios que colinden con la vía (Carrera 9), se pretende brindar un diseño incluyente proporcionando una vía que cuente con las condiciones necesarias para todo tipo de población; la fitotectura toma un factor esencial que proporciona zonas verdes a los espacios de

intervención que actualmente se presentan como zonas duras la cuales son utilizadas para transitar dejando de lado la necesidad evidente de zonas de permanencia en el área. (Ver Figura 4).



Figura 4. Estado actual vía principal cra.9 (Anonimo, 2018)

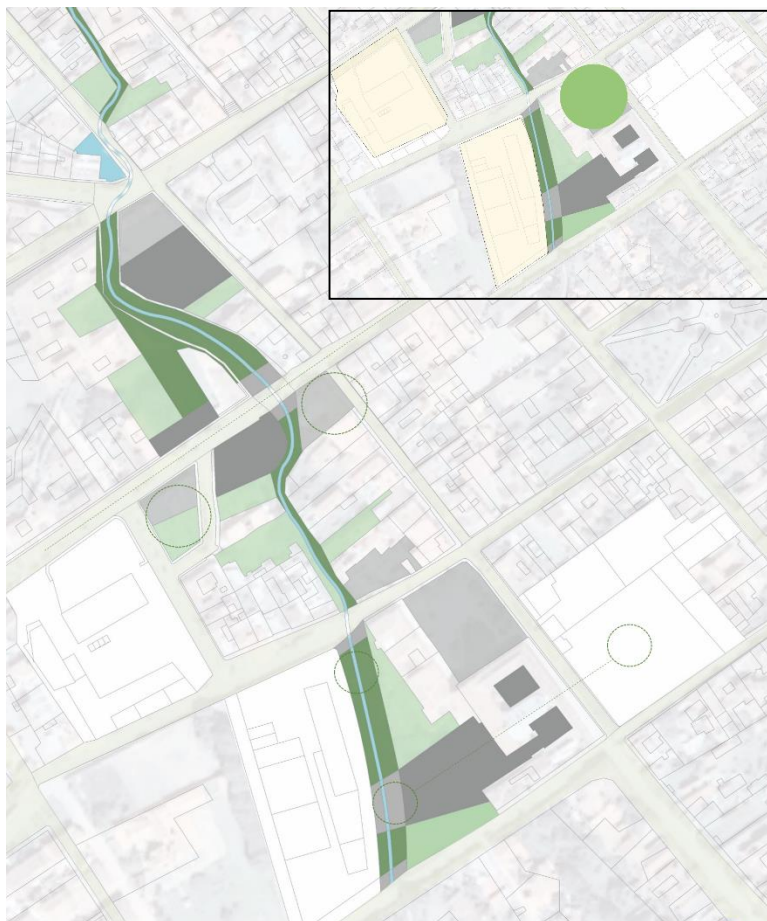


Figura 5. Esquema general de la propuesta urbana límite natural quebrada San francisco. (Sanchez J. D., 2018)

Equipamiento Destinado Al Turismo, Terminal De Transportes

El equipamiento arquitectónico parte de la necesidad de implementar una terminal de transportes acorde a la gran densificación de población que llega a Villa de Leyva, una idea progresiva que logre transformar de forma consiente el casco urbano de Villa de Leyva que se establece de una forma fija la cual no permite cambios en la estructura funcional urbana, tomando como base un concepto denominado “**Mat Building**” que se implementa a partir de un crecimiento horizontal que brinda la posibilidad de implementar un modelo tipológico establecido que luego pueda extenderse con diferentes usos según la necesidad del lugar trabajo.

La forma y composición parte de tomar una planta cuadrada dividida en cuatro fragmentos, toma un papel fundamental para la realización de proyecto que se establece sobre ejes tomados del contexto que tienen la función de darle la forma funcional al proyecto arquitectónico, la composición por planos tectónicos y la desintegración de la rigidez a través de nuevas condiciones espaciales generados por esta malla que produce la semilla del “**Mat Buiding**”

(Figura 6)

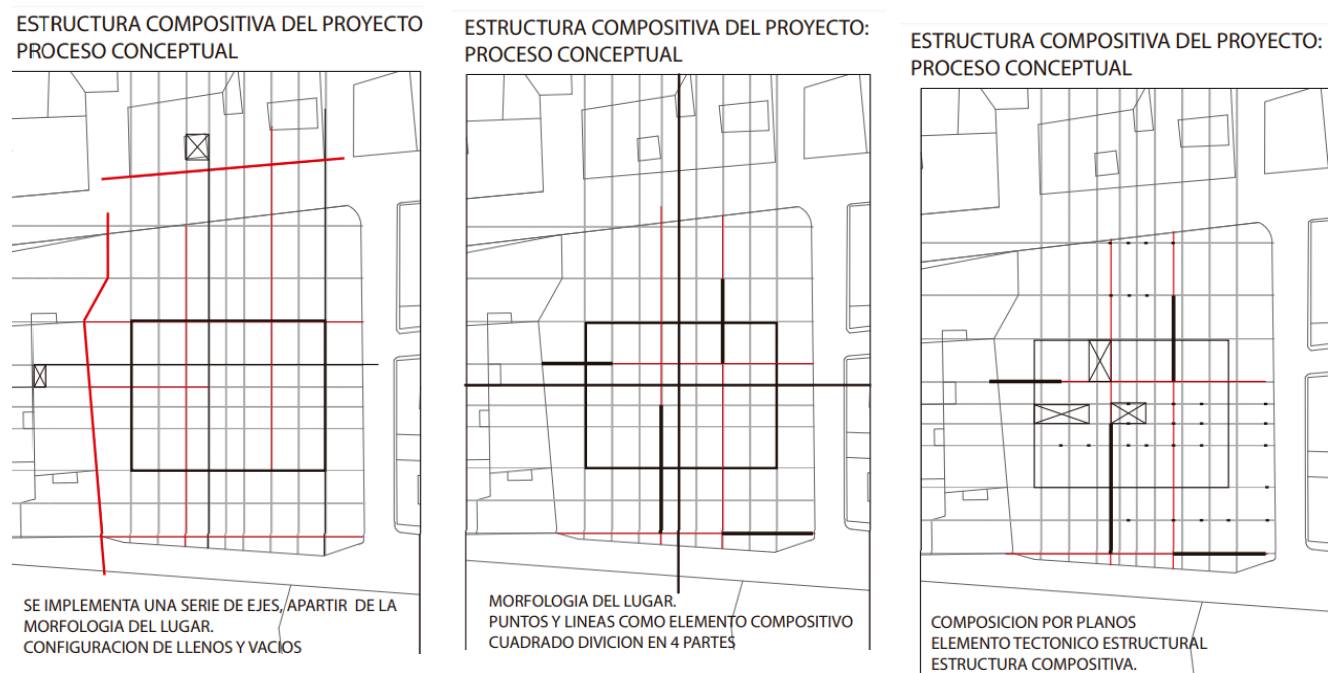


Figura 6. Fase propositiva de la propuesta arquitectónica (Sanchez J. D., 2018)

La flexibilidad en el proyecto es un aspecto fundamental, entendiendo que el arquetipo **“terminal de transportes”** debe ser una tipología predispuesta a cambios de forma, función, estructura que logre adaptarse a una morfología ya predispuesta como a avances culturales, tecnológicos, ambientales y sociales que se presenten a través de los años. **Pensar el proyecto a nivel de prospectiva.**

“Tectónica” es otro de los pilares de donde se fundamenta el proyecto arquitectónico, toma la función principal de tomar auto-conciencia del edificio con respecto a su entorno, partiendo de la definición: *“la tectónica en arquitectura es la manifestación de la empatía dentro del campo de la arquitectura”*

Que refuerza el planteamiento anterior de un edificio que se implante de forma consciente de acuerdo a las características y definiciones de su entorno que cuenta con condiciones únicas, por medio del entendimiento de del lugar de trabajo que arroja variables y argumentos para fundamentar el proyecto a nivel arquitectónico y estructural. *“Villa de Leyva”*

Entendiendo el lugar de trabajo se implementan varias estrategias que logren el objetivo de este proyecto que es lograr una reinterpretación de la arquitectura típica establecida por medio de la innovación, se implementan elementos como planta libre, cubiertas transitables, fachada corrida. Y un sistema estructural dual funcional. Que respeta lo que se encuentra establecido y añade y enriquece la arquitectura del lugar.

A partir de implementar estos conceptos al proyecto **“Mat Bulding” “tectónica”**, da la oportunidad de construir un objeto teórico, que sea capaz de integrar, la materialidad, espacialidad, diseño, el sistema estructural, y su relación con el entorno que toma a la arquitectura como un modelo de pensamiento que logre interpretar una idea conceptual y funcional que se desenvuelva en diferentes lugares de trabajo en este caso Villa de Leyva, que logre entender el lugar en donde será implantado, sintetizando un problema reflejado y planteando estrategias para una óptima solución.

A nivel espacial del proyecto se implementó una estructura modular, tomando puntos y líneas como elementos de composición de un sistema estructural derivado de pórticos y

muros pantalla, en el primer nivel el proyecto se establece a partir una planta libre con la finalidad de liberar e integrar espacio público ya que la paramentación rígida establecida no permite la permeabilidad entre el espacio público y privado, estableciendo el primer nivel como un espacio de permeancia y transición que cuenta con la zona de boleterías para la terminal de transportes.

La zona de parqueaderos se implementó a nivel subterráneo a (-4.00M) con una rampa que cuenta con el porcentaje de inclinación permitido por la norma (12%) con la modificación de proponerlo a aire libre ya que el proyecto cuenta con una variedad de visuales horizontales y verticales que brindan al usuario una posibilidad de experimentar y transitar el proyecto, generado distintas perspectivas y diferentes sensaciones.

El proyecto en el segundo nivel cuenta con espacios se configuran a través de una serie de recorridos y permanencias (cubiertas transitables) que le dan una serie de características únicas en la distribución del equipamiento en la segunda planta se desarrolla el programa de zona administrativa, baños, cafeterías, locales comerciales y un espacio de espera para los usuarios que llegan a las terminal de transportes, un tema importante de resaltar son las cubiertas transitables que tienen un papel fundamental en proyecto ya que cumplen con diferentes funciones dentro de la terminal , una de ella es establece como espacios de transición entre los recorridos y las permanecías, también cumple el objetivo de innovar con un planteamiento diferente ya que en el lugar de trabajo las cubiertas son en teja de barro, a dos aguas. Generando unas visuales únicas que el usuario no va a encontrar en otra edificación dentro del territorio.

Resultados

La consolidación urbana, de Villa de Leyva se implementó por medio de una sucesión de espacios que revitalizaron y diluyeron los límites espaciales y naturales logrando un casco urbano integral el cual cuenta ahora con espacios de transición, zonas blandas, zonas de permanencias, espacios deportivos y equipamientos turísticos que articulan varios espacios y ejes fundamentales que en encontraban en grave estado de deterioro.

Consolidación del centro histórico de Villa de Leyva.

El tratamiento que se implementó en la quebrada San Francisco, se estableció sobre una zonificación en tres partes, un área se destinó a generar espacios de recreación, luego en el área en el que se encuentra la terminal de transportes se generó una serie de usos destinados al comercio con el fin de proporcionar a los usuarios que llegan a este punto cuenten con un servicio de equipamientos destinados al turismo y se implanto un módulo progresivo con distintos usos, debido a la necesidad evidente de vivienda se establece dentro de la propuesta un espacio destinado que se articula con el proyecto urbano en general, brindando a la población de escasos recursos la posibilidad de tener una vivienda digna para sus familias.

Por ultimo una zona destinada a actividades pasivas, para la población turística y local. Estos factores son los que consolidan y jerarquizan un eje natural brindándole diferentes condiciones de permanencia con múltiples actividades para diferentes usuarios que se encuentran con múltiples actividades así como diferentes tipos de suelos los cuales proporcionan diferentes tipos de sensaciones, la fitotectura toma el papel de revitalizar la estructura ecológica principal y se establece sobre los espacios de permanencia con el fin de complementar a los espacios de intervención. (Ver Figura 7)



Figura 7. Planta general, propuesta de rehabilitación de la quebrada San Francisco, Villa de Leyva (Sanchez J. , PHOTOSHOP, 2018)

PROYECTO TIPOLOGICO, TERMINAL DE TRANSPORTES.

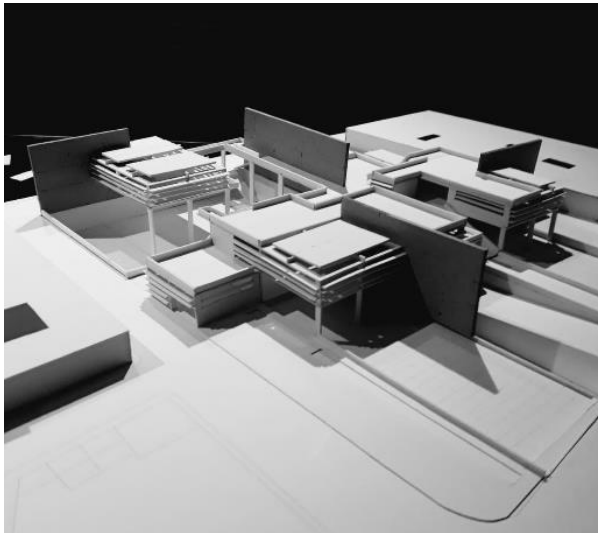


Figura 9. Maqueta, proyecto arquitectónico 2 (Sanchez J. , Fotografía , 2018)

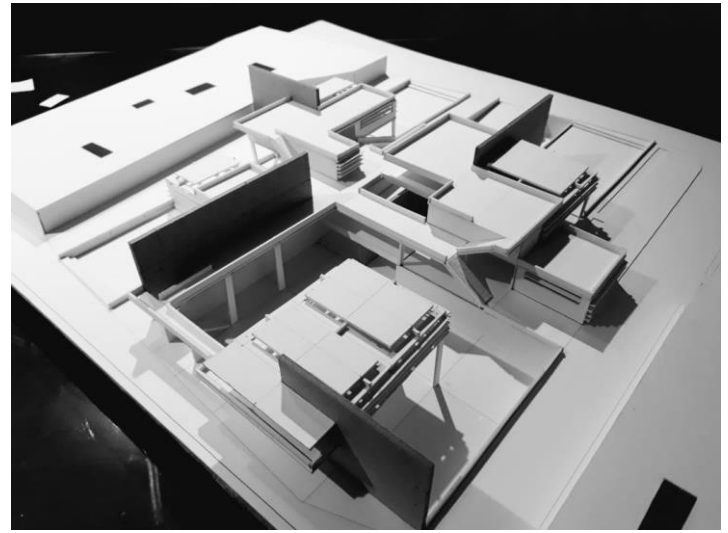
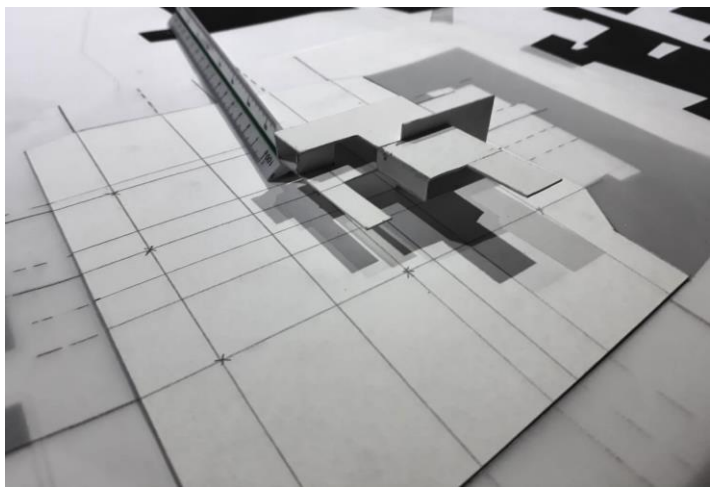


Figura 8. Maqueta, proyecto arquitectónico 1 (Sanchez J. , Fotografía , 2018)

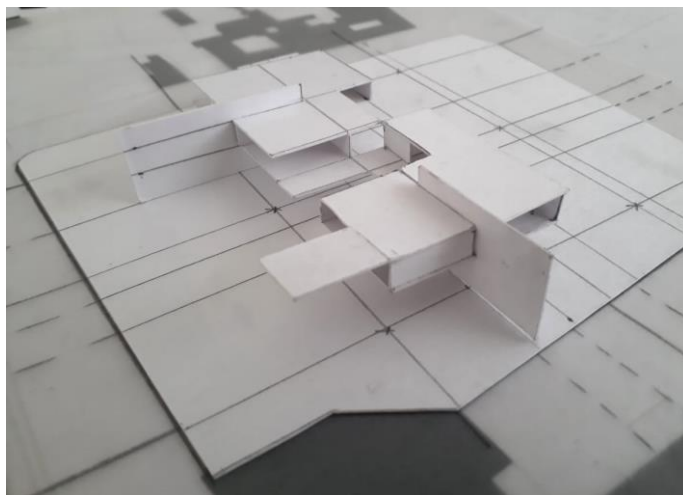
Como resultado de la implantación de un equipamiento destinado al turístico “terminal de transporte” se obtuvo un objeto arquitectónico que cuenta con características de una arquitectura contemporánea, logro implantarse de manera óptima respecto a la arquitectura de Villa de Leyva y colocando una semilla “arquetipo” como un módulo de crecimiento que transforma y se incorpora de forma natural. Cuenta con una posibilidad de desarrollo ya que respeta la trama existente y es capaz de adaptarse a cambios estableciéndose como una célula que se modifica a partir de las necesidades del lugar de trabajo. Es un proyecto el cual se entiende en conjunto y por lo tanto toma características propias del lugar y las reinterpreta estableciendo su propia identidad tomando elementos arquitectónicos antiguos e incorporarlos a la época actual del siglo XXI en el cual se requirió un tratamiento diferente puesto que las necesidades actuales no son acordes con una tipología arquitectónica colonial, Pero siendo consiente del valor histórico y cultural que esta tiene. (Ver Figura 8-9)

Desarrollar la idea de espacios colectivos del Team 10 como entornos donde los habitantes desempeñarían un papel activo. Así, la matriz de los espacios en el edificio eran diseñados de tal manera que estudiantes y profesores fueran capaces no sólo de desarrollar diferentes prácticas

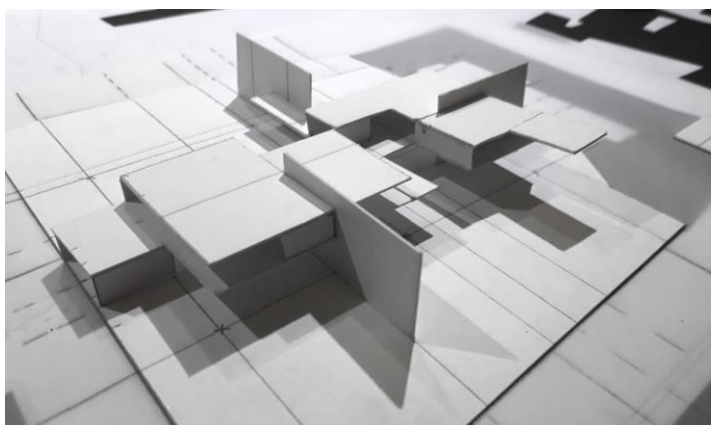
y formas de apropiación en sus espacios colectivos, sino también de modificar, transformar y reconstruir algunas de sus partes a través del tiempo. Estos espacios colectivos se desarrollaron como un lugar don-de no sólo las nuevas prácticas espaciales era permitida constantemente, sino que también diferentes y variadas relaciones entre el individuo y el colectivo podían ser posibles. (Ver Figura 10-12) (SMITHSON, 1947)



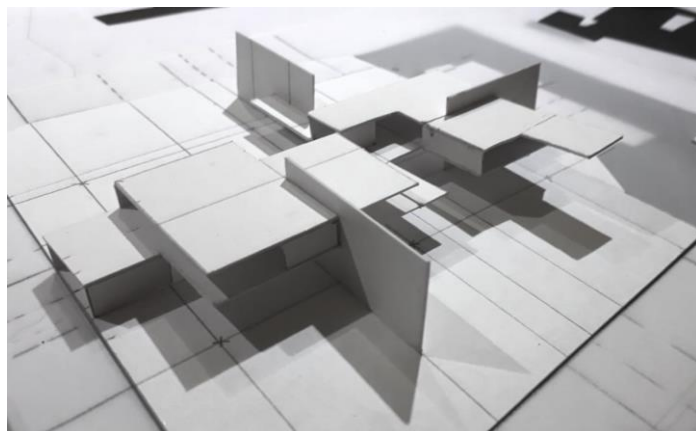
*Figura 10. Terminal de transporte (Sanchez J. ,
Fotografía , 2018)*



*Figura 11. Arquetipo modelo progresivo 1 (Sanchez
J. , Fotografía , 2018)*



*Figura 13. Terminal de transporte 2 (Sanchez J. ,
Fotografía , 2018)*



*Figura 12. Arquetipos modelo progresivo 2. (Sanchez
J. , Fotografía , 2018)*

Este proyecto es una excusa para platear una teoría arquitectónica, cambiando la idea que se tiene de un edificio fijo, en cambio se estableció un edificio que tomo un carácter de prospectiva que incorpora una cuarta dimensión a la propuesta la del **“tiempo”** que proporciona al objeto arquitectónico condiciones de mutabilidad a lo largo de su vida útil. El carácter del proyecto es proporcionar una red, la cual se pueda convertirse en un modelo generador de espacios.

El arquetipo se generó a partir de las condiciones morfológicas del entorno, proporcionándole una identidad de orden superior al proyecto que se obtuvo de las dimensiones de las manzanas, el perfil vial, de la composición y distribución del lugar de trabajo con la finalidad de restablecer la densidad y la escala del entorno generando una compensación de espacios los cuales diluyan los límites espaciales entre lo público y lo privado en la ocupación de Villa de Leyva para que a nivel espacial se tenga la posibilidad de generar cambios como: que un espacio exterior pueda volverse pequeño, mediano, así como grande y vacío.

Sistema Estructural “Tectónica”

El término “tectónica” fue la base para generar el sistema estructural del proyecto, se planteó con la misma línea teoría, el resultado fue una estructura metálica ensamblada a una serie de muros estructurales en mampostería, que le dan al proyecto un aspecto de ligereza transmitiendo las fuerzas por una serie de apoyos puntuales y líneas (muros de carga). El sistema de cimentación se desenvuelve a partir de zapatas puntuales de (1.80CM X 1.80CM) para los pórticos metálicos y zapatas corridas que soportan los muros estructurales. Las placas de entrepiso se desenvuelven en una red de vigas y riostras metálicas, que soportan el sistema de entrepiso hecho en superboard. Este tipo de aplicación permite realizar el montaje de una losa de entrepiso rápidamente ya que no requiere tiempos de fraguado de la estructura portante y permite contar con unas condiciones de limpieza y orden en la obra excepcional.

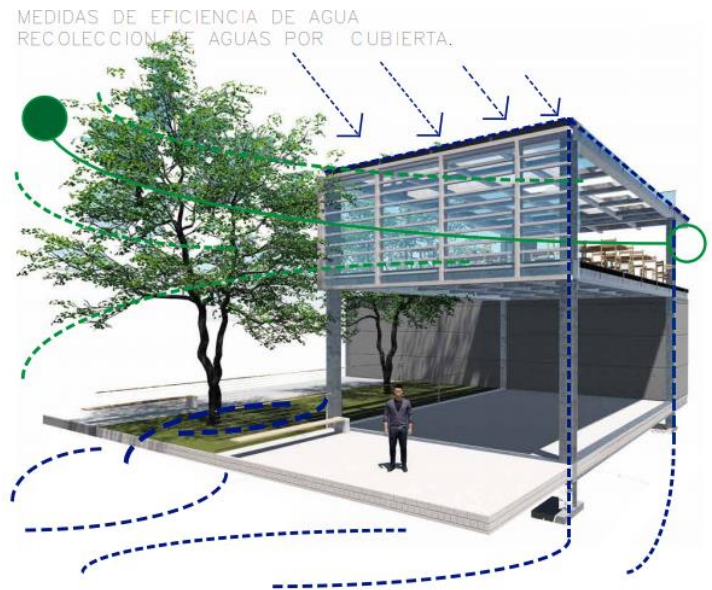
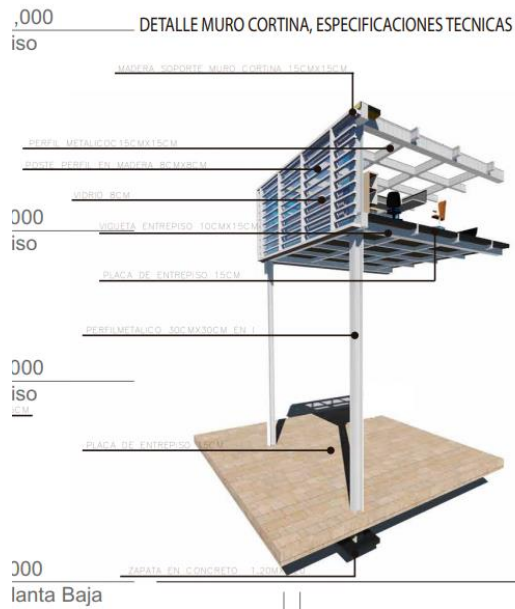


Figura 14. Planteamiento espacial centro de innovación automotriz (Sanchez J. , PHOTOSHOP, 2018)

La sostenibilidad del proyecto fue un factor que se tuvo en cuenta y se implementaron diferentes estrategias para lograr que cumpla con parámetros ambientales establecidos como recolección de aguas lluvias por cubiertas, para solucionar el tema de medidas de eficiencia de agua, la implementación de paneles solares redujo en el proyecto el consumo energético, y a nivel de diseño se implementó un sistema de ventilación cruzada para evitar el uso de calefacción en los espacios de permanencia, en cuanto a la asolación se planteó una fachada (muro cortina) que permite una solución eficiente para la asolación y ventilación del proyecto. (Ver Figura 14)

“Se puede decir que el Mat-Building personifica el anónimo colectivo; donde las funciones vienen a enriquecer lo construido y el individuo adquiere nuevas libertades de actuación gracias a un nuevo y cambiante orden, basado en la interconexión, los tupidos patrones de asociación y las posibilidades de crecimiento, disminución y cambio. El camino hacia el Mat-Building comenzó sin un rumbo concreto: el primer estudio del Team10 sobre este ámbito conceptual apareció en el artículo conjunto “the Primer” (AD 12/61). El concepto fue tomando forma progresivamente, moldeándose a través de

proyectos que, a principios de los setenta, empezaron a materializarse. Es en este momento cuando la noción de Mat-Building se convierte en algo reconocible.”.

(SMITHSON, 1947)

Discusión

La importancia de un proyecto de esta magnitud, de generar un sistema de pensamiento diferente y tema de discusión, genera resultados óptimos para proporcionar diferentes alternativas de cómo se puede llegar a intervenir un territorio que cuenta con condiciones preestablecidas, implantando múltiples estrategias como la revitalización de un espacio o lugar de trabajo (Villa de Leyva), interpretar de manera consiente las condiciones espaciales y morfológicas que conforma la red integral funcional en que se establece una población urbana en el territorio, de tal manera que se tenga objetividad a la hora de plantear propuestas que puedan llegar a transformar condiciones espaciales, demográficas, culturales, sociales y tipológicas. La planificación urbana se propone como tema central en el proyecto en la discusión sobre cómo se puede llegar a transformar el centro histórico de Villa de Leyva con un modelo arquitectónico y urbano progresivo, con el único fin de desaparecer límites naturales y espaciales para lograr una relación entre la población local y flotante, con un proyecto el cual supla necesidades actuales y a futuro que se presenten.

La necesidad de brindar flexibilidad a una estructura planteada para ser ajena a cambios, por medio de una red integral la cual sea capaz de adaptarse y después apropiarse de la trama urbana de Villa de Leyva, generando así cambios significativos en la manera en la que se percibe un pueblo colonial al que se atribuyen cualidades como modelo arquitectónico de su época, un lugar de gran valor histórico en el cual se desenvuelven equipamientos coloniales y turísticos los cuales corroboran este punto, la población local se ve afectada y desplazada por la idea de establecer Villa de Leyva como un pueblo destinado al turismo, esta población llega buscado lugares que brinden sensación de estar en un lugar atemporal que se detuvo en el tiempo. Una característica única que no cualquier ciudad, pueblo, o municipio posee, este último aspecto en importante resaltarlo ya que es la esencia del lugar de trabajo y fue la base del modelo de pensamiento del proyecto proporcionar valores agregados, lograr enriquecer y diluir los límites que afectan la manera en el cual la población dispone y transita el territorio,

optimizando la manera en la cual la población se apropia del espacio que ahora tiene la capacidad de adaptarse y moldearse según las necesidades del usuario.

Conclusiones

El único fin del proyecto fue establecer, que un proyecto se puede solucionar de múltiples maneras, según la perspectiva que tenga cada persona y su manera de pensar acerca del lugar. es ilógico plantear un modelo de solución único simplemente porque se presenta de manera funcional se debe brindar la posibilidad de que cada estudiante genere mecanismos de reflexión y la capacidad de mirar más allá de unos modelos establecidos que limitan nuevas posibilidades y alternativas que pueden llegar a solucionar aspectos que no se habían contemplado dentro de la arquitectura actual, encontrar la pieza faltante, el engranaje que no funciona encontrar el problema a situaciones críticas que se presentan en la ciudades actuales, pueblos o municipios y mejorar la forma que tenemos de habitar y percibir el espacio en donde nos establecemos.

Se logró implementar un proyecto alternativo a las condiciones establecidas, con múltiples alternativas espaciales y de uso, rehabilitando un límite natural que afectaba la disposición y apropiación de Villa de Leyva, en cuanto al proyecto arquitectónico se estableció un arquetipo que logo transformar y apropiarse del casco urbano, agregando cualidades a las que ya estaban establecidas en el lugar logrando una consolidación urbana y arquitectónica integral.

A nivel social, cultural y espacial se implantaron aportes significativos con el único fin de mejorar la calidad de vida de la población local por medio de una red de viviendas de interés social, en cuanto a la población turística se logró establecer equipamientos destinados al turismo, también un proyecto urbano con múltiples actividades el cual se establece ahora como un eje natural. Que fomente el ecoturismo y atraiga diferentes tipos de población turística.

Referencias

- Anonimo. (2018). Obtenido de <https://www.google.com/maps>
- Arkiplus. (2018). Obtenido de <http://www.arkiplus.com/tectonica-en-la-arquitectura>
- Brau, G. (2011). Obtenido de <http://www.arquitecturas.com/2012/12/mat-building.html>
- CENTRALDECO. (09 de Noviembre de 2016). Obtenido de <http://marmolesarca.com.mx/blog/la-arquitectura-contemporanea-una-vision-de-la-identidad-latinoamericana/>
- Colombia, U. C. (2018). Revista de Arquitectura. *Universidad Catolica de Colombia* .
- ECURED. (2018). Obtenido de https://www.ecured.cu/Arquitectura_contempor%C3%A1nea
- Garde, J. P. (2018). Obtenido de <https://definicion.de/claustro/>
- LE-DUC, V. (22 de Enero de 2012). Obtenido de <https://teoriatres.wordpress.com/2012/01/22/lo-estereotomico-y-lo-tectonico/>
- Ojeda, M. L. (2017). Obtenido de <https://docplayer.es/50989706-Mat-building-evolucion-de-la-arquitectura-actual-hacia-el-mat-building-como-reconocer-y-leer-un.html>
- otros, G. D. (2015). Obtenido de <https://publicaciones.ucatolica.edu.co/aprendizaje-44-composicion-y-emplazamiento-en-el-proyecto-de-arquitectura-un-dialogo-entre-las-aproximaciones-analogica-y-tipologicahtml>
- Sanchez, J. (2018). Fotografia .
- Sanchez, J. (2018). PHOTOSHOP.
- Sanchez, J. D. (2018). AUTOCAD.
- Simonnet, C. (2012). Obtenido de <https://revistas.uniandes.edu.co/doi/pdf/10.18389/dearq10.2012.03>
- SMITHSON, A. (Septiembre de 1947). Obtenido de https://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2099/14185/Como%20reconocer%20y%20leer%20un%20mat-building_Alison%20Smithson.pdf

Anexos

- A. Planta de cubierta, arquitectónico. (Ver Figura 15)
- B. Planta de parqueadero, arquitectónico. (Ver Figura 16)
- C. Planta de primer nivel arquitectónico. (Ver Figura 17)
- D. Planta segundo nivel, arquitectónico. (Ver Figura 18)
- E. Corte A-A arquitectónico. (Ver Figura 19)
- F. Corte A-B arquitectónico. (Ver Figura 20)
- G. Render, proyecto terminal de transportes. (Ver Figura 21)
- H. Render, proyecto terminal de transportes. (Ver Figura 22)

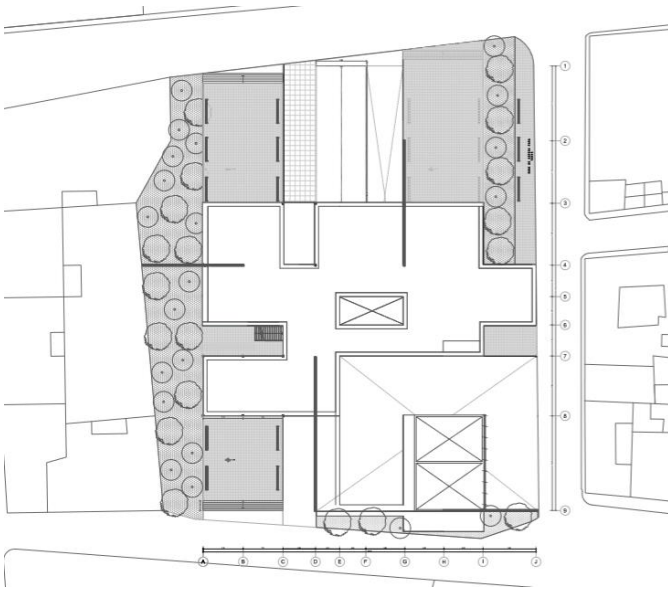


Figura 15. planta de cubierta arquitectónico.
(Sanchez J. D., 2018)

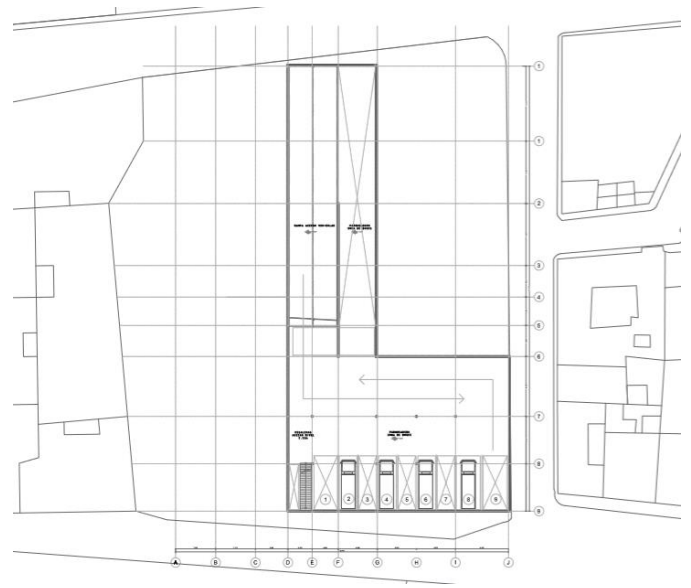


Figura 16. Planta de parqueadero arquitectónico
(Sanchez J. D., 2018)

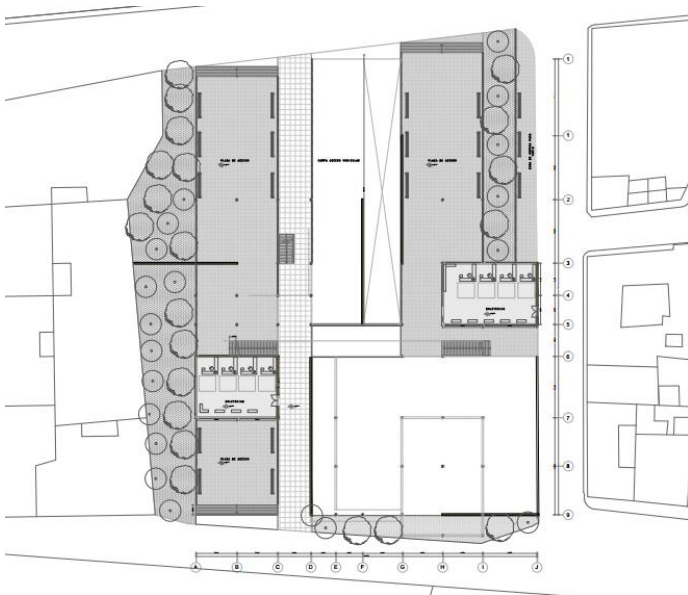


Figura 17. Planta Primer nivel (Sanchez J. D., 2018)



Figura 18. Planta Segundo nivel (Sanchez J. D.,
2018)

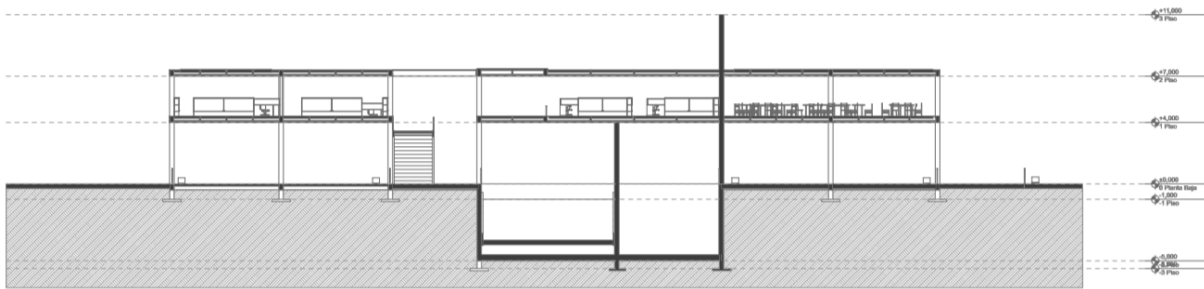


Figura 19. Corte A-A arquitectónico (Sanchez J. D., 2018)

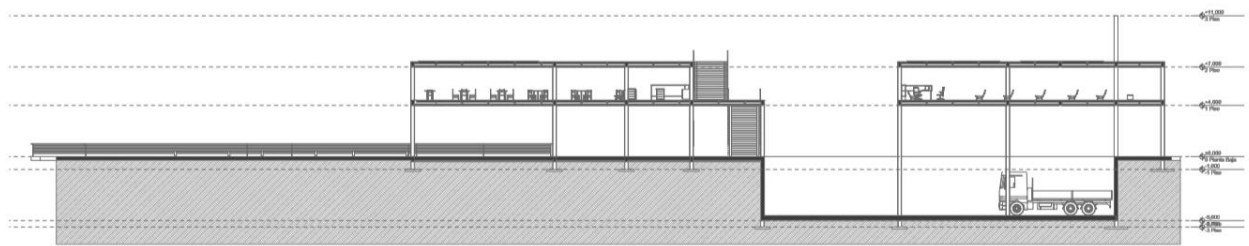


Figura 20. Corte A-B arquitectónico (Sanchez J. D., 2018)



Figura 22. Render, proyecto arquitectónico (terminal de transportes) (Sanchez J. D., 2018)



Figura 21. Render, proyecto arquitectónico (terminal de transportes) (Sanchez J. D., 2018)

