

**REVITALIZACIÓN DE LA CALLE CARLOS SARMIENTO LORA
COMO PRINCIPAL ESTRUCTURANTE FÍSICO DENTRO DEL
ÁREA CENTRO DE LA CIUDAD DE TULUÁ DEPARTAMENTO
DEL VALLE DEL CAUCA**

**TRABAJO DE GRADO PARA OPTAR AL TÍTULO DE :
ARQUITECTA**

**FACULTAD DE INGENIERÍA Y ARQUITECTURA
DEPARTAMENTO DE ARQUITECTURA
UNIVERSIDAD NACIONAL DE COLOMBIA
SEDE MANIZALES
2003**

**REVITALIZACIÓN DE LA CALLE CARLOS SARMIENTO LORA
COMO PRINCIPAL ESTRUCTURANTE FÍSICO DENTRO DEL
ÁREA CENTRO DE LA CIUDAD DE TULUÁ DEPARTAMENTO
DEL VALLE DEL CAUCA**

**MARTHA LUCÍA VARGAS S
BEATRIZ EUGENIA OSORIO**

**DIRECTOR:
ARMANDO ARTEAGA**

**FACULTAD DE INGENIERÍA Y ARQUITECTURA
DEPARTAMENTO DE ARQUITECTURA
UNIVERSIDAD NACIONAL DE COLOMBIA
SEDE MANIZALES
2003**

RESUMEN

TITULO REVITALIZACION de la calle Carlos Sarmiento Lora como principal estructurante físico del área centro de la ciudad de Tulúa Valle del Cauca.

DIRECTOR Armando Arteaga

ESTUDIANTES Martha Lucia Vargas Saavedra
Beatriz Eugenia Osorio Osorio

Facultad de ingeniería y Arquitectura
Universidad Nacional de Colombia Sede Manizales

Ubicado en la ciudad de Tulúa Valle del Cauca, área centro, este proyecto se desarrollo a partir de la estructuración del sistema de espacio publico del centro de Tulúa; a través de la intervención de la calle Sarmiento Lora y de las propuestas arquitectónicas planteadas de la siguiente forma:

- ✓ □ Diseño de un centro comercial (Zona actual terminal de transporte).
- ✓ □ Rediseño del parque de Bolívar y las zonas próximas al río Tulúa

ABSTRACT

TITULO REVITALIZACION de la calle Carlos Sarmiento Lora como principal estructurante físico del área centro de la ciudad de Tulúa Valle del Cauca.

DIRECTOR Armando Arteaga

STUDENTS Martha Lucia Vargas Saavedra
Beatriz Eugenia Osorio Osorio

**University National of Colombia
City Manizales**

It is in theTuluá Valle, middle area

This project developed to begin of the structure from the public side midtown; through intervention of the Sarmiento Lora street and architectural purpose given of the next form:

- ✓ **Design of shopping center (Actual Bus Station)**
- ✓ **Redesing Bolivar square and the next to Tuluá river.**

TABLA DE CONTENIDO

INTRODUCCIÓN

TEJIDO ORIGINAL 4

1. TEMA DE LA PROPUESTA 5

1.1 TEMÁTICA. DISEÑO URBANO 5

1.2 TEMA. ARTICULACIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO EN EL CENTRO DE TULÚA 6

2. TÍTULO 7

3. ANTECEDENTES 8

3.1 ESTUDIOS DE CASO 10

3.1.1 ESPACIO PÚBLICO 11

4. AREA PROBLEMÁTICA 11

4.1 EL CENTRO URBANO 11

4.1.1. EL ESPACIO PÚBLICO DE TULÚA 12

5. JUSTIFICACIÓN 12

6. OBJETIVOS 14

6.1 OBJETIVO GENERAL 14

6.2 OBJETIVOS PARTICULARES 14

7. ALCANCE DEL TRABAJO 15

7.1 TEJIDO ORIGINAL 15

7.2 TEJIDO TRANSFORMADO 15

7.3 TEJIDO PROPUESTA 15

7.3.1. CALLE SARMIENTO 16

7.3.2. AREA DEL ACTUAL TERMINAL DE TRANSPORTES 16

7.3.3. CRUCE DEL PARQUE BOLIVAR Y EL RIO TULÚA 17

8. MARCO CONCEPTUAL 17

TEJIDO TRANSFORMADO 17

TULUA VALLE DEL CAUCA

9. ASPECTOS GENERALES 24

9.1 LOCALIZACIÓN 24

9.2 LÍMITES 24

9.3 EXTENSIÓN 24

9.4 TOPOGRAFÍA 24

9.5 CLIMA 24

9.6 POBLACIÓN 25

9.7 SALUD 26

9.8 TRANSPORTE 26

9.9 ECONOMÍA 26

9.10 RESEÑA HISTÓRICA 27

10. ANÁLISIS URBANO 29

10.1 ESTRUCTURA VIAL 29

10.2 EQUIPAMIENTOS PRINCIPALES 32

10.3 ÁREAS DE ACTIVIDAD 35

10.4 ELEMENTOS DE IMAGEN 37

10.5 ESTRUCTURA URBANA 39

11. ANÁLISIS DEL SECTOR 41

11.1 MORFOLOGÍA 41

11.1.1 NOLLY 41

11.1.2 ALTURAS DE LAS CONSTRUCCIONES 43

11.2 USOS DEL SUELO 44

11.3 ESTRUCTURA ARQUITECTÓNICA 47

11.3.1 ESTADO DE LAS CONSTRUCCIONES 47

11.3.2 PATRIMONIO ARQUITECTÓNICO	48	12.4 SISTEMA CULTURAL	96
11.3.2.1. TEATRO SARMIENTO	48	12.5 SISTEMA ADMINISTRATIVO	99
11.3.2.2. PALACIO DE JUSTICIA	49	13. DEFINICION DEL AREA DE TRABAJO	101
11.3.2.3. BIBLIOTECA MUNICIPAL	49	13.1 ESPACIO PUBLICO	101
11.3.2.4. IGLESIA SAN BARTOLOMÉ	49	13.2 VIVIENDA	101
11.3.2.5. AREA TERMINAL DE TRANSPORTE	51	13.3 COMERCIO	102
11.3.2.6. EL CONJUNTO ARQUITECTÓNICO	51	13.4 SERVICIOS	102
11.4 ESTRUCTURA CIRCULATORIA	51	14. PROBLEMATICAS, ACCIONES Y ESTRATEGIAS	103
11.5 ESTRUCTURA VERDE	55	14.1 ESPACIO PUBLICO	103
11.6 ESPACIO PUBLICO	56	14.2 VIVIENDA	104
11.6.1. PARQUE BOYACA	58	14.3 COMERCIO	105
11.6.2. PARQUE BOLIVAR	58	14.4 SERVICIOS	105
11.6.3. CALLE SARMIENTO LORA	59	15. CARACTERIZACIÓN DE LA PROPUESTA	106
11.7 ELEMENTOS DE LA IMAGEN	59	15.1 CARÁCTER DE ESPACIO PÚBLICO	106
11.7.1 ENTREVISTAS EN EL ESPACIO PUBLICO	61	15.2 CARÁCTER COMERCIAL	106
11.7.2 SIMBOLO	62	15.3 CARÁCTER CULTURAL	106
11.7.3 ENTREVISTAS SIMBOLOS EN EL ESPACIO PUBLICO	63	16. PROPUESTAS URBANAS PARA EL SECTOR	106
11.7.4 EL ESPACIO PUBLICO EN EL CENTRO DE LA CIUDAD DE TULÚA	64	16.1 TRAMO ORIENTE	107
11.7.5 INTERPRETACIÓN DEL ESPACIO PUBLICO DEL AREA CENTRO DE TULÚA65	64	16.2 TRAMO OCCIDENTE	107
11.7.5.1. MOVILIDAD	66	17. MEMORIA	108
11.7.5.2. PERMANENCIA	71	18. ACTUACIONES PARTICULARES	116
TEJIDO PROPUESTA		18.1 SEMIPEATONALIZACIÓN DE LA CALLE 27	116
12. PROYECTOS URBANOS PARA LOS SISTEMAS QUE COMPONEN EL AREA CENTRAL	83	18.2. HITO AMBIENTAL (cruce del parque Bolívar y el río Tulúa)	117
12.1 SISTEMA COMERCIAL Y DE SERVICIO	83	18.3. REDISEÑO DEL ÁREA DEL ACTUAL TERMINAL DE TRANSPORTES	120
12.2 SISTEMA DE ABASTECIMIENTO	88	19. AMOBLAMIENTO URBANO	124
12.3 SISTEMA VIAL	91	PLANOS DEL PROYECTO	
		ANEXOS	
		BIBLIOGRAFÍA	
		INDICE DE PLANOS y TABLAS	

CONTENIDO !!



“REVI TALI ZACI ÓN DE LA CALLE CARLOS SARMI ENTO LORA COMO PR INCI PAL ESTRUCTURANTE F ÍSICO DENTRO DEL ÁREA CENTRO DE LA CIUDAD DE TULUÁ DEPARTAMENTO DEL VALLE DEL CAUCA”



INTRODUCCIÓN

“La nueva forma de hacer ciudades se ha basado en la producción de planes masivos, que tienen como objetivo cambiar nuestras ciudades agrandándolas, olvidándose del tejido urbano que cada vez más distorsiona el tradicional, hemos perdido así nuestra imagen de ciudad colombiana, hemos olvidado que esta fue basada en el espacio público y pensaba como sitio de encuentro y participación de la comunidad. Estos hechos anteriores que

hicieron parte de nuestras ciudades son los que hoy hacen parte de nuestro centro de ciudad; centro que a través del tiempo y más aun en nuestros días actúa como un espacio activo, que debido a las características de su ocupación, permite una coordinación de las actividades urbanas, una identificación simbólica y ordenada de esas actividades y, por consiguiente, la creación de las condiciones necesarias a la comunicación entre los actores”.¹

En Este trabajo académico se desarrolló un proyecto urbano que estructura el sistema de espacio público del centro de

¹ CASTELLS, Manuel, Problemas de Investigación En Sociología Urbana. S XXI España: 4ª Edición Madrid, 1975. P. 168

Tuluá, resolviendo la problemática que presenta y que afecta a sus dos principales ordenadores: la calle Carlos Sarmiento Lora y el borde del río Tuluá, por medio de decisiones como:

- Plantear proyectos urbanos para los diferentes sistemas que componen el centro de la ciudad como son: el sistema comercial y de servicios, de abastecimiento, vial, cultural ambiental y el administrativo.
- Erradicar el uso del terminal de transportes de su ubicación actual en el sector occidental del centro



- Estructuración de la calle Carlos Sarmiento Lora, por medio de la configuración de un recorrido peatonal
- El rediseño del parque Boyacá, ubicado en el extremo oriental de la ciudad

El proyecto está conformado por unas propuestas arquitectónicas y de espacios públicos, planteadas de la siguiente manera:

- Diseño de un centro comercial ubicado en el lote donde hoy se encuentra el terminal de transportes
- Semipeatonalización de la calle Carlos Sarmiento Lora (calle 27) en el tramo que comprende de la carrera 20 a la carrera 28.

Rediseño del parque Bolívar y las zonas próximas al río Tuluá, redefiniendo la biblioteca Municipal por medio de la valoración del volumen arquitectónico ubicado frente al parque.

1.TEMA DE LA PROPUESTA

1.1. TEMÁTICA DISEÑO URBANO

La ciudad como artificio, es una construcción humana, que simula y refleja el comportamiento de los organismos vivos; por lo tanto es autónoma en su desarrollo y se encuentra cualificada en su capacidad de transformación, la cual le ofrece al espacio, un dinamismo tanto físico como simbólico.



Plantear el tema de la capacidad de transformación de la ciudad nos conduce a reflexionar en el diseño urbano, entendido éste desde la perspectiva del arte de interpretar, entender y diseñar extensiones del territorio, importantes tanto en dimensión como en significado, lo cual se constituye en una etapa previa, fundamental para el buen desarrollo arquitectónico tanto de un espacio abierto como de una construcción.

“La práctica del diseño urbano es una mezcla de planeación y diseño que genera escogencias, facilita decisiones y provee el patrón para una posterior actividad de diseño directamente conectada a la ejecución de una idea”².

² ANÓNIMO. ¿Qué es el diseño urbano?: rango de alternativas conceptuales. En: documentos suministrados para el taller de arquitectura VII. Pensylvania: Universidad de Pensylvania, Facultad de Arquitectura. 1998. P. 1-3.

“Así mismo lo urbano se refiere a la serie de relaciones dadas entre las estructuras físicas de la ciudad, la cual habla de su forma, mientras que lo urbano habla de la vida que hay en su interior; lo urbano trasciende las fronteras físicas”³.

La presente propuesta se desarrollará, teniendo en cuenta ambas definiciones: “Diseño Urbano y lo Urbano”, apoyada tanto en la estructura de espacialidades públicas como en sus transformaciones físicas y simbólicas, (en el área centro de la misma) las cuales son producto de la proyección del hombre “habitante urbano” en su hábitat.

³ DELGADO, Manuel. La Ciudad No Es Lo Urbano. En: Ciudad Líquida, Ciudad Interrumpida. Medellín: Universidad de Antioquia, 1999. P. 9.

1.2. TEMA

ARTICULACIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO EN EL CENTRO DE LA CIUDAD

En la ciudad actual confluyen hechos y fenómenos urbanos establecidos por influencias económicas, políticas, tecnológicas y culturales, las cuales modifican de manera simbólica y física la ciudad y sus estructuras; (como son el centro y su espacio público) de ahí que estos hechos se manifiesten en el exceso de vitalidad y dinamismo urbano.

Este exceso de vitalidad es una de las principales cualidades del centro urbano actual, a la vez que es una de las transformaciones que las ciudades han venido presentando a través del tiempo, de ahí que esta sea entendida como un problema y no como una oportunidad.



Además, el exceso de vitalidad va acompañado de variables como la confluencia de funciones, las cuales generan crecimiento, transformación y auge en la ciudad, así como el dinamismo y la actividad que anima el espacio público de los centros urbanos, pues es en ellos donde el espacio público cumple su función en totalidad; “Éstos son el reflejo del desarrollo urbano y del país, de los desequilibrios sociales, del crecimiento de la administración pública, de la evolución del sector financiero, del surgimiento del sector informal...”⁴

Pero a pesar de esto en los centros aún existe un sentimiento de pertenencia e identidad por las funciones que desempeñan y han desempeñado a través de la historia, es allí donde está el pasado

⁴ SERNA, Alba Lucía. (compilador). El espacio público. En: Centro de ciudad realidad y perspectivas. Medellín: Corporación Cívica del centro, Alcaldía municipal de Medellín.

de los pueblos y el orgullo de sus habitantes, la razón de su presente, es en la confluencia de las memorias donde aún está vivo éste arraigo; arraigo que genera la necesidad de identificarnos en la colectividad al igual que sentirnos anónimos y libres el tema propuesto, de la mano de la articulación del espacio público, “ya que es allí donde anonimato y libertad alcanzan su máxima posibilidad...”⁵

“El centro de la ciudad es en su esencia, espacio de la heterogeneidad y de la diversidad”⁶ Ya que el centro como núcleo de articulación urbana está caracterizada por unos hechos significativos no sólo de tipo monumental, sino de tipo espacial. Dicho centro es también visto como un espacio de anonimato y libertad, siendo éstas unas de sus

⁵ Ibid.

⁶ Ibid

principales características, que lo constituyen en un elemento integrador de la ciudad.

2. TÍTULO

“Revitalización de la calle Carlos Sarmiento Lora como principal estructurante física dentro del área centro de la ciudad de Tuluá departamento del Valle del Cauca”

Este ejercicio de diseño se apoyará en el estudio del espacio público y en la transformación que éste ha tenido en los centros de las ciudades intermedias.

Teniendo en cuenta este soporte conceptual, el ejercicio de diseño intervendrá el actual

terminal----- y el cruce del parque Bolívar con el río-----, los cuales como nodos tensionantes de la calle Sarmiento (principal calle comercial de Tuluá) conformarán un sistema de espacio público dentro del área centro de la ciudad.

3. ANTECEDENTES

La región que hoy ocupa el municipio de Tuluá, adquirió fama por su desarrollo agrícola y comercial, aunque el sector agrícola ha perdido preponderancia: el sector de servicios ha jalonado la economía del municipio y le ha impuesto su característica dinámica.

Un elemento de notable importancia, sobre el cual se debe insistir, es el hecho de que Tuluá se convierte en un foco comercial y de servicios ya que posee una posición estratégica, debido a su localización intermedia en el triángulo de oro conformado por Cali, Medellín y Bogotá; y sus

interconexiones viales con otros municipios planteadas desde la década de los 80, donde se estructura un plan de desarrollo integral que establece los parámetros inmediatos de ciudad, sus áreas de expansión urbana y la evolución racional y lógica de su infraestructura. Esto hace que la economía de Tuluá no dependa exclusivamente de las demandas internas, sino que sobre éstas tengan influencia más de diez municipios a su alrededor, entre los cuales se encuentran además de sus zonas limítrofes, los municipios de Bolívar, Roldanillo y Zarzal.

Esto se ve reflejado en su estructura de transporte, donde sus principales oportunidades de desarrollo están sobre la troncal de occidente, en relación con el puerto de Buenaventura y con la región cafetera, a lo que se suma la red vial que la une con otros municipios de la zona, donde se destaca la ampliación de la vía Buga-Tuluá y Tuluá la Paila





que disminuyen el tiempo de comunicación con la capital del departamento del Valle del Cauca; y su futura Tuluá-Riofrío, que pretende mejorar cada vez más la seguridad, la comodidad y la rapidez del transporte terrestre y por tanto sus relaciones comerciales a escala regional.

Estas relaciones a escala regional se ven interrumpidas cuando esos flujos ingresan a la estructura vial urbana, ya que esta no es la adecuada para soportar la infraestructura comercial, base de la economía de la ciudad. Debido a ésta deficiencia en cuanto a la infraestructura interna, se ven afectados los habitantes de dicho municipio, puesto que sus principales calles y demás servicios ubicados en el centro han sufrido un deterioro físico en la calidad tanto de sus estructuras, como de su entorno y del medio en el cual se manifiestan las redes intangibles de interacción social.

Tuluá como ciudad intermedia posee una serie de características, dentro de las cuales encontramos menor tendencia al crecimiento demográfico, menor complejidad funcional y un papel de intermediación. Con el supuesto de un centro funcional diversificado en uso mixto que provee bienes y servicios, tendremos como resultado una actividad pública intensa, presentando tendencia al crecimiento urbano a través del eje de la calle y la presencia de rasgos modernos y en cierta forma postmodernos que en conjunto dan como resultado el desbordamiento incontrolable de su centro de ciudad y el crecimiento fragmentado de sus periferia.

A medida que unos grupos se apropian de ésta área central (sectores populares), se excluyen y abandonan otros grupos en conflicto (sectores medios y altos)

“ Lo abandonan primero como lugar de residencia, luego como lugar para la vida social, cultural y recreativa; lo evitan para actividades de comercio, finanzas, servicios, lo sufren ocasionalmente para una diligencia inevitable y en general se aprecian de o visitarlo ni necesitarlo ”⁷. Amenazando así su libertad y anonimato, negándose a una identidad colectiva. Sin embargo el centro sigue siendo aún lugar de memoria, representación simbólica, diversidad, anonimato, recreación, trabajo, etc.

En el centro de la ciudad de Tuluá, encontramos que su principal característica histórica, es el no haberse desarrollado alrededor de un parque principal o de una plaza mayor como en la mayoría de las ciudades hispánicas, su centro empezó a formarse sobre la margen derecha del río Tuluá y alrededor de lo que hoy se conoce como la calle

⁷ SERNA, Op.cit.



Sarmiento, la cual está sujeta a un escenario de congestión y fragmentación entre las estructuras anteriormente estables (como poder público y social) y el espacio público que ha quedado sumergido ante el impacto de la demanda de bienes y servicios que la ciudad hace sobre ese entorno y donde el centro como en cualquier ciudad colombiana se asocia con el significado de tierra de nadie o tierra de todos.

En la revisión bibliográfica realizada en la facultad de arquitectura de la Universidad Nacional sede Manizales, no se han encontrado trabajos de investigación que pretendan abordar el tema de los centros de ciudad paralelo al estudio del espacio público, aplicados a la ciudad de Tuluá, excepto en la tesis: "Readecuación y diseño del aeropuerto Farfán para la ciudad de Tuluá" de William Pulgarín, en la cual tratan temas específicos y abordan la temática del

diseño arquitectónico aplicada a proyectos puntuales.

En la revisión bibliográfica realizada en otros centros de documentación, se tuvo acceso a los proyectos planteados por el departamento de planeación municipal, que dando cumplimiento a lo contemplado en el plan de ordenamiento territorial, plantea la readecuación del espacio público en ciertas áreas de la ciudad a través de mobiliario urbano, y re acondicionamiento de lo que hoy corresponde al edificio de la galería como lugar adecuado para la reubicación de los vendedores ambulantes que hoy ocupan las zonas de la Calle Sarmiento. Igualmente se ha proyectado mediante el instrumento de plan parcial tanto un tratamiento para el centro de Tuluá como para la carrera 19 como avenida contigua al terminal actual de transportes de la ciudad.

Este trabajo, también se ha apoyado desde la óptica de los antecedentes bibliográficos, en el trabajo de tesis: "Espacio público y ciudad intermedia, en la modernidad contemporánea" cuya autora es la arquitecta Isabel Llanos.

3.1 ESTUDIOS DE CASO

Buscando conocer y analizar las diferentes variaciones del tema del espacio público, el diseño urbano y la conformación de focos comerciales de acuerdo a las situaciones contextuales en que se desarrollen, como temáticas afines a la propuesta general y a la actuación puntual, se presenta de una forma general el siguiente proyecto, el cual adquiere la clasificación como antecedente, ya que es considerado un buen ejercicio de diseño que aunque se desarrolla en un contexto urbano diferente a la ciudad de Tuluá, tiene en común con la propuesta aquí planteada, el deseo de dar



Alba Lucía Serna en: centros de ciudad, realidad y perspectivas, plantea que el proceso de modernización ha sido visto en la construcción de una ciudad nueva como la alternativa de edificar sobre la anterior, donde dicha ciudad nueva ratifica el desequilibrio, el reduccionismo y la falta de integración de nuevas propuestas al no brindar alternativas; ofreciendo únicamente soluciones a través de obras nuevas, las cuales desechan lo que existe, y olvida el espacio simbólico que fue estructurante en sus inicios y que necesita ser parte activa de la ciudad actual.

4.1.1. EL ESPACIO PÚBLICO DE TULUA

La Calle Sarmiento es la principal senda comercial de la ciudad de Tuluá, de ahí que este uso del suelo sea en la actualidad, la principal causa de la invasión y exagerada utilización de la capacidad portante del espacio público del área central de la ciudad, presentando un exceso de

actividad urbana que es posible de medir estableciendo la relación entre la dinámica del lugar y la capacidad física del espacio para albergar tanto la movilidad urbana como las transformaciones propias al cambio de usos del suelo que se van presentando en el tiempo, paralelo a esto, otro de los problemas que se presentan en el espacio público es la manera como el transeúnte es sometido a participar en un escenario de congestión y desorden.

Esta espacialidad pública de la ciudad ha quedado sumergida ante el impacto de la oferta y la demanda de bienes y servicios, lo cual ha obligado a improvisar en el lugar una estructura inapropiada la cual se ha constituido en una respuesta espontánea de la ciudad tanto al influjo exagerado como al crecimiento y dinámicas que se presentan en su centro urbano.

5. JUSTIFICACIÓN

El deterioro como consecuencia del crecimiento desmesurado de la ciudad y por tanto de su centro, ha logrado afectar a los dos principales ejes peatonales que estructuran el área centro como son la calle Carlos Sarmiento Lora y el borde del río Tuluá, cuya rehabilitación es necesaria, ya que actúan como elementos ordenadores de la estructura urbana.

En lo concerniente a la Calle Sarmiento: principal senda comercial y de valor histórico para la ciudad, cuenta con un alto contenido simbólico para los habitantes que la recorren y habitan, sin embargo el lugar presenta un alto grado de deterioro físico y social que se ve reflejado en la insuficiencia del espacio público para soportar la actividad urbana que demanda el centro de la ciudad, es así entonces, como es necesario plantear un tratamiento que proporcione al

centro una óptima infraestructura física que responda a las necesidades de la ciudad y de los habitantes y que a su vez, posibilite una mejor calidad de vida. (Este planteamiento, hace parte de las estrategias formuladas en el Plan de Ordenamiento Territorial para la ciudad de Tuluá; ver Anexo 1. Artículo 13)

En este trabajo académico se buscan resolver las necesidades de índole urbanística que presenta el centro de la ciudad de Tuluá, activando las potencialidades del lugar por medio de un sistema de espacios abiertos, que albergue usos y actividades que doten al ciudadano de escenarios evocadores de apropiación y pertenencia, brindándole a éste una mejor infraestructura de espacios públicos que proyecten sus inquietudes de comunidad creativa, anónima y libre, donde a través del diseño urbano se de solución al problema de deterioro de las áreas centrales entendiendo

este desde la óptica de los procesos de construcción física y social en el espacio público de la ciudad (Ver Anexo 1. Artículo 37).

Estas características que presenta el espacio público del centro también se ven implícitas en la tensión que existe entre los costados oriente y occidente de la ciudad, representados en el sector oriental por el terminal de transporte, el cual actualmente ocupa un lugar muy importante en la estructura espacial y física del área centro puesto que se ha constituido en un límite físico entre el centro y el área de expansión urbana de la ciudad sin embargo esta edificación no solo presenta un uso de alto impacto para la zona, sino que interrumpe la continuidad de la principal senda peatonal y comercial de la ciudad, lo cual obliga al peatón a tener que ingresar a la edificación cuando desea desplazarse de manera continua al otro extremo de la ciudad,(Ver Anexo 1, Artículo 138).

Y al otro extremo en el sector occidental de la calle Sarmiento en el cruce de la plaza Bolívar y el río Tuluá, se evidencia la ausencia de elementos simbólicos que identifiquen los elementos principales de la estructura del centro de la ciudad; la calle Sarmiento que es reconocida como una senda peatonal, comercial y cultural, y el río Tuluá, que a pesar de tener potencial como senda ambiental, es un lugar del anonimato, carente de todo reconocimiento.

Ambos nodos mencionados anteriormente, poseen en común su relación directa con la calle Sarmiento, teniendo lugar en ella las dimensiones social y económica, por estar demarcada de principio a fin por una actividad fundamentalmente comercial y cultural, las cuales se ven exhaltadas con la presencia de: la plaza Boyacá (caracterizada por la manifestación del gobierno y de la religión en ella con la Alcaldía municipal y la Iglesia san Bartolomé) y el



FOTO No. 2. Muestra: Calle 27 Calle Sarmiento entre Carreras 21 y 22 aledaño a la Galería



FOTO No. 3. Muestra: Puente sobre el Río Tuluá, Calle 26



FOTO No. 4. Muestra: Zona del Parque Bolívar Calle 27, Oriente.

parque Bolívar (al lado río) sobre el cual se ubica la biblioteca municipal.

6. OBJETIVOS

6.1. OBJETIVO GENERAL

Reestructurar el área centro de la ciudad mediante la revitalización del sector correspondiente a la calle Carlos Sarmiento Lora, cuyo desarrollo formal y espacial actuará como primera y principal medida para el mejoramiento de la estructura de dicha centralidad, logrando así un reordenamiento integral del área de trabajo.

6.2. OBJETIVOS PARTICULARES

- Recuperar y transformar la calle Carlos Sarmiento Lora Calle 27 (entre carreras 20 y 30) en una serie de espacios públicos que aprovechen su potencial como principal senda comercial y peatonal de la ciudad por medio de un tratamiento integral que conjugue las actividades urbanas con las de intercambio comercial.

- Mejorar la conexión del área de trabajo con el río y el actual terminal de transportes, mediante un fortalecimiento de dichos nodos como espacios públicos y significacionales, cuyos tratamientos actuarán como remate de la calle 27.

- Elaborar una propuesta de vacíos, espacio público y mobiliario arquitectónico, que actúe como complemento de la propuesta y que acentúe las relaciones de la misma con otros sectores del área central de la ciudad.

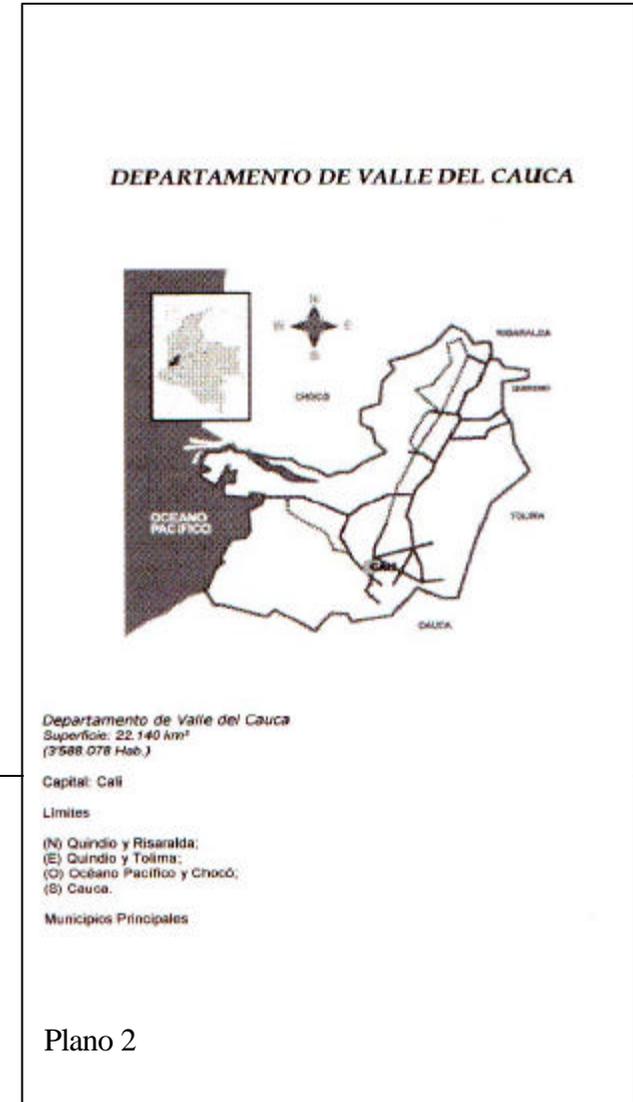


FOTO No. 5. Muestra: Sector occidental, vendedores ambulantes.



FOTO No. 6. Muestra: Zona comercial sobre la calle 27.

7. ALCANCE DEL TRABAJO

La metodología planteada para el desarrollo del trabajo de grado, se apoya en la construcción de tres capítulos:

7.1 TEJIDO ORIGINAL

Este capítulo es una breve reflexión sobre la ciudad intermedia y el espacio público. Dicha información será el punto de partida, bajo el cual se obtendrá el soporte conceptual, necesario para el análisis de la ciudad de Tuluá.

7.2 TEJIDO TRANSFORMADO

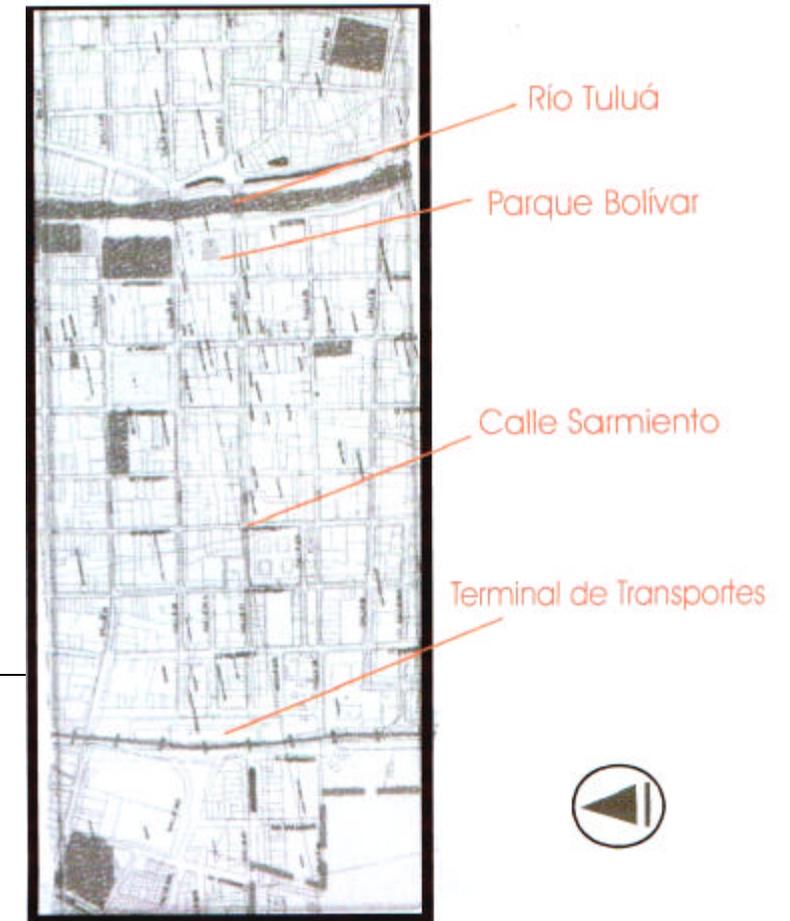
En este capítulo se realiza el análisis de la estructura física y espacial del área central de la ciudad de Tuluá (estudio de caso)

7.3 TEJIDO PROPUESTA

En este capítulo se definen los criterios de intervención tanto para la calle Carlos Sarmiento Lora como para sus espacios jerárquicos ubicados sobre el recorrido: el Terminal de Transportes y el parque Bolívar (cruce con el río Tuluá).

Estos tres componentes del sistema urbano de Tuluá, son fundamentales en la dinámica contemporánea del centro de la ciudad; de ahí que el tipo de tratamiento que se aplicará a cada uno de ellos es el siguiente: La calle Carlos Sarmiento Lora será tratada como flujo peatonal, el terminal de transportes y el cruce de la plaza Bolívar con el río Tuluá, se intervendrán como espacios nodales; Los flujos peatonales y vehiculares que serán integrados en el terminal y el río Tuluá, serán destinados a articular y

ÁREA DE INTERVENCIÓN



Plano 3



FOTO No. 7. Muestra: Terminal de Transportes



FOTO No. 8. Muestra: Calle 27 Sector cerca al río Tuluá.

cualificar espacios deteriorados, introduciendo elementos simbólicos al entorno urbano que los circunda.

7.3.1 Calle Carlos Sarmiento Lora

Esta comprendida entre las carreras 20 (terminal de transportes) y la carrera 28 (tramo paralelo al río), 8 manzanas a lado y lado de la calle Sarmiento, su extensión es de 700 metros lineales, con anchos entre fachadas que fluctúan entre 10 - 12 metros. La calle se trabajará como un espacio topológico, el cual relacionará elementos significantes que reforzarán tanto la actividad comercial como la actividad cultural, esta última representada por edificaciones como:

El Teatro Sarmiento, la Biblioteca Municipal, la Iglesia Bartolomé, el Palacio de Justicia, la galería Central.

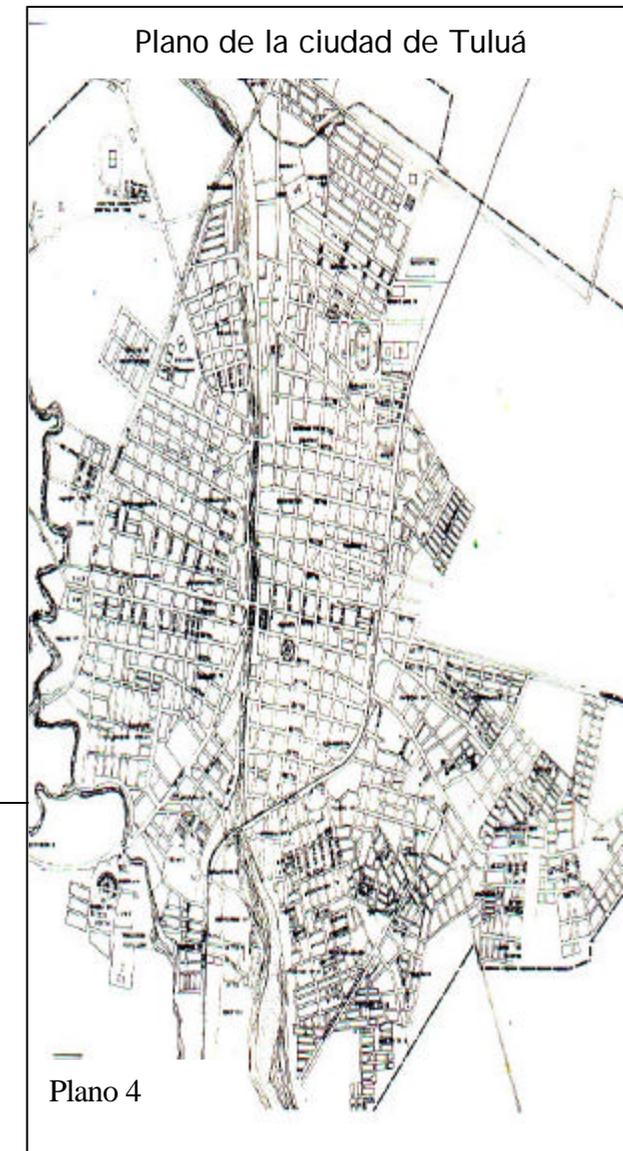
El criterio para ubicar los elementos del amoblamiento urbano que complementaran la actividad que se presenta en el espacio público, (tales como: árboles, mobiliario, bolardos, luminarias, cabinas telefónicas etc.) es considerar la relación de estos con los hechos físicos existentes en el lugar, con el objeto de satisfacer las necesidades del habitante y proporcionar una mejor calidad espacial a la zona.

7.3.2 Área del actual Terminal de transportes

En el centro de la ciudad de Tulúa, se plantea una nueva edificación, la cual actuará como punto de referencia espacial y simbólica, de igual forma, se mejorará integralmente el sector por medio del impacto generado por el cambio de uso que será complementario a la renovación física propuesta para el lugar (componente considerada en el POT de Tulúa. Ver Anexo 1. Artículo 138).



FOTO No. 9. Muestra: Puente sobre el Río Tuluá (Calle 27).





7.3.3 Cruce Del Parque Bolívar Y El Río Tuluá

Este hecho físico al igual que el terminal se intervendrá como un nodo tensionante de la estructura física de la calle Sarmiento, que brindará alternativas espaciales propicias para el intercambio sociocultural.

Mediante la intervención, se acentuará tanto el valor ambiental del lugar, proporcionado por presencia del río, como el valor cultural proporcionado por la existencia del parque Bolívar y la biblioteca Municipal.

8. MARCO CONCEPTUAL

TEJIDO ORIGINAL

El presente marco conceptual presenta un estudio sobre la formación de la ciudad colombiana desde sus primeros asentamientos,

las cuales han reflejado la jerarquía del espacio público, en la relación de la plaza y las calles con el edificio monumento.

Además, al trascender los límites de la manzana principal, la vivienda asume un rol protagónico en la escena urbana; esto lo plantea Juan Carlos Pérgolis en arquitectura y elementos de significación, las ciudades latinoamericanas: "no es una arquitectura de edificios aislados, es una arquitectura de ciudad, de largos paramentos que definen espacios como calles y plazas, son estos largos paramentos el marco arquitectónico para el espacio público. Cada construcción vale por sí misma pero vale más por ser integrante de un conjunto". De la misma manera como se plantea el conjunto de edificaciones, también ejerce presencia en la ciudad el conjunto de espacios abiertos: calles y plazas, que adquieren carácter con el tiempo, es así entonces como la calle se

convierte en un espacio para el recorrido y la plaza en un lugar para permanecer.

La plaza y la calle desde sus inicios han involucrado un acontecer social, es así como la calle definió el alineamiento comercial, ya sea este comercio especializado, periódico u ocasional, mientras la plaza dio lugar al mercado, entendido este como la expresión del comercio masivo de productos de primera necesidad, víveres, etc, actuando como un espacio de permanencia, mediador entre el campo y la ciudad colombiana.

Es así como se observa en las ciudades colombianas y más específicamente en la ciudad vallecaucana, la manera como la arquitectura fue configurando la forma urbana, por medio de la definición de los espacios abiertos a través del conjunto que le hace de marco al espacio público, donde sin perder este su individualidad se ha



desarrollado una arquitectura aditiva en contraposición al sistema de vivienda exenta. Por esto, según las palabras de Pérgolis, Juan Carlos, cobra valor la frase: " lo individual se subordina al todo".

Es este sistema de agrupación el que ha impulsado el desarrollo del actual centro de Tuluá, pero aunque se cuenta con la misma estructura física, no es igual la estructura conceptual, ya que el sistema urbano del centro de la ciudad, sufrió un proceso de transformación el cual se caracterizó por la primacía de lo construido sobre lo vacío; de tal manera que todas las propuestas necesarias para brindar solución a los problemas ocasionados por el paso del tiempo, partieron de macro arquitecturas, que son incoherentes ante la tradición que la ciudad colombiana había tenido en su concepción espacial.

Los centros urbanos, son espacios vitales que han estado directamente relacionados con la presencia activa de ciudadanos; también, son espacios para la convivencia, el anonimato y la libertad, donde el espacio público es el escenario al cual converge el habitante, ya que es allí es donde se pueden leer los diferentes componentes de la ciudad: socioeconómico, administrativo, planificador, cultural, social y ambiental, siendo lo físico y lo simbólico los atributos que complementan estos componentes urbanos, creando una dialéctica integral entre lo estable y lo inestable; la permanencia y la movilidad; donde lo físico como atributo urbano determina la estructura y desarrollo de la ciudad, y lo simbólico es base de la colectividad, de su imaginario y de su identidad

Lo urbano está constituido por la relación de las redes intangibles que se tejen al acceder por medio de la percepción al espacio urbano; en este

caso es en los centros de ciudad, donde adquieren su máxima expresión los lugares de memoria, (espacios simbólicos, de identidad ciudadana, lugar de trabajo, recreación y de coordinación funcional), y los espacios para la lucidad (contacto sensorial y vivencial) del ciudadano que accede a él. Espacios que pueden ser reconfigurados y nuevamente puestos en escena y que permiten la ejecución de los ritos urbanos.

EL ESPACIO PÚBLICO EN LAS CIUDADES INTERMEDIAS

Para el desarrollo de este tema, se retomó estudio del espacio público en las ciudades intermedias realizado por la arquitecta Isabel Llanos, ya que este trabajo permite entender la evolución del espacio público través de la historia, y brinda la posibilidad de su aplicación en el área de estudio (Tuluá Valle del Cauca).



“El espacio público entendido para este caso como el escenario del encuentro, de la socialidad y del intercambio, que se reconstruye constantemente a partir de la mezcla entre componentes como forma y contenido, movimiento y quietud, constituyéndose así en el espacio donde coexisten la movilidad y la permanencia.

Según el patrón dispuesto por las leyes de Indias, la expansión de la ciudad se expresó en la prolongación de las calles, la extensión de la cuadrícula y la multiplicación de esas manzanas iniciales, destinando algunas a la construcción de parques que tienen como característica fundamental, el no desplazar del control funcional las actividades públicas. Dichas actividades tienen lugar en calles, plazas y parques, que son parte de esa trama que crece constantemente y de manera homogénea, a diferencia del estilo arquitectónico que sufre

grandes transformaciones; es así como se desarrolla una ciudad continua y compacta en la que lo individual se subordina al todo y lo privado se subordina a lo público.

Para tal efecto, el recorrer la ciudad no implicaba solamente desplazarse de un lugar a otro, sino una de las posibilidades de disfrutar de todo aquello que la ciudad ofrecía. Este tránsito por las calles le permitía al habitante establecer fuertes vínculos sociales.

La ciudad contaba igualmente en sus centros con espacios de tipo congregacional, como parques y plazas, propicios para el desarrollo de los encuentros cotidianos y de las actividades comerciales e institucionales, lo que los convertía en lugares multifuncionales en donde se desarrollaba, la gran parte de la vida de la ciudad, de gran significación para la comunidad y el individuo.

Es así como, el sistema de comunicación física en las ciudades no presentaban ninguna dificultad, las vías eran fáciles de recorrer, y los lugares eran fáciles de identificar, ya que sus funciones se podían percibir. La escala peatonal, las calles estrechas y las plazas cerradas, indicaban que eran el lugar del encuentro y la comunicación de tipo social.

A partir de avenidas que permiten la construcción de los bloques en altura y dispersos. El espacio público es entonces el residuo resultante del diseño de la ciudad, en la que priman los espacios para el automóvil.

Ya no existe un centro o núcleo en esta ciudad, las actividades concentradas hasta el momento en la calle, plaza y parque fueron dispersadas. La ciudad se zonificó teniendo en cuenta los usos (trabajar, habitar, comprar, divertirse y



circular), lo que ocasiono la dilución del concepto "multifuncional".

Los lugares para el esparcimiento cambiaron; ya que los habitantes contaban con grandes espacios como complejos deportivos, parques recreacionales, hoteles, en donde las actividades a desarrollar estarán claramente preestablecidas.

En tanto que los habitantes ya no podían recorrer la ciudad en poco tiempo lo que incentivo la proliferación del tráfico motorizado, es así como el aumento de la velocidad promovió el crecimiento en extensión de la ciudad y aumento la dificultad de la orientación, además cambió la forma de la ciudad, inmersa en una red de vías.

A partir de las construcciones en serie, sus avenidas y puentes en donde se organiza la

movilidad vehicular, se percibe la ausencia de monumentos, el arte en el espacio público que antes había dado significado a partir del mito y lo religioso, se convierte en una nueva forma de articular la referencia de la realidad humana.

El espacio público en este contexto está determinado por su insuficiencia y la falta de elementos capaces de estructurar la ciudad, causa por la cual se define el espacio público como esos lugares en donde se desarrolla la vida de la ciudad

Es así como el habitante de estas ciudades que ha experimentado esas transformaciones, se ve sumergido en un desarraigo donde el intercambio de experiencias es nulo, lo que causa una falta de memoria hacia su ciudad, otro aspecto al cual se ve sometido el habitante es la perdida de centro, ocasionando por la degradación del centro tradicional, el cual solo sirve como supuesto para el comercio y la forma de ser mostrada a los

visitantes como fuente de una historia ya pasada, ya que la nueva propuesta de la ciudad se configura a partir de las avenidas, las cuales se encargan de enlazar y conectar esos nuevos flujos.

La ciudad actual está pensando en términos que implican que el lugar de la vida pública no está delimitado; y aunque aún existen algunos lugares para el encuentro, entre ellos los espacios públicos de los barrios. Pero otros espacios para este nuevo tipo de encuentro de masas son los centros comerciales que se constituyen en el reflejo del nuevo orden signficacional de la ciudad y donde se vive el anonimato que le permite a las masas la vida urbana, a través del saberse proteger de una identidad homogenizada



que da como resultado una cultura diversificada, acorde al nuevo habitante de la ciudad”⁸

“ El espacio público es un “territorio desterritorializado, que se pasa el tiempo siendo reterritorializado y vuelto a desterritorializar después”⁹.

De igual forma la ciudad sufre transformaciones que determinan una serie de concentraciones en el espacio público, desplazamientos que provocan en el espacio falta de homogeneidad y de linealidad; ya que el espacio público como bien “público” es un dominio en el que se ejecutan

⁸ LLANOS, Isabel. En EL Espacio Público en la Ciudad Intermedia Contemporánea, Trabajo de Grado en Maestría. 1999.

⁹ AGUDELO, Luis Carlos “sobre la Nación de territorios en la planificación”. Ensayo Postgrado Planeación Urbano Regional. Universidad Nacional Facultad de Arquitectura. Medellín. 2000. p. 32

ritos de una sociedad “encuentros y desencuentros, intercambios y negociaciones, proclamaciones y celebraciones”¹⁰ Todo esto ligado a un espíritu de democracia que se encuentra representado e identificado bajo una materialidad y simbolismo, propios de los habitantes en un espacio y tiempo exactos que llegan a develar su vida cotidiana y sus formas culturales.

¹⁰ SALDARRIAGA. Alberto “que tan público es el espacio público” Magazin Dominical El Espectador. Bogotá. 3 de enero de 1999.



“REVI TALI ZACI ÓN DE LA CALLE CARLOS SARMI ENTO LORA COMO PR INCI PAL ESTRUCTURANTE FÍSICO DENTRO DEL ÁREA CENTRO DE LA CIUDAD DE TULUÁ DEPARTAMENTO DEL VALLE DEL CAUCA”



TEJIDO TRANSFORMADO

El Objeto principal de este tejido es entender como se comporta el centro de la ciudad de Tuluá y mas específicamente la manera como este es impactado por las actividades que se desarrollan en el espacio público.

Para lograr este objetivo es necesario establecer el enlace entre tejido original o marco conceptual y el tejido transformado, puesto que es a través de la claridad conceptual como es posible abordar con seguridad la interpretación física, espacial, y social del objeto de estudio.

De esta manera conceptos como espacio público, ciudad intermedia y centralidad urbana son aplicados en el desarrollo del análisis urbano y del sector, teniendo apreciaciones claras sobre las diferentes problemáticas que presenta el centro de Tuluá.

TULÚA VALLE DEL CAUCA

9. ASPECTOS GENERALES

9.1 LOCALIZACION

Desde el punto de vista de las coordenadas geográficas, Tuluá se encuentra a 4° 05´ de latitud norte y 76° 12´ de longitud occidental.

El municipio de Tuluá se encuentra ubicado en el centro de la región andina, en la margen derecha del río Cauca y en lo que podríamos denominar el centro del departamento del Valle del Cauca.

Su área urbana está a 105 kilómetros al nordeste de Cali (1 hora, 10 minutos) capital del departamento, la cual en conjunto con Bogotá y Medellín conforman el triángulo de oro, estructurado por los principales centros de producción y consumo del país, dentro de los

cuales Tuluá posee una posición privilegiada que la convierte en un epicentro regional; puesto que no solo está ubicada entre otros municipios del Valle a los cuales le sirve de “puente” e intermediario, sino que juega un papel equidistante entre Cartago, Armenia y Cali.

9.2 LÍMITES

Limita: al Norte con el municipio de Andalucía y Buga la Grande, al Sur con Buga y San Pedro, al Oriente con el municipio de Riofrío y al Occidente con Sevilla y el departamento del Tolima.

9.3 EXTENSIÓN

El área municipal es de 910.55 kilómetros cuadrados y su cobertura es de 91.55 Ha.

Distribuidas así: al área urbana 1.114,90 has, equivalente al 1,22% y al área rural 89.940,10 Has, equivalente al 98.78%, con una altura promedio de 973 m.s.n.m.

9.4 TOPOGRAFÍA

La región distingue dos sectores topográficamente distintos: al oriente la primera montaña perteneciente a la vertiente occidental de la cordillera central con alturas que en algunos sectores de los páramos Barragán y Santa Lucía superan los 4.000 metros de altura sobre el nivel del mar, y al occidente la segunda de aspecto plano correspondiente al Valle del río Cauca, y ligeramente ondulada en el resto con colinas bajas cortadas por los ríos Tuluá, Morales, La Rivera y la quebrada el Ahorcado.

9.5 CLIMA



La diversidad topográfica permite disfrutar en la región de todos los pisos térmicos: cálido, templado, frío y páramo. Generalmente el clima de la ciudad es cálido, moderado y seco, con una temperatura promedio de 24°C, y una humedad relativa de 73% aproximadamente. La precipitación media es de 1185 mm anuales, el régimen es bimodal, con dos periodos de lluvia comprendidos entre marzo-mayo y octubre-noviembre y dos periodos secos intermedios.

9.6 POBLACIÓN

La ciudad presenta desde 1960 un ciclo de urbanización acelerada, según datos

Grupos de edad	Total	Hombres	%	Mujeres	%
0-4	16183	8350	51.8	7833	48.4
5-9	17249	8762	50.8	8487	49.2
10-14	17832	9059	50.8	8773	49.2
15-19	16895	8498	50.3	8397	49.7
20-24	15786	7719	48.9	8067	51.1
25-29	14890	7207	48.4	7683	51.6
30-34	15493	6925	44.7	8568	55.3
35-39	14583	6460	44.3	8123	55.7
40-44	12002	5329	44.4	6673	55.6
45-49	9745	4483	46.	5262	54.
50-54	8372	3809	45.3	4563	54.55
55-59	5967	2906	48.7	3061	51.3
60-64	5228	2436	46.6	2792	53.4
65-69	3754	1697	45.2	2057	54.8
70-74	2694	1288	47.8	1406	52.2
75 y más	3615	1627	45.	1988	55.
	180288	86555	47.4	93733	52.6

Tabla 1

significativos sobre la evolución y proyección de la población.

AÑOS	CABECERA MUNICIPAL	TOTAL POBLACIÓN
1924	80.394	33.685
1973	115.319	81.069
1985	121.400	94.640
1993	145.531	120.063
1998	184.073	156.613
2000	190.261	161.860

Fuente: Plan de Desarrollo para Tulúa (Valle del Cauca) 2001.

Tabla 2

POBLACIÓN DE TULUÁ SEGÚN SEXO Y EDAD AÑO 2000

Fuente: Plan de Desarrollo para Tulúa (Valle del Cauca) 2001.

POBLACIÓN PROYECTADA MUNICIPIO DE TULUÁ

Año	Población	URBANA			RURAL		
		Hombres	Mujeres	TOTAL	Hombres	Mujeres	TOTAL
2000	180288	74309	80352	154661	12314	13313	25627
2001	182526	65928	90894	156822	12351	13353	25704
2002	184723	67710	91243	158953	11181	14589	25770

Fuente: Plan de Desarrollo para Tulúa (Valle del Cauca) 2001. **Tabla 3**

9.7 SALUD

La infraestructura principal de salud de Tulúa está conformada por el hospital Tomás Uribe, la clínica Santa Ana de los Caballeros (ISS) y la clínica de Occidente. En total estas instituciones cuentan con 300 camas hospitalarias. Si se considera la población total del municipio, el número de habitantes por cama hospitalaria es de 616, dotación que equivale aproximadamente al doble del promedio nacional (1050 hab/cama).

9.8 TRANSPORTE

De acuerdo con su posición estratégica Tulúa cuenta con oportunidades de desarrollo por estar sobre la troncal de Occidente, en relación con el puerto de Buenaventura y con la región cafetera, a lo que se suma la red vial que lo une con otros municipios de la zona. Se destaca la reciente ampliación de la vía Buga-Tuluá-La Paila, en doble calzada, que mejoró la seguridad, la comodidad y la rapidez del transporte terrestre. El servicio

de transporte aéreo no se presta actualmente en el aeropuerto Farfán, los pasajeros deben trasladarse vía terrestre a los aeropuertos de Cali y Pereira. Desde 1984 la administración municipal y diferentes estamentos, han trabajado para rehabilitar el aeropuerto, lo que dinamizará las relaciones de intercambio socio-económico de la región.

9.9 ECONOMÍA

Posee una vocación agrocomercial, aunque el sector agrícola ha perdido preponderancia, el sector servicios ha jalonado la economía del municipio y le ha impuesto dinamismo.

Un elemento de notable importancia, sobre el cual se debe insistir, es el hecho de que Tulúa debido a su localización y sus interconexiones viales con otros municipios, se ha convertido en

foco comercial y de servicios. Esto hace que la economía de Tuluá no dependa exclusivamente de las demandas, sino que sobre esta tienen influencia más de 10 municipios a su alrededor, entre los cuales se encuentran además de sus zonas limítrofes, los municipios de: Bolívar, Roldanillo, Trujillo y Zarzal entre otros.

9.10 RESEÑA HISTÓRICA

La ciudad de Tuluá no tuvo acta de fundación; debido a esto se ha adoptado históricamente el año de 1963, como el inicio de la fundación de Tuluá, ya que en los archivos históricos de Buga reposa la solicitud por parte del alcalde de esa época de abrir el camino a Barragán, hoy en día corregimiento de Tuluá. Esto significa que en los trapiches de Lemus y Aguirre (alcalde de la

época) se estaba empezando a desarrollar la nueva población.

Tuluá fue fundada a orillas del río que lleva su nombre y que es de indudable origen Pijao. De acuerdo a algunos estudios sobre la conformación de los indios Pijao y la similitud de nombres en la zona paralela sobre el valle del río Magdalena, es posible relacionar que la terminación "luá" con el prefijo en la gramática Pijao "Tu" significaría "tierra del más allá".

En cuanto a su desarrollo, la vida de Tuluá ha estado ceñida a su río. La primera fundación, a orillas de sus aguas, estuvo fijado en el sitio de Palomestizo, en los alrededores del actual aeropuerto de Farfán, debido a que en esa época el caudal del río hacia parte de este sector.

En 1730 Tuluá se convirtió en parroquia. El congreso de 1824, por decreto del 23 de junio, establece a Tuluá como parte integrante de la

gran Provincia de Popayán. Solo en 1825 obtuvo su autonomía de municipio, ya que el 30 de mayo del mismo año se reunió el primer concejo municipal, pero a pesar de esto Tuluá no figuró dentro del grupo de las ciudades confederadas del Valle del Cauca, ya que aún dependía civilmente de Buga.

En el año de 1857 con la ley 20 del 21 de diciembre Tuluá se establece como capital de la provincia de Tuluá, hecho ocurrido a través de la asamblea del estado soberano del Cauca.

Quince años más tarde la Constitución del Estado expedida en Popayán el 3 de septiembre de 1872 dividió el Estado en municipios y éstos en distritos y se declaró a Tuluá como municipio.

A mediados de 1875 la ciudad se vio obligada a desplazarse hasta tomar su asentamiento definitivo y de consolidación urbana debido al



FOTO No. 10. Muestra: Parque Boyacá



FOTO No. 11. Muestra: Iglesia San Bartolomé

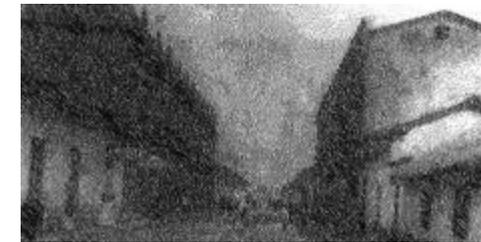


FOTO No. 12. Muestra: Teatro Sarmiento a la izquierda (Calle 27)

cambio de curso que fue tomando el río., es en este momento cuando se conforma el parque de Boyacá y la iglesia San Bartolomé.

Es así como aparecen dos características importantes durante este periodo de formación: la primera de estas características hace referencia a que la ciudad no se desarrollo alrededor de un parque principal como la mayoría de las ciudades hispánicas; La segunda que por la misma razón ya mencionada, sólo tuvo iglesia parroquial a finales del siglo pasado, pese a tener presbítero desde siglo y medio antes.

Tuluá consiguió su verdadero desarrollo al promediar la segunda mitad del siglo XIX, aún cuando su conformación está referida desde el siglo XVIII, cuando se fue integrando sobre la margen occidental del río, entorno sobre el cual se encuentra actualmente la Calle Sarmiento.

Para la década de 1920 a 1930 Tuluá recibe la llegada del ferrocarril y la construcción de la estación en el sector occidental donde constituye prácticamente un límite físico al desarrollo de Tuluá: la línea férrea del ferrocarril.

Para ésta misma época el río como segundo límite físico se ve intervenido a través de la construcción de los primeros puentes sobre el río Tuluá, partiendo de la construcción del puente sobre la actual calle 27 (Calle Sarmiento Lora) y sobre la calle 26 respaldada por el actual Palacio de justicia, hechos con los cuales se comienza a pensar en un crecimiento sobre la margen oriental del río.

A partir de estos límites: la línea férrea y el río, se constituye lo que actualmente es el área centro de la ciudad. Donde aparecen elementos arquitectónicos tales como: la empresa de luz de Tuluá, la galería, el pabellón de carnes y se

comienza la construcción tanto del Palacio Municipal como del colegio Gimnasio del Pacífico, que actualmente es el Palacio de Justicia.

Hacia 1960 la zona urbana de Tuluá llegaba hacia el occidente un poco más allá de las líneas del ferrocarril. Hacia el lado oriental aparecían barrios como Victoria que se estaba consolidando al igual que el barrio Fátima y el barrio

Alvernia que se componía de unas pocas casas de las familias más adineradas. Sólo a comienzos del año 1970 debido al empuje de la economía aparecieron nuevos barrios, entre ellos: Rubén Cruz, Porvenir, Farfán, Maracaibo, El Jardín, Príncipe.

Un hecho de tipo macroeconómico contribuyó a ese desarrollo como la bonanza cafetera que influyó en la ciudad; dando lugar a un fortalecimiento del comercio.



FOTO No. 13. Muestra: Llegada del ferrocarril a la ciudad de Tuluá.



FOTO No. 14. Muestra: Actual Palacio de Justicia puente sobre la Calle Sarmiento



FOTO No. 15. Muestra: Gimnasio del Pacífico (Actual Palacio de Justicia)

A comienzos de la década del 80 se establece la planificación sobre las necesidades y es así como en 1988 y 1989 se da un paso en cuanto a espacio público y equipamientos ya que se inician los trabajos de pavimentación de la vía a la Marina, se amplían los andenes de la calle Sarmiento, se cambia de uso el colegio Gimnasio del Pacífico a Palacio de Justicia y se construye la terminal de Transportes.

Hacia los 90`s, se construye la transversal 12, y en cuanto a la comunicación con otros apartamentos se pone en marcha la construcción de la llamada doble calzada "Buga-Tuluá y Tuluá-La Paila" la cual reduciría el tiempo entre Tuluá y la capital del país.¹¹

¹¹ INTERNET, Fuente: www.alcaldiatuluá.8m.com

10 ANALISIS URBANO

10.1 Estructura Vial

El área urbana de la ciudad de Tuluá (valle del cauca), actualmente cuenta con tres ejes viales estructurantes, cada uno con una característica particular.

1. El paso de la troncal de occidente, representa un límite físico para la ciudad con respecto al crecimiento de la vivienda, ya que sobre su costado oriental solo existen equipamientos que complementan el occidente de la ciudad, como institutos de salud y edificios comerciales, entre otros que suplen las necesidades de dicha vía. El resto de su recorrido lo delimitan los cultivos de caña e ingenios característicos de esta zona.

Gracias al eje de desarrollo, la ciudad se comunica con otros municipios, con la ciudad de Cali, capital del departamento, a la vez que establece relación con el Norte y Sur del país. Son estas relaciones las que proyectan el carácter comercial, propio de la ciudad.

2. El segundo eje es el más importante de la ciudad de Tuluá, atraviesa de norte a sur la ciudad, el río Tuluá está acompañado por dos vías una a cada lado, siendo la del sector occidental la de mayor importancia, esta doble vía, es llamada avenida del río y es relevante por su valor paisajístico y por comunicar los sectores norte-sur caracterizados por la presencia de equipamientos bastante representativos para la comunidad.
3. El tercer eje está representado por la línea férrea, y aunque el hecho de convertirse en



FOTO No. 16. Muestra: Vía Férrea sobre la calle 19 futura doble calzada.



FOTO No. 17, Muestra: Paso-nivel



doble calzada aún es un proyecto, ya fue planteado en el P.O.T de Tuluá (Art. 33, Políticas generales urbanas), el cual pretende convertir la carrera 19 en una doble calzada cuyo trazado sea paralelo a la vía férrea, el objetivo de dicho trazado es conectar el sector nor – occidental proyectado para la consolidación de la ciudad con el sector sur-occidental.

Estos tres ejes que conforman el sistema estructurante de la ciudad, se comunican por diferentes vías colectoras y por dos vías arterias principales: calle 25 y 29, las cuales definen el área centro de la ciudad y son estas las principales conexiones del occidente con el oriente; esta estructura vial compone un circuito o par vial que atraviesa la ciudad, tal y como lo formula el P.O.T, en su artículo 35, (Políticas de movilidad), lo cual representa un gran beneficio en la movilidad del área central, ya que la

descongestiona, permitiendo un centro de carácter mixto, donde a pesar del influjo exagerado de los centros, aún pueden convivir el vehículo y el peatón.

Siendo estas vías las únicas dos barreras físicas, que interrumpen la malla vial que va en sentido oriente-occidente; estas dividen la ciudad en tres sectores.

El primer sector está localizado entre el río Tuluá y la línea férrea, es un sector central de forma reticular que tiene una malla bien conformada, constituida principalmente por vías arterias y colectoras; posee un paso a desnivel por debajo de la vía férrea.

El segundo sector es de forma triangular, está delimitado por la variante (troncal de occidente) y el río Tuluá y su malla vial reticular esta conformada principalmente por vías de servicio,

que se comunican con el centro de la ciudad a través de 6 puentes de uso vehicular.

El tercer sector ubicado entre la línea férrea y el barrio Bosques de Maracaibo es de forma irregular, con presencia de mallas viales en desorden y sin continuidad, conformado principalmente por vías de servicio.



10.2 EQUIPAMIENTOS PRINCIPALES

Según áreas características:

Los ejes estructurantes de la ciudad como son el río, la variante, la vía férrea y el par vial; por su ubicación estratégica, definen áreas que logran ser identificadas por la presencia de algunos equipamientos que actúan dentro de ellas como hechos urbanos relevantes que se destacan como elementos jerárquicos y simbólicos.

Como respuesta a estas zonas el P.O.T en su Artículo 13 denominado Estrategias Territoriales para la ciudad, plantea intervenciones en estos sectores estratégicos, para los cuales a empleado la siguiente nominación: ciudad comercial, ciudad salud, ciudad educadora y deportiva, ciudad de intercambio regional Y ciudad nueva sur occidente.

Entre el par vial se encuentra comprendida La zona céntrica; dentro de la cual el río define dos zonas; la primera (sector occidental), se caracteriza por la presencia del actual terminal de transportes, la vía férrea, la galería, los centros comerciales y demás almacenes a lado y lado de la calle Sarmiento, este sector corresponde a la Ciudad Comercial.

Al otro lado del río encontramos la presencia del ISS, el Hospital Tomas Uribe Uribe, la Clínica de occidente, droguerías entre otros usos destinados a la salud, debido a los cuales el sector recibe la nominación de Ciudad Salud.

Existe un área de transición entre ambos sectores (comercial-salud), que aunque no ha sido contemplada dentro de la denominación planteada en el POT (Artículo 13 Estrategias territoriales)

la consideramos conveniente ya que a medida que asciende la principal calle comercial, se encuentra la presencia de equipamientos como el teatro, la biblioteca municipal y el recorrido a lo largo del río que cuenta con obras de valor artístico acompañadas de un gran potencial ambiental, que representan un punto medio para iniciar el sector salud. Esta zona actúa como amortiguamiento y como articuladora entre ambas ciudades; debido a esto, dicha zona en este trabajo es considerada como otro sector de intervención al cual denominamos Ciudad Cultural, como complemento a los cinco sectores planteados en el POT (Art. 13, estrategias territoriales).

- En la zona nor-oriental de la ciudad, la influencia de la avenida del río y de la variante, componen un área de bastante importancia para la ciudad, puesto este es un punto de intercambio regional de



- servicios especializados; planteado como una segunda puerta de la ciudad; actualmente lo caracteriza la presencia del Coliseo de Ferias y es en este lugar donde se plantea la reubicación del nuevo terminal de Transportes.
- La zona nor-occidental de la ciudad está caracterizada por la vivienda, y es este el sector proyectado para consolidar la ciudad, mientras que actualmente su principal equipamiento es el aeropuerto Farfán.
 - La zona sur es nominada como ciudad educadora y deportiva; sus equipamientos principales son el estadio, el gimnasio del pacífico, los balnearios Las Acacias y Carlos Sarmiento Lora; acompañados de la sede de la Universidad de Valle, la ciudadela de universitarios, el colegio Salesiano, la escuela de policía, los campos de Paz entre otros.
- El último sector de la ciudad es el sur-occidental, planteado para crecimiento de vivienda.
-



10.3 ÁREAS DE ACTIVIDAD

Las seis ciudades nominadas por el P.O.T. para la ciudad de Tulúa en su Artículo 13 sobre Estrategias territoriales: ciudad comercial, ciudad cultural, ciudad salud, ciudad de intercambio regional, ciudad educativa y deportiva, y ciudad nueva sur occidente deben su nombre a sus equipamientos principales, pero también existen entre estas, áreas de transición y movimiento urbano, dentro de las cuales la vivienda es la protagonista; la excepción se presenta en el área comercial y cultural, donde la vivienda solo empieza a aparecer hacia el norte y sur de esta.

En cuanto a la incompatibilidad de actividades, en la mayoría de áreas los usos mixtos coexisten sin problema alguno; a excepción del área central comercial donde el mayor impacto es generado por la presencia de las trilladoras, el terminal de

transportes y la galería municipal; estos usos traen como consecuencia la aparición de estaciones de servicios en zonas marginales, al igual que ruido y contaminación. En el caso de la galería con un comercio atípico y de gran impacto, se presenta el mayor problema de la ciudad debido a las consecuencias que esta genera en el entorno.

10.4 ELEMENTOS DE LA IMAGEN

Los tres ejes estructurantes de la ciudad actúan como grandes protagonistas dentro de esta clasificación.

La vía férrea actúa como una senda de gran significado histórico a pesar de la desaparición del ferrocarril; acompañada de la senda comercial de la ciudad (calle Sarmiento).

El segundo eje lo constituye el río, el cual representa el principal nodo lineal de la ciudad.

El tercer eje corresponde a la troncal de occidente, que constituye un borde para la ciudad, limitando su crecimiento.

La mayor confluencia de nodos e hitos de la ciudad se localiza en el área central, (ver anexo 3 cuadro 1) en el sector correspondiente a la

ciudad comercial y ciudad cultural; los principales nodos del área los constituyen: el terminal de transportes, los parques Boyacá y Bolívar y el área correspondiente a la galería municipal.

Otros nodos tales como el hospital Tomas Uribe Uribe, el instituto de seguros sociales, el barrio Estambul, el estadio, el cementerio los olivos, la sede de la universidad central del valle y los puentes del ferrocarril y de las brujas, se encuentran ubicados en los barrios periféricos de la ciudad.

Dentro de los elementos clasificados como hitos dentro del área central, se encuentran: el teatro sarmiento, el paso nivel, la iglesia Bartolomé, la biblioteca municipal, la iglesia de los franciscanos y el palacio de justicia; otros hitos como la iglesia de los salesianos, el coliseo de ferias, el cementerio central y el aeropuerto Farfán se

localizan al igual que los nodos en áreas externas al centro de la ciudad.



FOTO No. 18 Muestra: Puente sobre el Río Tuluá.



FOTO No. 19 Muestra: Terminal de Transportes



FOTO No. 20. Muestra: Parque Boyacá

10.5 ESTRUCTURA URBANA

El funcionamiento de la ciudad se estructura a partir de los siguientes elementos:

- La importancia del centro como contenedor de la mayoría de las actividades de la ciudad, (especialmente de la actividad comercial), de los mayores flujos peatonales y de los principales elementos de significación urbana.
 - La calle 27 o Calle Sarmiento como principal senda comercial de carácter semipeatonal con gran contenido simbólico e histórico para los habitantes de la ciudad.
 - La tensión que genera el sector nor-occidental como polo de consolidación residencial; y la zona sur-occidental como zona de crecimiento futuro.
- El protagonismo del río Tuluá que cruza la ciudad en sentido norte-sur, como su principal arteria natural.
 - El límite actual que constituye la línea férrea, acompañada de la presencia del terminal de transportes, los cuales actúan como articuladores simbólicos de la ciudad actual con su zona de crecimiento.
 - La presencia de la troncal occidente que actúa como borde de ciudad; a la vez que posibilita las relaciones comerciales de esta con su entorno.



FOTO No. 21. Muestra: Teatro Sarmiento (Calle 27 Carrera 23 esquina)



FOTO No. 22. Muestra: Palacio de Justicia; visto desde el Parque Bolívar.



FOTO No. 23. Muestra: Biblioteca Municipal



11. ANÁLISIS DEL SECTOR

11.1 MORFOLOGÍA

11.1.1 NOLLY

Es un sector delimitado por dos hechos espaciales: **el río Tulúa** ubicado al oriente de la ciudad, y que se ha constituido en eje estructurante desde el mismo momento de su fundación, y el espacio lineal delineado a por el **trazado de la línea férrea** ubicado al extremo occidental de la ciudad, y que se ha convertido en un contenedor del trazado urbano del centro.

La trama urbana en este sector es de forma ortogonal, sin embargo esto tiende a cambiar tanto en el sector oriental, debido a la presencia del río y de la diagonal carrera 30, como en el sector occidental, después del trazado de la línea

férrea, donde se presenta una trama fragmentaria, la cual es producto del crecimiento espontáneo que se ha presentado en este lugar.

En cuanto a la relación de llenos y vacíos, esta se presenta de forma desequilibrada, ya que predomina lo construido sobre el espacio abierto.

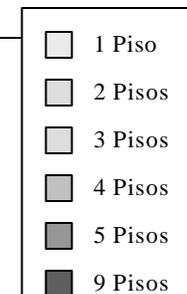
En lo que respecta a la tipología de manzana, la forma predominante cuadrada con un centro de manzana de área bastante reducida, que a pesar de esta característica, es utilizado como área de parqueo.

El espacio abierto en el centro es muy reducido, de allí que los únicos vacíos contundentes, existentes en este sector correspondan al parque Boyacá y al parque Bolívar.

11.1.2 ALTURAS DE LAS EDIFICACIONES

El sector se caracteriza por tener una escala homogénea, ya que la mayoría de sus edificaciones son de un piso de altura, sin embargo, en el sector próximo al río, la altura de las edificaciones va aumentando de tal manera que presenta alturas que oscilan entre dos y cuatro pisos.

Las construcciones que se destacan por su altura son (entre 3 y 9 pisos): el edificio Montoya, el Concejo Municipal, el edificio de las Rentas Municipales, Centro Comercial Plenocentro, la Iglesia San Bartolomé. Esta última debido a su función y su localización, se identifica como un hito del sector.



Plano 5



11.2 USOS DEL SUELO

El sector se caracteriza por tener una vocación fundamentalmente comercial; la cual se ubica en torno a la Galería municipal, clasificándose en venta de productos perecederos y no perecederos.

El área que alberga los principales espacios públicos de la ciudad (parque Bolívar y Boyacá) presentan una actividad mixta producto de la heterogeneidad de sus funciones (comercial, institucional y cultural), las cuales son de cobertura local y urbana (ver anexo 3 cuadros 2 y 3)

Actualmente el terminal de Transportes a pesar de tener las posibilidades de prestar un servicio de cobertura intermunicipal, solamente tiene un alcance municipal. Próximas a esta zona, funcionan las bodegas que a pesar de su ubicación

no generan conflictos viales, ya que poseen zonas especiales para la carga y descarga de los insumos. Igualmente en esta área se encuentra una estación de servicio, cuyo uso del suelo es incompatible con las funciones que se desarrollan en el centro de la ciudad.

Otro uso que hace parte del entorno de la Galería, es la presencia de casas de lenocinio que interactúan de manera paralela con la actividad que a esta le es propia, generando deterioro social e inseguridad en el lugar.

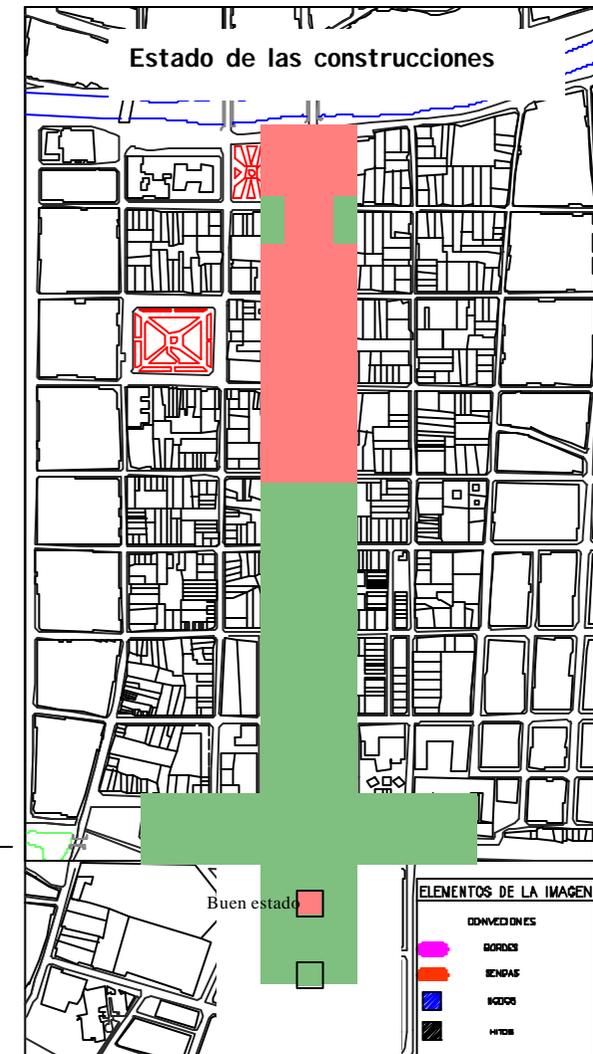
La actividad residencial en este sector es mínima en comparación con la actividad comercial, sin embargo este uso es compatible, ya que por su ubicación en la periferia del área de intervención, no se ve afectada de manera directa por las funciones que allí se desarrollan.

11.3 ESTRUCTURA ARQUITECTÓNICA

11.3.1 ESTADO DE LAS CONTRUCCIONES

Las construcciones en la zona más cercana al río, se encuentran en buen estado, (éstas construcciones presentan un uso cultural y comercial especializado).

En las manzanas próximas al terminal de transporte, predomina un mayor número de edificaciones en regulares condiciones, especialmente por la falta de composición en las fachadas, las cuales son producto de estructuras improvisadas que han surgido de la subdivisión de los predios y de las adiciones parásitas a la edificación original, todo esto con el objeto de obtener mayor rentabilidad con los locales comerciales.



Plano 6

11.3.2. PATRIMONIO ARQUITECTÓNICO

La mayor parte de las construcciones declaradas como patrimonio cultural e histórico de la ciudad, se localizan en la zona central. Dichas construcciones han sido declaradas como tal en el artículo 27 del P.O.T para la ciudad.

Estas construcciones, actualmente presentan deterioro arquitectónico y urbano como consecuencia de la incorporación forzada e incontrolada de actividades que son ajenas a la función original para la cual fue diseñada la edificación, el deterioro se manifiesta principalmente en los primeros pisos, lo cual debido a la actividad comercial ha venido generando caos en la imagen visual del área central.

El centro de la ciudad posee un conjunto de edificaciones patrimoniales que cuentan con un alto valor arquitectónico y significativo, las cuales han sido calificadas por su antigüedad, función, simbolismo y jerarquía urbana. Entre estas se destacan las siguientes edificaciones:

11.3.2.1 Teatro Sarmiento

De estilo republicano, su construcción se remonta a la segunda mitad del siglo XIX, época en la cual la Calle Sarmiento Lora se había constituido en la pauta del desarrollo de la ciudad. La edificación de dos pisos de altura y con una planta en forma de "L" que conforma un patio central, refleja la influencia de una arquitectura de pequeños balcones con una marcada homogeneidad, debido a la repetición en sus vanos.

DENOMINACIÓN	DIRECCIÓN
1.Biblioteca Municipal	Calle 26 y 27 con carrera 27 y 28
2.Edificio sobre la Calle Sarmiento	Carrera 25 No. 26-42
3.Edificio sede Hotel Embajador	Calle 27 Carrera 25
4.Edificio Republicano (sede Minimax)	Carrera 24 No. 26-69 Calle 27 No. 23-25
5.Edificio comercial (hoy almacén El Retal)	Calle 27 No. 21-60 Calle 27 No. 36-16
6.Hospedaje Europa	Calle 27 Carrera 42
7.Colegio Comunidad Franciscana de Colombia	Calle 27 con Carrera 34 Calle 27
8.Casa Calle 27	
9.Puente de la 27	

Tabla 4



FOTO No. 24. Muestra: Parque Bolívar (carrera 27)



FOTO No. 25. Muestra: Avenida del Río carrera 28



FOTO No. 26. Muestra: Teatro Sarmiento

11.3.2.2 Palacio de Justicia

Construido en 1930, este edificio es una de las primeras edificaciones que se localizan cerca al río Tulúa. Su volumetría es de dos pisos de altura y la tipología es de edificio exento; en sus inicios se diseñó como colegio (gimnasio del pacífico). Su fachada posee un ritmo, donde predomina la simetría y el equilibrio.

11.3.2.3 Biblioteca Municipal

Edificio modernista, que por su ubicación centralizada, se comporta de manera jerárquica en su relación con el parque Bolívar.

Su forma es sencilla, debido a que posee una estructura reticulada a manera de columnas y planos, localizados en cada uno de sus extremos. Sus fachadas en vidrio dan gran transparencia al interior. Su volumetría presenta tres niveles, uno

de los cuales se encuentra medio piso por debajo del nivel cero sobre el Parque Bolívar y su planta de forma rectangular es una planta libre, donde solo se localizan los muebles necesarios para el servicio de biblioteca.

11.3.2.4 Iglesia San Bartolomé

Surgió como primera y principal edificación religiosa de la ciudad hacia el año de 1875. Este templo resultado de un trabajo de concreto, madera y mampostería en ladrillo, se desarrolla en una planta rectangular coronada por una torre que remata en una aguja.



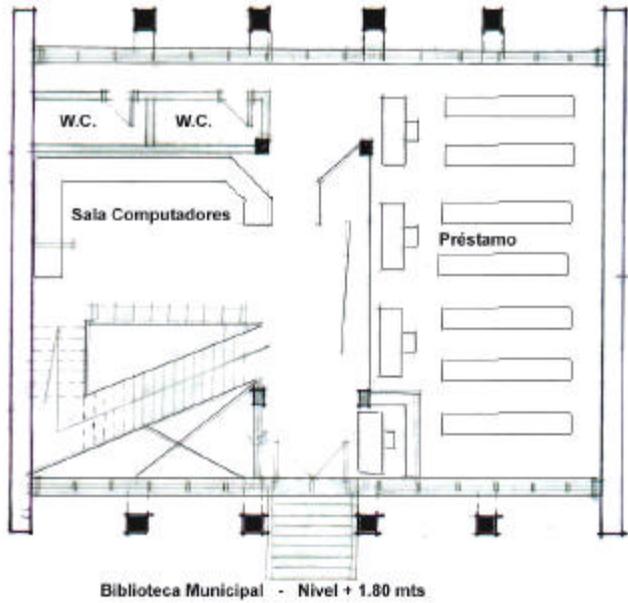
FOTO No. 27. Muestra: Palacio de Justicia



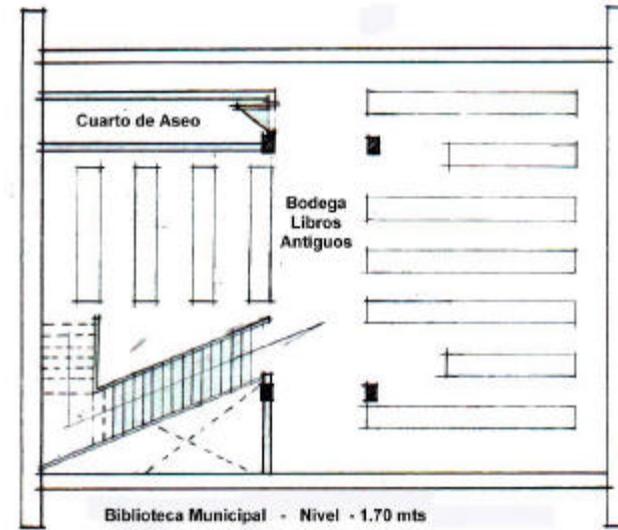
FOTO No. 28. Muestra: Biblioteca Municipal (Parque Bolívar)



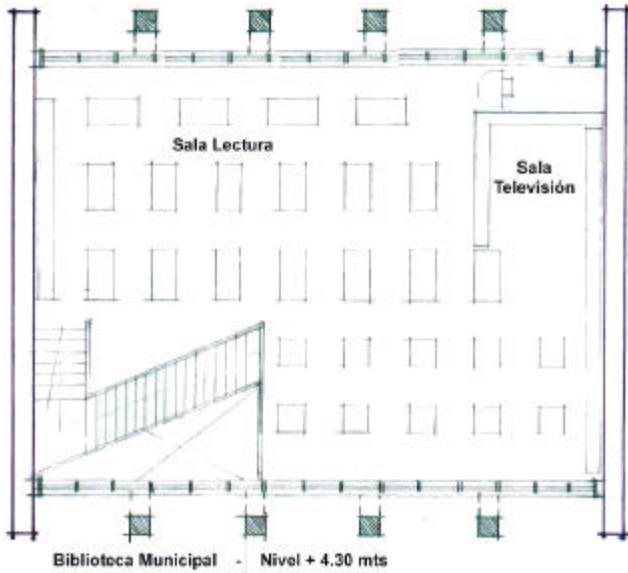
FOTO No. 29. Muestra: Iglesia San Bartolomé



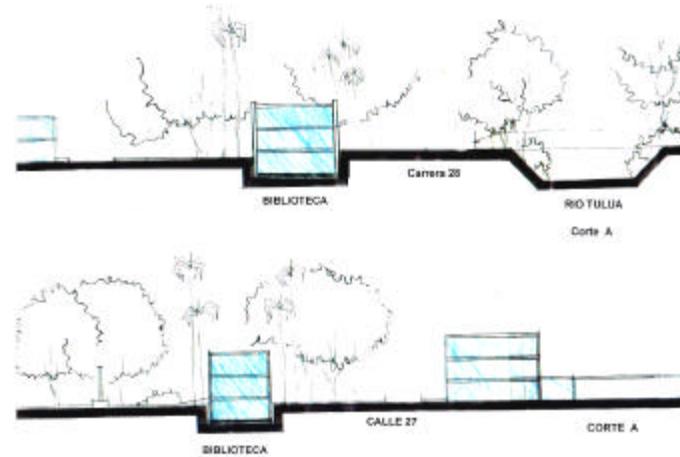
Plano 7



Plano 9



Plano 8



Plano 10

“REVI TALI ZACI ÓN DE LA CALLE CARLOS SARMI ENTO LORA COMO PRIN CI PAL ESTRUCTURANTE FÍSICO DENTRO DEL ÁREA CENTRO DE LA CIUDAD DE TULUÁ DEPARTAMENTO DEL VALLE DEL CAUCA”

11.3.2.5 Terminal de Transportes

Construido hacia la década de los años 80's, Su forma es sencilla, posee dos adiciones a lado y lado del volumen principal, las cuales funcionan como áreas cubiertas para las taquillas de venta.

Su planta de forma rectangular aloja a un nivel de 3.50 mts el paso peatonal de la carrera 20 a la carrera 19 y una actividad comercial de bajo impacto. En el nivel de la calle se desarrollan las actividades propias del terminal de transporte. En la actualidad el edificio se encuentra con problemas de deterioro social y arquitectónico, este ultimo como producto de fallas en su estructura.

11.3.2.6 El Conjunto Arquitectónico

La unidad arquitectónica existente en el momento en que fueron construidas estas edificaciones del centro, en la actualidad ha sido

desvirtuada a causa de diferentes aspectos entre los cuales se encuentran: el afán por construir pretendiendo con ello modernizar la ciudad, la actividad económica que ha propiciado la aparición de edificios inapropiados para la escala del contexto (edificios de apartamentos y oficinas) y las decisiones administrativas poco razonables que han transformado el conjunto de inmuebles de valor arquitectónico tradicional en elementos individuales anodinos dentro de la estructura urbana.

11.4 ESTRUCTURA CIRCULATORIA

Actualmente el municipio presenta un alto flujo vehicular que cruza el centro de la ciudad en dos de los costados del Parque Boyacá en sentido oriente - occidente (calle 26 y 25), principalmente con vehículos de servicio público, que han traído como consecuencia la saturación

de la infraestructura vial; todo esto ha desencadenado un impacto negativo en el sector, que se manifiesta con altos niveles de contaminación ambiental y sonora, sin embargo, esta situación trata de solucionarse con la implementación del par vial sobre las calles 29 y 25, el cual se complementará con la construcción de un puente que cruce el río Tuluá, generando continuidad con el oriente de la ciudad y el acceso a la variante.

Sobre la calle 27 (calle Carlos Sarmiento Lora) y las carreras contiguas a ella se presenta una relación mucho más equilibrada entre los flujos vehiculares y peatonales, sin ser la óptima, a causa de un tráfico vehicular moderado que se ve acompañado de un alto flujo peatonal, que es generado principalmente por la oferta comercial que existe en el sector Centro.



FOTO No. 30. Muestra: Terminal de Transportes sobre la Carrera 19.



FOTO No. 31. Muestra: Calle Sarmiento entre carreras 22 y 23.

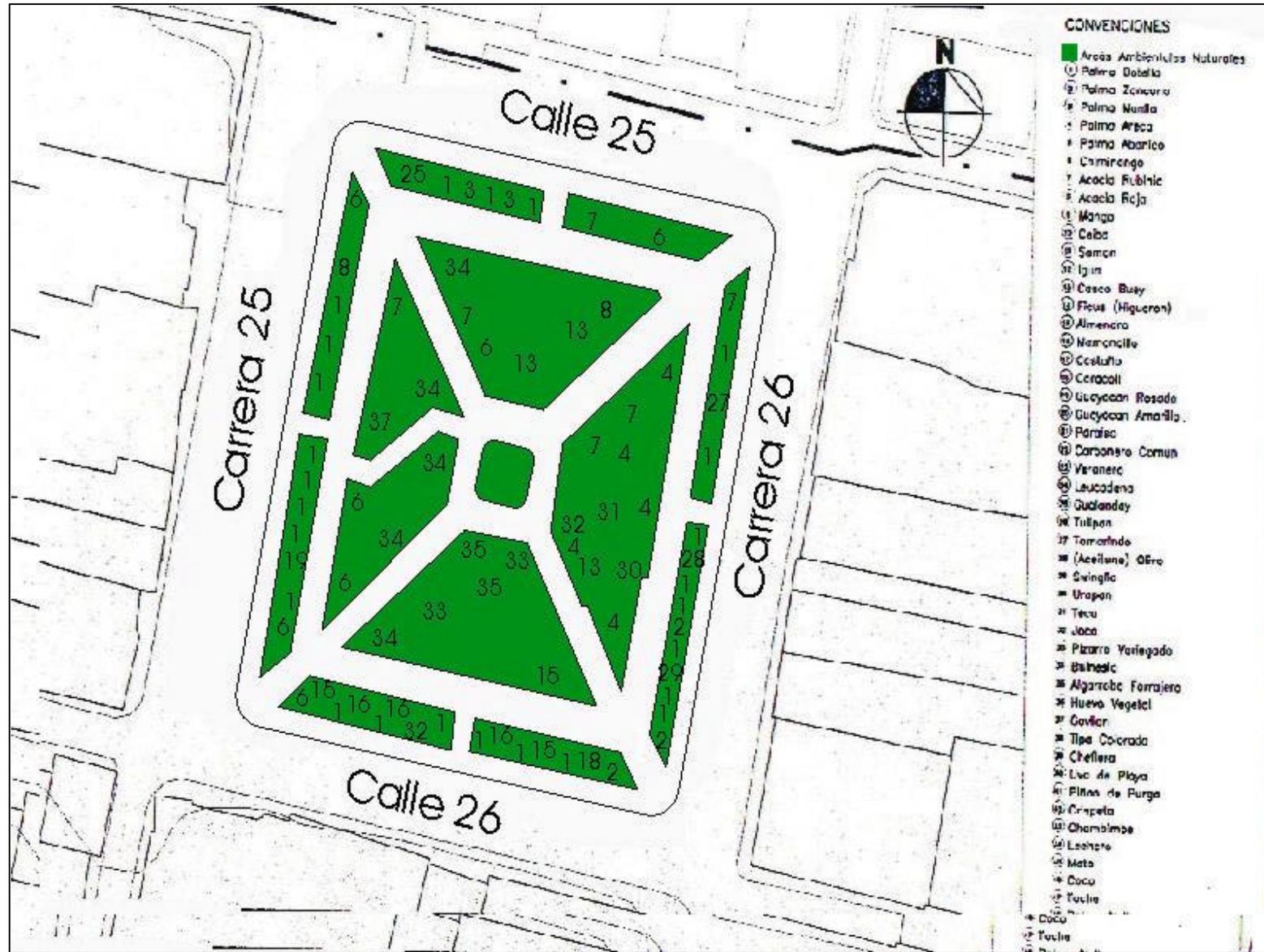
Actualmente la calle 27 se destaca como principal eje de comunicación peatonal entre los extremos oriente-occidente del sector, sin embargo, no es una senda que cuente con la infraestructura física que posibilite el tranquilo y comodo desplazamiento peatonal por el lugar. Igualmente esta calle tiene como característica particular, que se ve interrumpida en el lugar de encuentro con el terminal, debido a esto el peatón se ve obligado a ingresar al éste para poder llegar al barrio La Esperanza. Así mismo la carrera 19 que va paralela a la línea férrea se ve interrumpida en el paso por el terminal de transportes, motivo que ha impedido la relación directa entre la actividad comercial y la actividad residencial.

En la zona del terminal de transportes, también se ha abusado de la capacidad de la infraestructura vial; con la llegada de flujos vehiculares intermunicipales e Inter-

departamentales. A este hecho se suma la incompatibilidad existente entre los usos comerciales del sector y la actividad de intercambio de pasajeros.

La carrera 28 y la avenida del oriente son vías paralelas al río Tuluá, localizadas en los extremos occidental y oriental respectivamente, las cuales se destacan por ser los principales ejes de comunicación vehicular entre los sectores norte y sur, las cuales reciben los flujos que actualmente llegan de las calles 26 y 25. Esta avenida del río está acompañada por un sendero peatonal que se destaca por la ausencia de elementos que potencialicen la vocación ambiental que este lugar posee; además presenta otro problema en el extremo Norte y es la falta de continuidad en la circulación debido a la ubicación de un grupo de viviendas en el borde del río.





Plano 12

“REVI TALI ZACI ÓN DE LA CALLE CARLOS SARMI ENTO LORA COMO PR INCI PAL ESTRUCTURANTE FÍSICO DENTRO DEL ÁREA CENTRO DE LA CIUDAD DE TULUÁ DEPARTAMENTO DEL VALLE DEL CAUCA”



Plano 13

“REVI TALI ZACIÓN DE LA CALLE CARLOS SARMIENTO LORA COMO PRINCIPAL ESTRUCTURANTE FÍSICO DENTRO DEL ÁREA CENTRO DE LA CIUDAD DE TULUÁ DEPARTAMENTO DEL VALLE DEL CAUCA”

11.5 ESTRUCTURA VERDE

La relación de la edificación con el andén y la vía es inmediata debido a la ausencia de antejardines y zonas de transición en el sector.

La única estructura del centro que ha recervado lugar para las zonas verdes es la calle Sarmiento, sin embargo, estas se encuentran deterioradas, debido a la falta de cuidado y a los criterios de intervención que fueron considerados en el momento de plantearlas.

Los espacios adyacentes al río Tuluá se constituyen en un potencial ambiental, que en este momento son subutilizados a causa de la falta de normativa y de criterios de intervención claros en cuanto al tema ambiental.

La distribución espacial de las zonas verdes en el sector no alcanzan el nivel de elementos estructurantes del sistema urbano, ya que se encuentran desarticulados de los demás sistemas del espacio público. De igual forma, el sistema ambiental y paisajístico con el que cuenta el río Tuluá ha venido perdiendo su potencial debido a la ausencia de un tratamiento integral que articule el sistema verde con la estructura de espacio público

Los parques urbanos: Boyacá y Bolívar, no cuentan con la infraestructura de espacio publico necesaria para suplir las necesidades reales de la población de Tuluá, ni generan en los habitantes sentido de apropiación y pertenencia.

La vegetación que se presenta en el lugar es variada: en los parques existen grandes masas arbóreas de diversas especies, en el área del río existen palmas y arboles que han sido sembradas

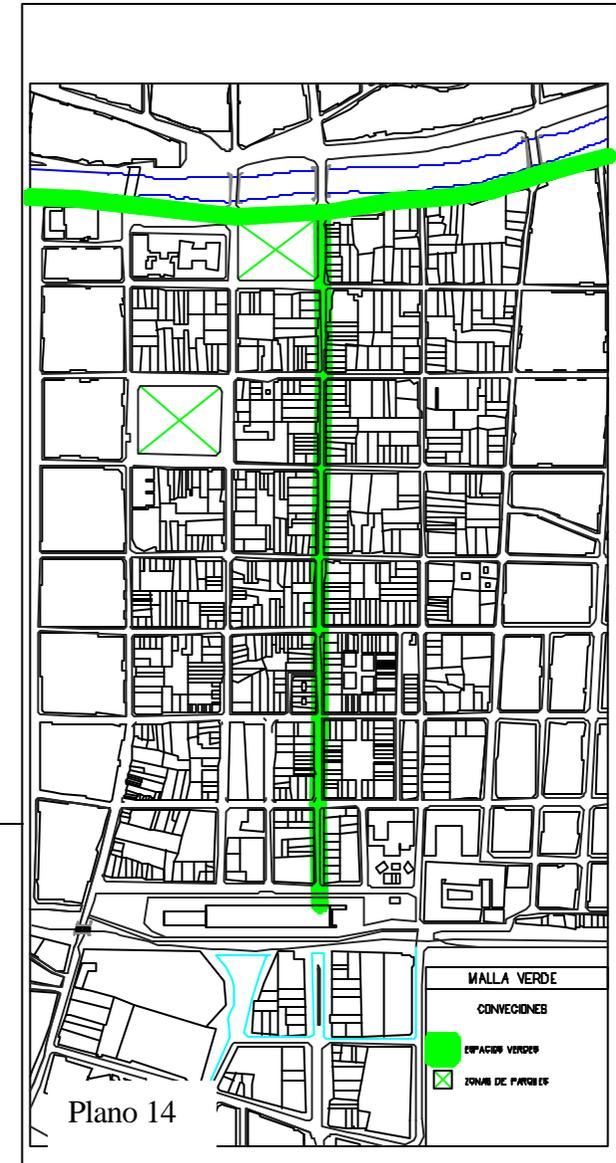


FOTO No. 32, Muestra: Rivera del río Tuluá (Avenida del Río)



FOTO No. 33, Muestra: Rivera del río Tuluá



de +manera aleatoria y en uno de los costados de la calle Sarmiento Lora se presentan palmas de bajo porte, que aunque no son producto de una correcta planificación, se han consolidado como parte activa del sector.

11.6 ESPACIO PÚBLICO

Tuluá al igual que en la mayoría de las ciudades intermedias, concentró el desarrollo de sus principales actividades cívicas, religiosas, lúdicas y culturales en el área centro de la ciudad y de forma específica en la plaza central, núcleo aglutinador de las principales funciones urbanas y elemento significativo para los habitantes de la ciudad.

El espacio publico del centro dela ciudad se encuentra caracterizado por zonas de actividad: economica e institucional. De igual forma se

encuentran espacios publicos adyacentes y de soporte a grandes equipamientos como el terminal de transporte, el centro de salud, instituciones educativas, instituciones administrativas y centros culturales.

Aunque con el paso del tiempo se han creado diferentes espacios públicos tanto espontáneos como planificados, la Plaza Boyacá, aun continua siendo el principal lugar de encuentro, intercambio y expresión social de la ciudad de Tuluá.

De esta forma se puede concluir que el espacio público del centro de Tuluá, se encuentra estructurado a partir de los siguientes espacios abiertos:

11.6.1 Parque Boyacá

Enmarcado por una vegetación frondosa, este parque como todos los de su tipo, es escenario tanto de recorrido como de estancia, por lo cual tienen lugar en él, la recreación pasiva, el comercio informal, las ceremonias religiosas, entre otras actividades, ante las cuales son los habitantes quienes se adaptan a las determinantes espaciales del lugar, ya que este no ofrece las condiciones óptimas para el desarrollo de la dinámica urbana que en este parque se desarrolla.

Esta actividad urbana lo convierte en uno de los espacios públicos más vitales no solo del área centro sino de toda la ciudad, pero esta actividad solo tiene lugar en el día, lo cual tiene relación directa con las actividades y servicios que se dan en torno al parque (religiosas, cívicas, comerciales y de educación) las cuales no dan cabida al disfrute nocturno del espacio.

11.6.2 Parque Bolívar

Constituido como un espacio tensor en la estructura del centro de la ciudad, surge como complemento a la biblioteca municipal, la cual es fundamental y dinamizadora de la vida cultural de la ciudad. Además, cabe anotar que la vocación cultural forma parte de la identidad del parque, lo cual ha generado en éste, la tendencia a la recreación pasiva.

El parque Bolívar, por estar localizado sobre una senda semipeatonal que comunica actividades comerciales y residenciales, al igual que por su proximidad con el río, es considerado no solo un lugar de remate sino también un lugar de paso.

Este Parque a diferencia del Parque Boyacá, se caracteriza por la austeridad en la vegetación y está delimitado por palmas, que refuerzan su forma urbana. Un aspecto relevante en la

temporalidad del parque, es la ubicación de obras artísticas de estilo moderno, que se entremezclan y coexisten con la del Busto de Bolívar, el cual en su ubicación coincide con el eje del acceso a la Biblioteca Municipal.

Este equipamiento es el principal atractor de flujos peatonales en el día, pero por la ausencia de actividad nocturna en torno al parque, este lugar solamente actúa como lugar de paso necesario para la comunicación con el sector del río Tulúa.



No. 34. Muestra: Parque Boyacá



FOTO No. 35. Muestra: Parque Bolívar



FOTO No. 36. Muestra: Biblioteca Municipal

11.6.3 Calle Carlos Sarmiento Lora

Esta calle a diferencia de las otras encontradas en el centro, es considerada como espacio público estructurante, ya que por el tratamiento al cual han sido sometidas sus superficies, la calle tiene como potencialidad, la conexión y continuidad que establece entre la zona del río Tulúa y la zona residencial en el costado opuesto.

La circulación peatonal esta determinada por andenes que tienen unas dimensiones de 3,70 mts hacia el costado donde se ubican las “casetas” de los vendedores ambulantes y 2.30 mts en el andén que se encuentran enfrente, donde la ausencia de amoblamiento y condiciones óptimas para la actividad urbana, son la principal característica.

De otra parte, el tratamiento en los andén de mayor dimensión esta caracterizado por: la

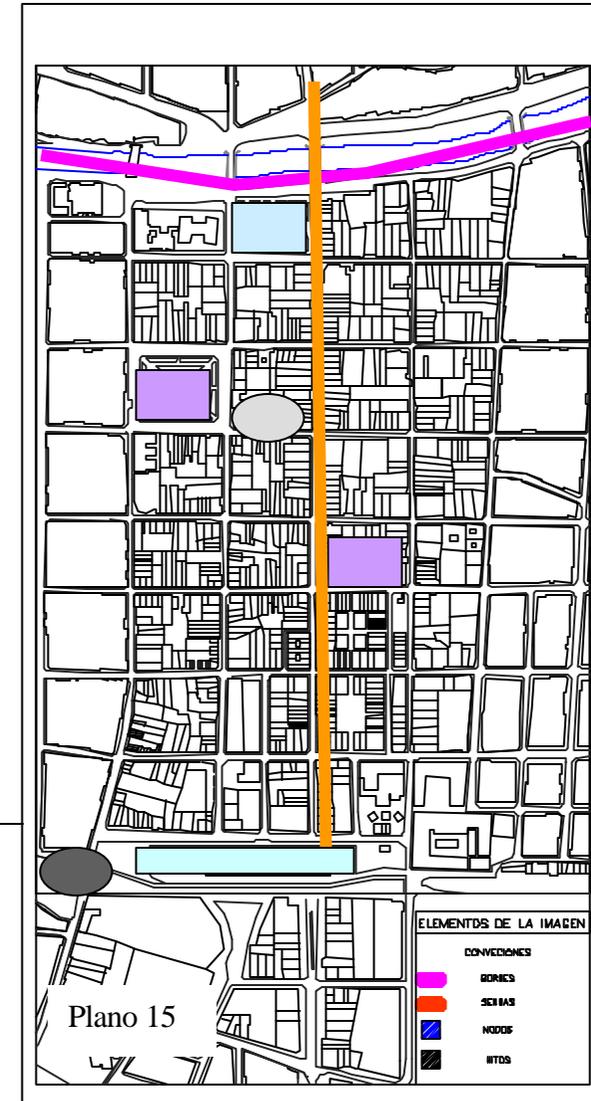


FOTO No. 37. Muestra: Calle Sarmiento entre carreras 22 y 23.

presencia de palmas de bajo porte ubicadas de principio a fin en el recorrido que corresponde al área centro y por la ubicación de algunos elementos de mobiliario como cestas de basuras y teléfonos públicos.

11.7 ELEMENTOS DE LA IMAGEN

El principal nodo del centro sector es el parque Boyacá, ya que en torno a éste tienen lugar el culto, el uso institucional (Alcaldía Municipal), y el uso educativo (Colegio Sagrado Corazón de Jesús). Complementando este nodo tan importante para el sector, se encuentra la Iglesia San Bartolomé, que actúa como el principal punto de referencia para los habitantes de Tulúa, tanto por su forma urbana como por el contenido simbólico que proyecta.





Otros espacios que invitan a la reunión y que actúan como nodos son: el parque Bolívar que contiene una actividad de tipo cultural debido a la existencia de la Biblioteca Municipal y la Galería que a pesar de presentar una problemática tan fuerte tanto por el deterioro físico de la construcción como a nivel social, aun convoca a los habitantes que requieren de los servicios que allí se ofrecen.

La antigua vía del tiempo atrás fue considerada como una senda muy importante de la ciudad, pero actualmente esta situación ha cambiado debido al deterioro en el que se encuentra la zona y por los problemas de accesibilidad que ha generado el flagelo social.

El terminal de Transportes hace parte de los nodos del sector, ya que por su ubicación se ha convertido en un lugar de referencia y de paso a través de la calle 27, la cual no solo es la vía estructurante del sector, sino que permite la

relación a través de ella del uso comercial con el ambiental.

Al norte del terminal de transportes, se encuentra el paso a nivel, que en el pasado fue valorado como hito debido a las actividades que sobre este se desarrollaban, sin embargo en la actualidad, a pesar del cambio de uso, aun es considerado como punto de referencia debido a la fuerza de su tradición la cual aun esta vigente en la memoria de los habitantes de Tuluá.

El río Tuluá es un borde natural que identifica al sector de ahí que sea un hito para sus habitantes.

Una vez identificados los nodos e hitos espaciales del centro, en este ítem se planteará la manera como el sujeto vive la ciudad.

La calle Sarmiento proporciona todos los medios para crear un diálogo urbano, ya que el habitante de la ciudad de Tuluá puede encontrar en el centro una ruta que esta bien establecida por la misma actividad de la calle. Los almacenes y Los cubículos de los vendedores dibujan una manera para ser recorrida y así mismo, hacen partícipe al habitante de una actividad social única, que está determinada por la vocación cultural que posee la ciudad. De igual forma, hay reglas que son aceptadas por las personas que transitan por esta vía, éstas no son de tipo individual sino colectivo, que con el paso del tiempo y la cotidianidad se han ido transformando en código del lugar o simplemente costumbres.

Los desplazamientos en el lugar son interrumpidos debido a la forma en que se han localizado los vendedores, lo cual ha traído como



consecuencia, la cualidad del espacio de ser tópico puesto que su evidente transformación es susceptible de ser percibida por el cuerpo humano experimentando aglomeración y ahogamiento por la cantidad de productos.

Por ultimo se puede concebir el espacio como utópico ya que es pensado de diferentes maneras según el individuo que lo perciba, puesto que de un lado esta el vendedor que piensa en poder ser el dueño único del ámbito donde se localiza, sin ser excluido, sino privilegiado dentro de los usos de la ciudad; y de otro lado está el habitante común que transita y desea que en este sitio se pueda disfrutar con la tranquilidad que el vendedor ambulante le ha negado, de igual forma, el habitante anhela una ciudad sin límites y con aberturas en las cuales se lea la forma urbana, ya que cada sujeto construye su ciudad de acuerdo a sus necesidades y aspiraciones individuales.

11.7.1 ENTREVISTAS EN “EL ESPACIO PÚBLICO”

“Lo físico, lo perceptivo”

La compra, la venta, la bulla, los vendedores, el movimiento, la actividad, “DE TODO” son palabras del ama de casa que vive a diario el recorrido de la galería a la casa, viviendo lo público mas que nadie, presenciando el evento voluntaria e involuntariamente.

Para ella la respuesta a la pregunta: ¿Que característica tiene la calle Sarmiento? Es completamente diferente a su contraparte, es decir al funcionario ya que para él, todo el potencial que podría ofrecer la calle como espacio público, se ve opacado por una serie de actividades generadas por habitantes poco deseables.

Se puede interpretar a partir de las diferentes opiniones, una característica inherente al espacio público, y es la posibilidad que tiene “El lugar para ser observado a distancia ” ¹². Debido a todo lo que sucede en el espacio publico, siempre será posible concebirlo de múltiples maneras.

En muchos casos el habitante confunde su espacio publico o tal vez lo confundimos nosotros desde la óptica del urbanista, ya que al escoger como agradable en el espacio publico un centro comercial, un almacén o la galería, nos indica que el habitante no puede saber que es espacio publico porque no lo ha tenido (“me gusta la cortesía de las vendedores, no me gusta el transito de vehículos y las casetas”) el habitante, es sencillo y desprevenido, el caminante solo tiene en su mente imaginarios de todo aquello que quiere de su “tierra de nadie” para poder

¹² SALDARRIAGA. Op. cit.

sentarse a conversar con aquellos amigos que solo puede ver de visita en sus casas o aquel que le contaron sus abuelos que se encontraban en la calle y podían saludar, ya que el modernismo no le ha dejado otra alternativa.

Publico o trabajo? "Para que haya vida en la ciudad debe haber razones, de lo contrario se extingue"¹³ Muchas veces el ciudadano solo puede pensar en el trabajo ya que es la manera de sobrevivir y Tulúa como cualquier ciudad cuenta con un gran número de vendedores ambulantes, los cuales se han aprendido a aceptar como parte vital del espacio público y por esto al acudir al centro y ver la mercancía que ofrecen en cubículos, es tan normal como el hecho de ser empujado al desplazarse, "lo uno no puede apocar lo otro hay que concertar". El vendedor publico es solo uno de todos los actores de la vida

¹³ Ibid.

urbana, y de esta misma forma es visto por todos los ciudadanos en la ciudad actual, sin embargo no debemos dejar de lado el derecho con el que cuenta todo ciudadano de tener un espacio urbano habitable en el que se pueda desplazar e interactuar tranquilamente.

El centro es un espacio que debido a las características de su ocupación, requiere de la coordinación de sus actividades urbanas, al igual que la identificación simbólica y ordenada de su dinámica, por consiguiente la creación de las condiciones necesarias a la comunicación entre los actores.¹⁴ El hombre accede a un espacio a través de su percepción y experiencia y esto determina la representación simbólica que el elabora del entorno espacial, generándose lugares de memoria, espacios simbólicos de identidad ciudadana, espacios de diversidad y

¹⁴ CASTELL, Op. cit., p. 168

anonimato, lugar de servicios y de coordinación funcional¹⁵.

También espacios que deben permitir el disfrute, necesario para el goce físico del ciudadano, para el contacto sensorial y vivencial con su ciudad y con sus conciudadanos¹⁶. Esos espacios que pueden ser reconfigurados y nuevamente puestos en escena, pero por el habitante desprevenido y no por el planificador racional, estos espacios públicos están determinados por una imagen donde se adecua la esponja, que al mismo tiempo absorbe y expulsa los líquidos que atrapa¹⁷.

11.7.2 SÍMBOLO

Los símbolos en la ciudad constituyen una herramienta de reconocimiento para sus habitantes. En Tulúa encontramos símbolos de

¹⁵ SERNA., Op. cit.

¹⁶ LLANO., Op. cit. p. 234

¹⁷ AGUDELO, Op cit., p. 32



índole constructivo y natural que ayuda a referenciar a los tulueños en el espacio público y siempre están presentes en su memoria dando testimonio de su actitud y forma de ver la ciudad.

Los parques Sarmiento Lora, Boyacá y Parque Guadua, lago Chilicote, comfamilia y, El río, son espacios abiertos que han construido en los tulueños el significado de la recreación pero solo en días de descanso ya que el resto de la semana, el transcurrir en la ciudad es su principal objetivo. Teniendo en cuenta la temporalidad de los lugares mencionados, su relación con el ciudadano ha ido variando en la medida que se responde a las necesidades de los habitantes y al devenir propio de la ciudad.

En cuanto a lo construido los centros comerciales gozan del valor de encuentro para los tulueños, al

igual que el terminal que al ser un sitio de paso obligado ha impulsado la actividad lúdica en él.

El Teatro Sarmiento es identificado como sitio de nostalgia por el recuerdo de lo que tiempo atrás representó la calle Sarmiento para sus vidas. Las iglesias Salesianas y San Bartolomé también son valoradas como símbolo de sus creencias y por su valor en el tiempo, "En ellas ingresa el ciudadano como espectador que presencia los ritos religiosos. En la sociedad urbana moderna, secularizada, los lugares simbólicos se asocian con otros ritos, en especial con aquellos que se asocian al comercio. Los centros comerciales son los nuevos templos que convocan a una ciudadanía para ejecutar la misma, el ritual del consumo. El centro comercial es y no es público. En tanto esta poblado de consumidores lo es. Al desocuparse para a ser un

enorme sarcófago que alberga los cuerpos inertes de mi nimiedades y bisutería¹⁸.

11.7.3. ENTREVISTAS SÍMBOLOS EN LA CIUDAD

Los diferentes habitantes de la ciudad, pueden dar diversas respuestas acerca de su interpretación sobre el espacio público y su significado. Las diversas espacialidades de la ciudad están constituidas de infinidad de símbolos que recrean y caracterizan los lugares, a la vez que permiten la expresión de sus habitantes. La galería cabe anotarse como ejemplo dentro del área central, no sólo como el sitio donde acuden las personas a comprar sus víveres, sino como un sitio de encuentro con los amigos de clase popular; por otro lado el centro

¹⁸ Sالدارriaga, Op. cit.



comercial, que es el llamado sitio de los “Ricos”, el vendedor ambulante es un símbolo que pareciera efímero por ir de lado a lado, pero la aglomeración de ellos ha ocasionado que sean vistos como los dueños de la Calle Sarmiento, ellos están presentes creando “sitios de encuentro en la ciudad como lo diría alguien” “para mi no hay sitio específico de reunión, las casetas y las esquinas de los carniceros, allí se reúne mucha gente”.

De otro lado la calle significa en el colectivo “Comercio” porque para el ciudadano “como toda calle comercial, de día mientras estén abiertos los almacenes es segura y de noche es solitaria y oscura porque le falta iluminación”, pero el problema en las ciudades modernas no es la luz, es el comercio, porque cabe preguntarse ¿Quién va a caminar por esos espacios desocupados donde nada va a suceder? “Sería más sensato dar un orden a todo aquello que esta en desorden,

pero encerrar a los vendedores ambulantes y su significado en un centro comercial es esterilizar y disponer únicamente para el consumo”.¹⁹

Pero además de este significado las calles próximas al río representan el pueblo, al sentirse caminando entre lo normal, sin pretensiones porque el río es el límite entre la pobreza y la riqueza, entre lo popular y lo digno y lo elegante.

11.7.4. EL ESPACIO PÚBLICO EN EL CENTRO DE LA CIUDAD DE TULÚA

Para la reflexión en este caso lo que interesa examinar es la función del espacio público particularmente en la zona centro de la ciudad intermedia, en este caso en la ciudad de Tulúa – Valle del Cauca la cual se ha visto afectada por los cambios en su estructura y en su forma.

¹⁹ SALDARRIAGA, Op. cit.

Las dinámicas de la ciudad intermedia en el caso específico de Tulúa, se analizarán a partir del espacio público. Se interpretará la dimensión física y simbólica del espacio público, a través de la identificación de elementos que coexisten en el centro de Tulúa y que han provocado cambios con respecto a las espacialidades del centro.

La reflexión se concentra en un área determinada por la carrera 20 hasta la carrera 28 y calles 25 hasta la calle 29.

Este análisis se realizó a través de la interpretación sobre las ciudades intermedias planteada por Isabel Llanos en “El espacio Público en la ciudad Intermedia contemporánea”, la observación de la ciudad y las encuestas (Ver anexo 2) realizadas a los actuales funcionarios de Planeación Municipal, habitantes de la ciudad de Tulúa y usuarios del espacio público presentes en el área centro de la ciudad, donde se buscaban

obtener información que permitiera detectar las tendencias, la orientación y actitud del usuario respecto a las espacialidades arquitectónicas ubicadas en la ciudad y en particular en la zona centro, información que permite una aproximación sobre la movilidad, y la permanencia del espacio público de forma específica en el área centro sobre la manera como los usuarios se relacionan con él, así mismo establecer una actitud sobre el problema de los vendedores ambulantes que se constituye en uno de los problemas más sobresalientes sobre la Calle Sarmiento, así mismo se busco establecer las valoraciones de los habitantes de la ciudad con respecto a los aspectos simbólicos y la frecuencia de relación con el centro de la ciudad y su espacialidades. La encuesta se aplicó a una población, teniendo en cuenta las siguientes variables: la edad, lugar de residencia y ocupación, así mismo se dividió el área centro en cinco sub-áreas, como las siguientes:

Sub-área 1 - Terminal de Transporte
Sub-área 2 - Galería Municipal
Sub-área 3 - Parque Boyacá
Sub-área 4 - Parque Bolívar
Sub-área 5 - después del río Tulúa (oriente de la ciudad)

Es así como las encuestas se entregaron de forma espontánea a personas presentes en cada sub-área, que permitirá tener percepciones diferentes del centro, de acuerdo a la experiencia de permanencia en cada una de estas sub-áreas.

11.7.5. INTERPRETACIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO EN EL ÁREA CENTRO DE TULÚA

A partir de los juicios establecidos después de la interpretación del estudio del espacio público, en las ciudades intermedias elaborado por la Arq. Isabel Llanos, del cual se retomó su metodología de reconocimientos, encuestas esporádicas, análisis planimétricos, entre otros, con los análisis hechos a Tulúa específicamente en el área de intervención (sector centro), se busca establecer en que forma se presentan los rasgos de movilidad, y permanecía en el área centro de la ciudad.

11.7.5.1. MOVILIDAD

A lo largo de la calle 27 (principal eje comercial), se encuentra un tipo de andén que a pesar de ser amplio no responde de manera eficiente al aumento en el flujo peatonal, causado por el incremento en la población y por la concentración e intensificación de gran parte de las actividades comerciales de la ciudad en este sector. A esto se le suma la cantidad de vendedores ambulantes ubicados en este andén, ya que en los andenes de menor ancho que se encuentran en frente, se observa una característica particular, determinada por el hecho de no ser transitada en igual cantidad que como sucede en el andén donde los vendedores ambulantes se ubican, generando en los usuarios la sensación de multitud relacionada con la presencia de las casetas de los vendedores ambulantes. Sin embargo la estrechez que se forma en los dos tipos de andenes no es obstáculo para que las

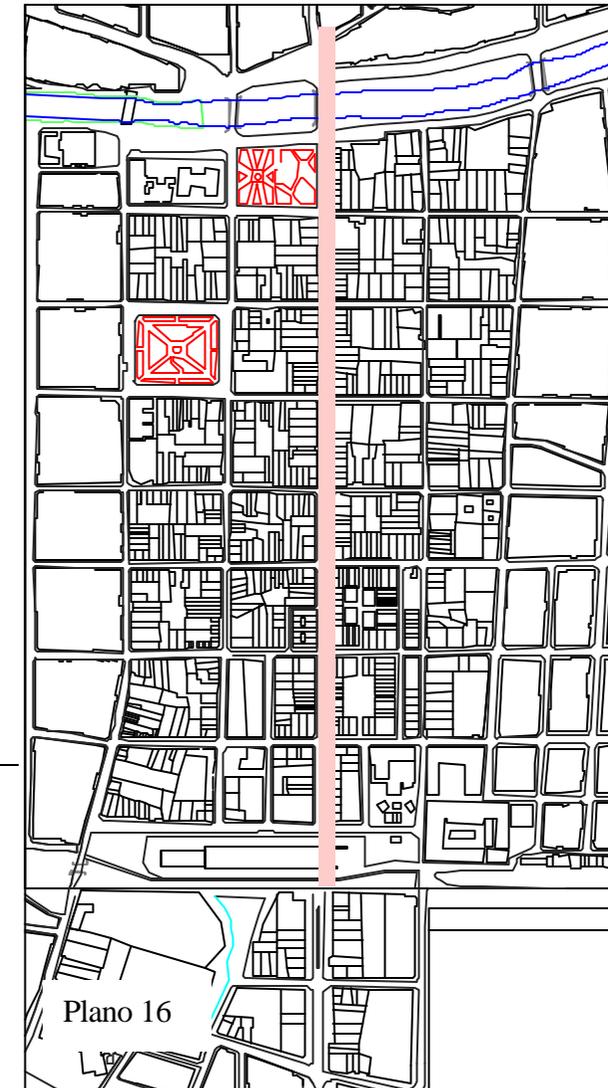


FOTO No. 38. Muestra: Calle 27 Sector Galería

personas se detengan a conversar o a mirar las vitrinas, obstaculizando aún más la circulación.

PERCEPCIÓN

El andén se establece como el lugar de paso, y encuentro tanto con el comercio como con la actividad social.



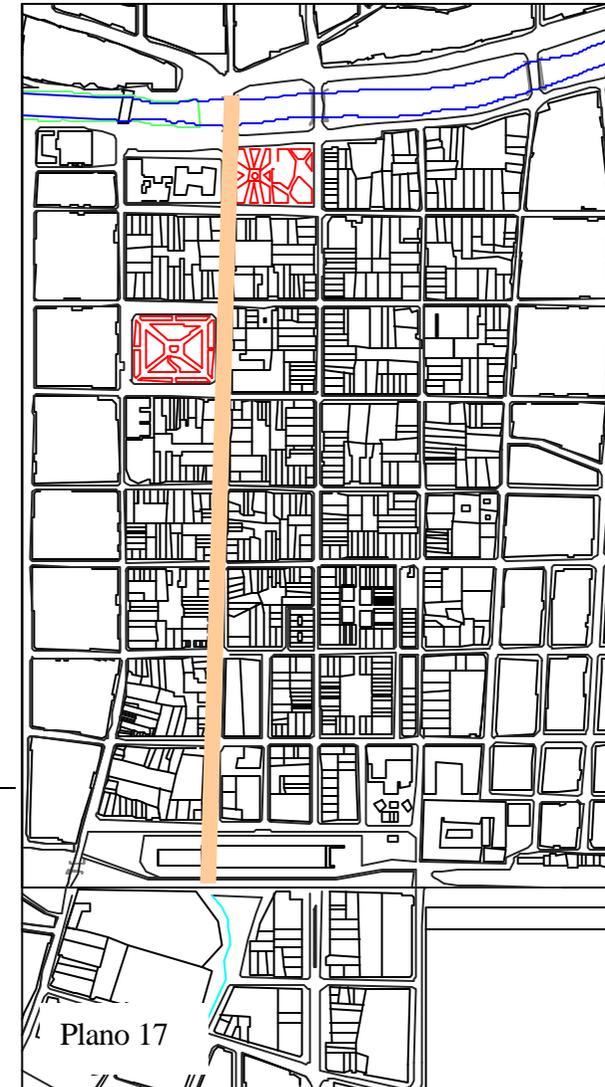
En algunos tramos de la calle 28 se identifican algunas particularidades como por ejemplo en el tramo comprendido entre la carrera 20 y 21, el cual se caracteriza por tener usos como la galería municipal y el palacio de carnes, las trilladoras de café, depósitos de la llamada "chatarra", bares de prostitución, juegos de billar, etc, los cuales han contribuido al deterioro del sector tanto a nivel social como físico, Estas actividades también impiden el flujo vehicular fluido, deterioran la calidad del espacio público y las condiciones de habitabilidad.

PERCEPCIÓN

El andén ha sido diseñado con el único objeto de comunicar dos puntos distantes.



FOTO No. 39. Muestra: Calle 26 entre carreras 21 y 22



Entre las carreras 27 y 26 en el sector donde se encuentra el centro comercial del Parque, se desarrolla un comercio especializado del cual se beneficia una población diferente a la que accede al comercio que tiene lugar en la galería. En este sector también se encuentran desde pequeños almacenes en deterioro, hasta supermercados en condiciones inadecuadas, debido al entorno cercano que les proporciona inseguridad y desorden.

PERCEPCIÓN

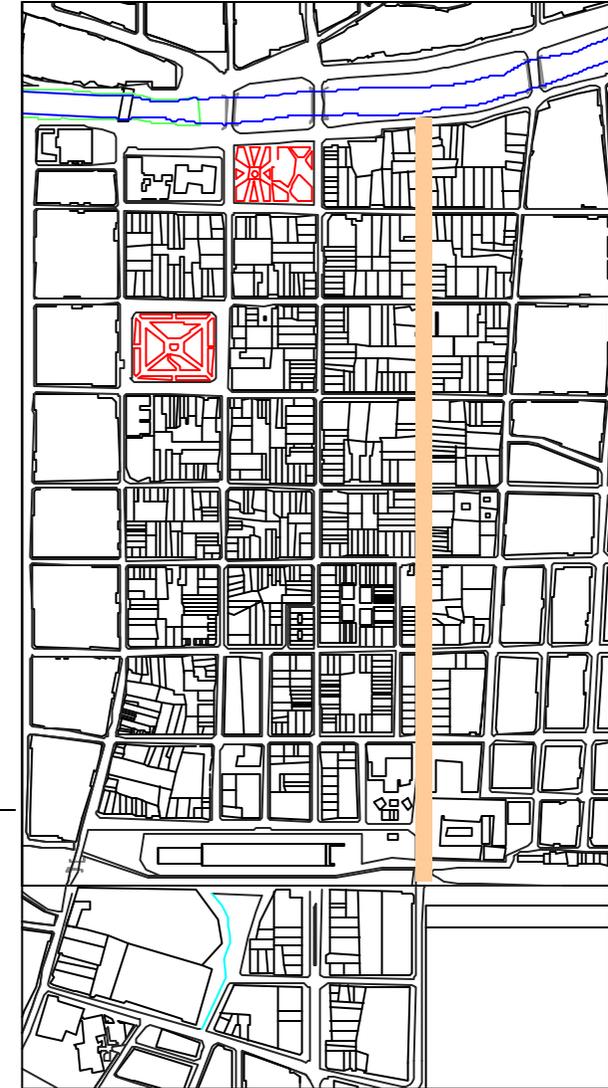
La calle multifuncional es ocupada de tal forma que obliga a disminuir la velocidad vehicular y afecta la percepción del espacio.



FOTO No. 40. Muestra: Sector galería municipal sobre la calle 28



FOTO No. 41. Muestra: Ventas improvisadas sector Pabellón de Carnes



La fluidez vehicular de las carreras, presenta problemas, debido a la sección vial y al continuo cruce con las calles, que impide realizar un desplazamiento rápido a lo largo de las carreras 27, 25 y 23, donde se concentran las conexiones con los barrios y con equipamientos importantes como es el caso de la carrera 27 que comunica con el Colegio Salesiano, todo esto con excepción de la carrera 28 o avenida Kennedy que debido a su condición de avenida permite la fluidez vehicular, esta fue la primera avenida construida en la ciudad con el objeto que sirviera de soporte para la estructura del río, sin embargo el peatón se encuentra más desprotegido que en cualquier zona del centro, lo que ha producido un total desarraigo y falta de pertenencia.

PERCEPCIÓN

Independiente del tipo comercio que se ofrezca, la calle es el lugar que conduce a los posibles consumidores hacia su espacio comercial preferido.

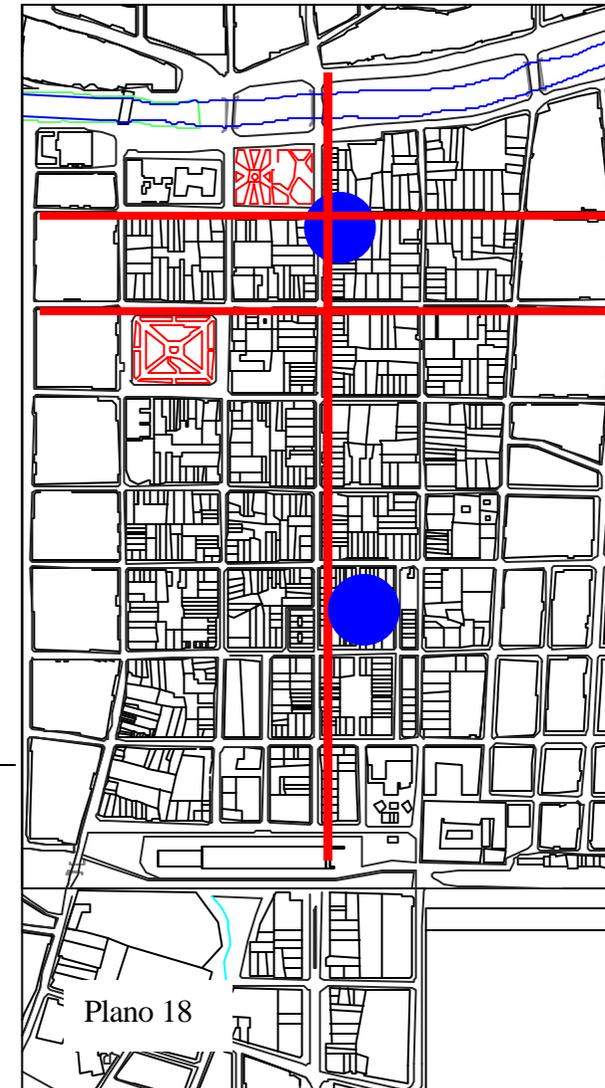


FOTO No. 42. Muestra: Centro comercial del parque



FOTO No. 43. Muestra: Zona de la Galería.

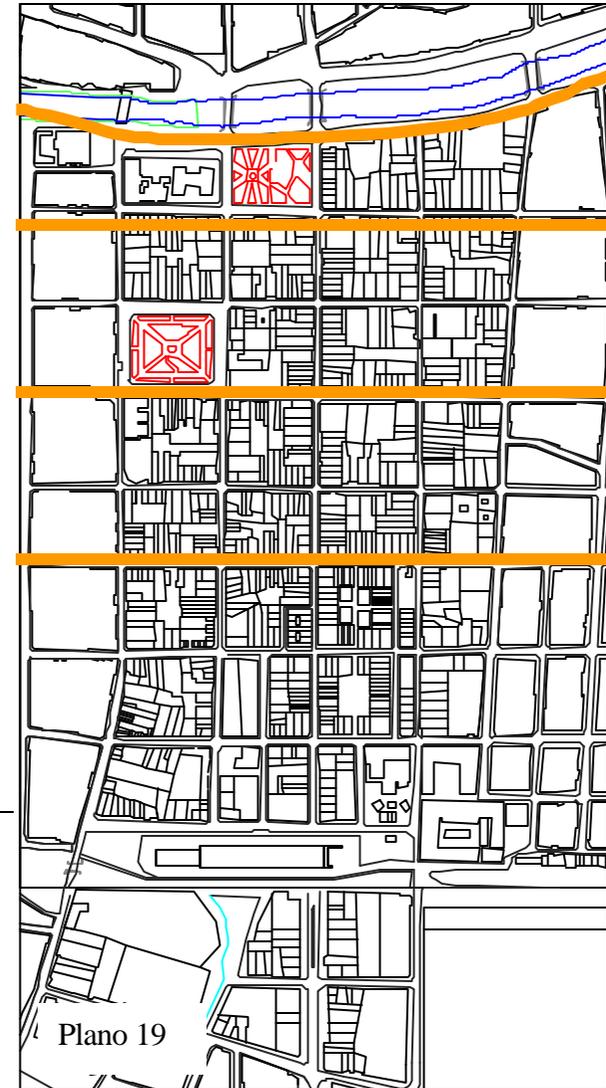
La calle en el centro con trama ortogonal: circulación más lenta, la calle es fragmentada por la avenida, como consecuencia de las necesidades de las ciudades actuales.

PERCEPCION

La avenida: fluidez.



FOTO No. 44. Muestra: Carera 27 con Calle 27





11.7.5.2. PERMANENCIA

Una de las espacialidades públicas en donde permanecían los habitantes de Tulúa aún años atrás y que aún conserva su carácter de espacio de encuentro, es el Parque de Boyacá, ubicado en el centro fundacional y actúa como elemento ordenador de la trama en torno al cual se concentran múltiples usos de orden institucional, religioso, comercial y educativo.

El Parque Boyacá a pesar de encontrarse en el centro, no ha caído en el anonimato; por el contrario este espacio hace parte de una actividad cotidiana.

Es así como se estableció la circulación libre por el parque, aquí el peatón no se siente agobiado por la multitud, mientras que la gran cantidad de personas que se encuentran, se sientan en torno a los jardines, que se ubican hacia el interior del

parque. Adicional a esto se encuentran grupos territorialmente establecidos, uno de los cuales son los lustrabotas, ubicado en la calle 26, donde se localizaron unos módulos para tal labor, y el otro grupo es el de ancianos que se ubican en horario diurno en el costado de la calle 26 frente a la Iglesia San Bartolomé. La población que visita el Parque Boyacá es en su mayoría adulta, acude allí para encontrarse con amigos o para vender dulces, cholados y otras mercancías comestibles. Este lugar conserva las conductas de encuentro, de proximidad y reconocimiento que no se diluyeron en el anonimato. Igualmente es posible acceder al Parque Boyacá para atravesarlo, cuando así lo requiere el recorrido, Se observan dos maneras de hacerlo: la primera en forma diagonal debido al diseño en planta que presenta el parque, y quienes así lo hacen establecen un contacto o simplemente intercambian miradas con otras personas, mientras que la segunda se realiza por los

costados del Parque, de manera rápida, guardando distancia con todo lo que sucede en su interior. En el fin de semana se cambia un poco esta rutina, debida a la visita de familias de bajos recursos que llevan a sus niños a ser fotografiados, a subirse en el carrito alquilado, o cierto número de personas que se quedan comiendo algo allí después de la ceremonia litúrgica.

PERCEPCIÓN

Espacio congregante multifuncional.

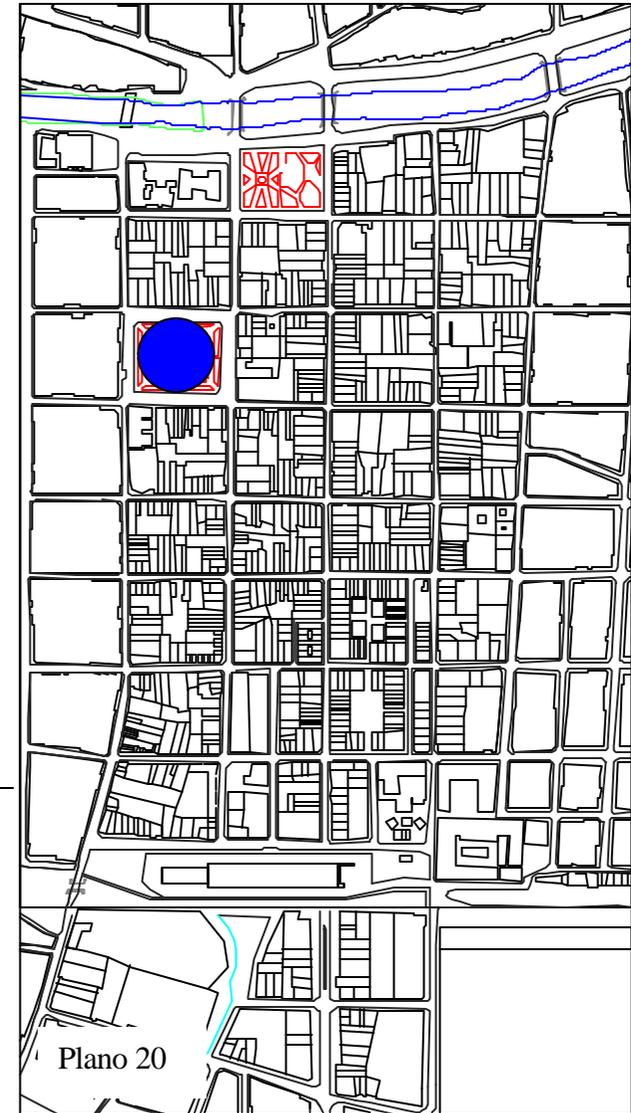


FOTO No. 45. Muestra: Parque Boyacá.(zona de Lustrabotas)



FOTO No. 46. Muestra: Parque Boyacá (esquina contigua a la Alcaldía Municipal calle 25)

“REVI TALIZACI ÓN DE LA CALLE CARLOS SARMIENTO LORA COMO PRINCIPAL ESTRUCTURANTE FÍSICO DENTRO DEL ÁREA CENTRO DE LA CIUDAD DE TULUÁ DEPARTAMENTO DEL VALLE DEL CAUCA”

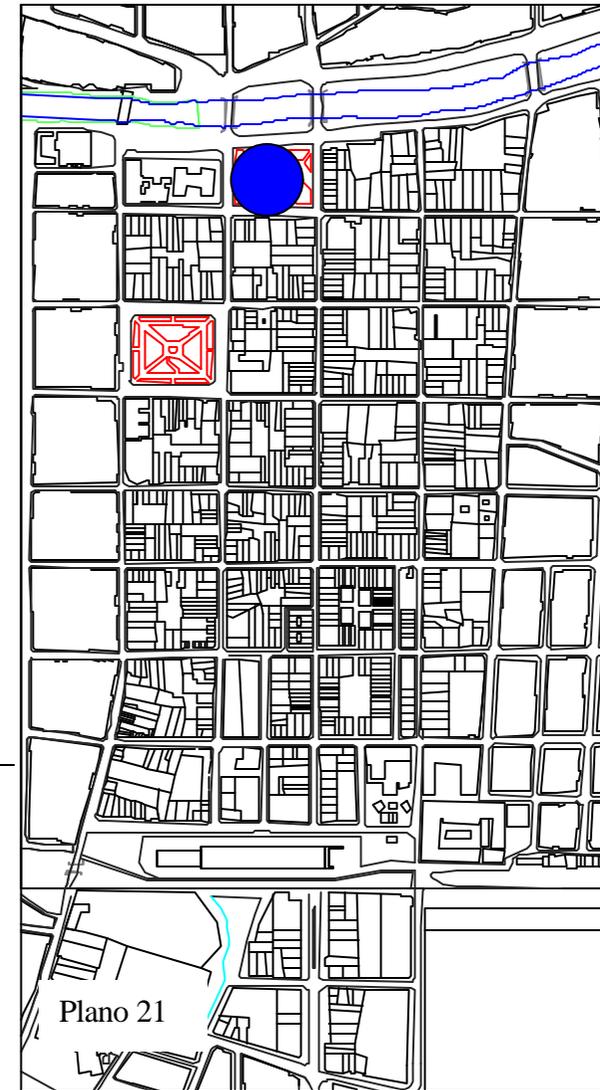
Sobre la calle 27 y 26 entre carreras 28 y 27 se encuentra el Parque Bolívar o el Parque de la Biblioteca, el cual recibe este nombre gracias a la proximidad de la biblioteca municipal; este parque carece de la vitalidad propia de los espacios congregantes, ya que por el solo circulan quienes se dirigen a la biblioteca o al Palacio de Justicia que se ubica frente al Parque. Así mismo se ubican de forma esporádica hacia la calle 27 algunos hippie y en el acceso de la biblioteca sobre la calle 26, algunas personas que trabajan en temas relacionados y/o complementarios a las actividades que se desarrollan en el Palacio de Justicia.

PERCEPCIÓN

La indiferencia como consecuencia de la modernización de la ciudad, ha generado la pérdida de significado.



FOTO No. 48. Muestra: Parque Bolívar (Calle 27 con Carrera 27)



PERCEPCIÓN

La malla urbana estructura la ciudad, pero el habitante trata de transformarla y apropiarla.

En el sector aledaño a la galería municipal se encuentra una espacialidad falta de consolidación donde se congregan los habitantes que están influenciados por la galería municipal y aunque se localizaron en este lugar para respaldar el CAI, debida al mal estado de las construcciones y al abandono en el cual se encuentran, tiende a convertirse en una zona de nadie, donde conviven indigentes, prostitutas y vendedores de la calle. Todo esto da lugar a que este espacio se diluya como espacio de permanencia y encuentro, convirtiéndolo en un sobrante de la trama urbana, carente de orden y planeación.

Este espacio a pesar de no poseer la característica de espacio público de reunión, manifiesta el interés del habitante de la ciudad

en tener un espacio en el que pueda identificarse como grupo, bien sea por edad, ocupación, etc.

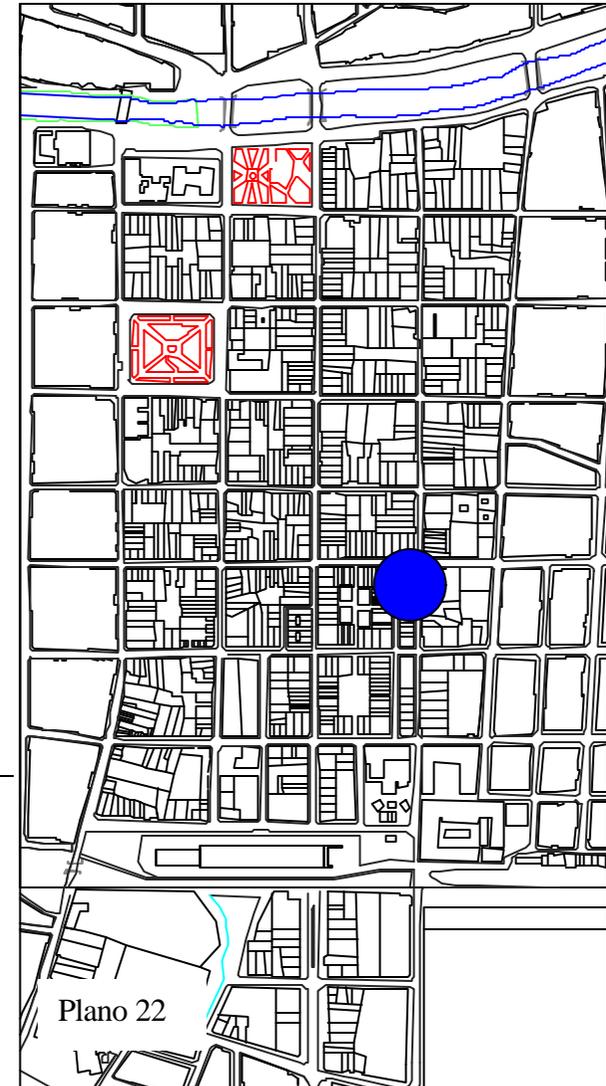


FOTO No. 47. Muestra: Biblioteca Municipal



FOTO No. 49. Muestra: Calle 28 Sector galería Zona de Estacionamiento

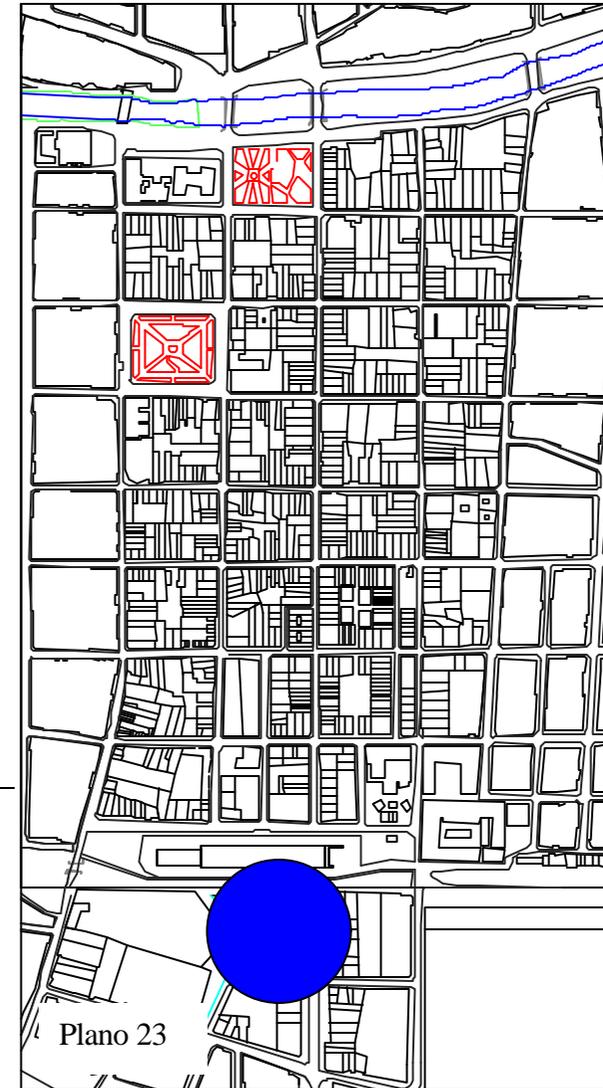
En la zona posterior del terminal de transportes (occidente) de la ciudad se encuentra un espacio donde se ubican viejos camiones, así mismo se encuentran en uno de los extremos que conforman este espacio, unas viviendas que plantean discontinuidad con el sector del centro, sin embargo en este lugar debido a la cercanía de un barrio con otro se presentan actividades que reúnen a los habitantes del sector generando una dinámica urbana en la cual no solo participan “los camioneros” sino los habitantes de las viviendas los cuales sacan sus sillas hacia este espacio para poder intercambiar experiencias con los conductores de los camiones o para jugar cartas en un pequeño sitio construido a manera de mobiliario urbano para la función recreativa (mesas con sus sillas en concreto).

PERCEPCIÓN

Espacialidad del encuentro, generada por la cercanía y la afinidad aún, sin ser preestablecida.



FOTO No. 50. Muestra: Paradero de los camiones entre carreras 19 y 18



Sobre la calle 27 entre carreras 27 y 26 se encuentra el centro Comercial del Parque, construido como uno de los centros comerciales más modernos de Tulúa, se ubica muy próximo al Parque Bolívar, motivo por el que lleva su nombre. Este centro comercial es uno de los más concurridos en la ciudad, en donde reúne gran cantidad de personas, quienes concurren generalmente para acceder al cinema.

El esquema del centro comercial se caracteriza por sus fachadas abiertas, logrando una relación permanente con el comercio de la calle. Se observa una primacía del comercio exterior, sobre el interior; contrariando a los centros comerciales propios de las grandes ciudades. Su desarrollo hacia el interior es muy escaso ya que ubica unos pequeños locales comerciales y una institución financiera que de la mano del cinema permite que este lugar aún sea

reconocido dentro del área centro. Este es un buen lugar para el encuentro con otros habitantes de la ciudad. Aquí el anonimato no es predominante. Pero si es de tener en cuenta que este centro comercial es frecuentado principalmente por personas con una buena capacidad económica.

PERCEPCIÓN

El área comercial genera un flujo peatonal intenso, que también se relaciona con el referente o hito urbano.

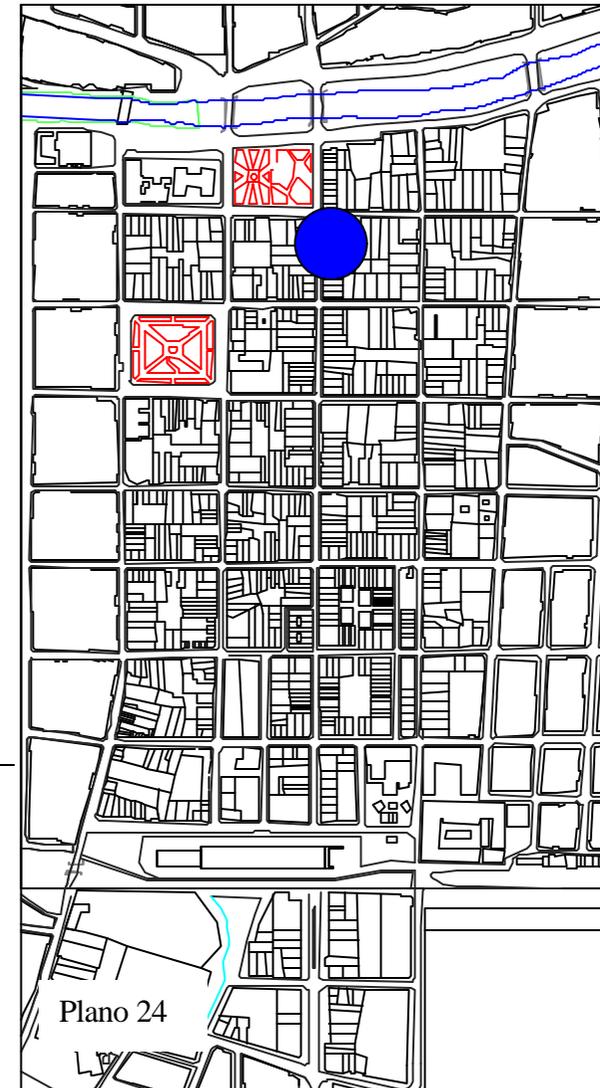


FOTO No. 51. Muestra: Centro Comercial del Parque

El Centro Comercial ubicado en el Centro, es una estructura que trata de simular un espacio comercial dirigido a un público que desea acceder a productos de todo nivel, como: artículos para el hogar, ropa, etc. Se proyecta como los llamados "San Andresitos" los cuales se han generalizado debido a la necesidad de agrupación de vendedores que ofrecen sus productos a un módico precio. En este sitio conviven diferentes tipos de compradores logrando así una respuesta de reconocimiento entre una gran cantidad de población en Tulúa. Este sitio a pesar de no ofrecer vitrina hacia el exterior ha logrado permanecer como un sitio lleno de vitalidad comercial; pero no de vitalidad como sitio de encuentro o permanencia, ya que allí solo se va a consumir, aquí no se ofrecen sitios donde el visitante pueda sentarse debido a que se caracteriza por la estrechez tanto de los corredores como de los recorridos que solo

giran en torno a los pequeños locales que allí se encuentran

PERCEPCIÓN

El Centro Comercial actúa como una estructura mediadora entre el encuentro y el consumo.

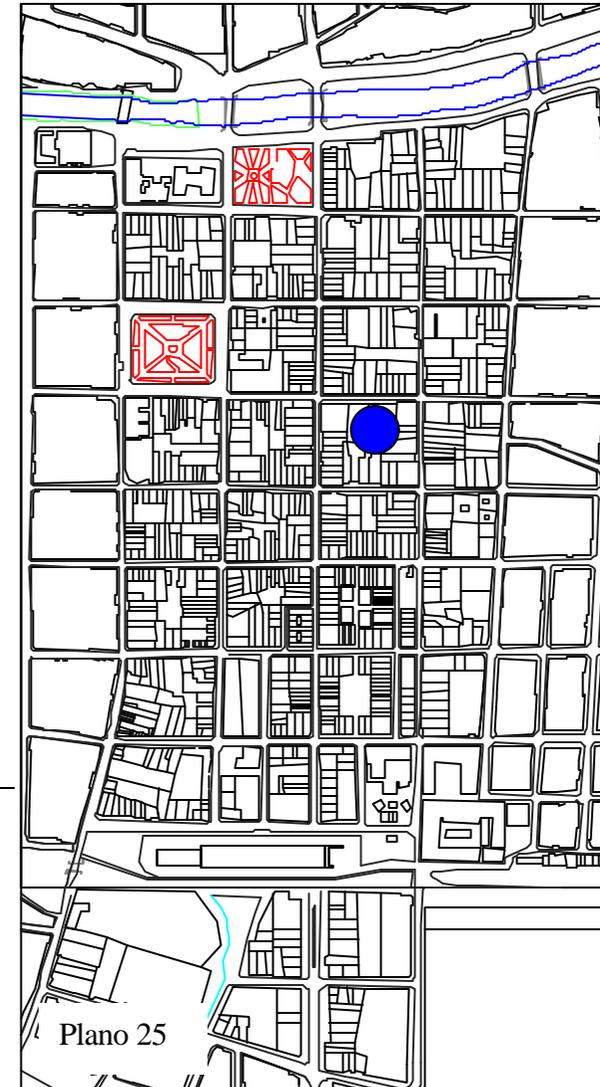


FOTO No. 52. Muestra: Carrera 25 con calle 27 Ubicación del C.C. Pleno Centro

En Tuluá fueron construidos unos centros comerciales para un grupo de consumidores de menor capacidad y compra donde es posible encontrar artículos propios de supermercados, pero con ciertas restricciones. Tal es el caso del almacén Surtifamiliares ubicado en la zona del terminal que a pesar de los artículos que ofrece no es el supermercado de más aceptación ya que en este sector aún predomina la compra en la tienda de barrio o en la zona de la calle 27 o simplemente en el lugar reconocido como Olímpica, lo cual a dado paso a que este lugar sea subutilizado.

Algo similar ocurre con confamiliares que se encuentra cerca de surtifamiliares, ya que a pesar de su estructura con gran capacidad para la compra, no logra atraer todo el público para el cual fue diseñado, debido a que se ubica en una zona deteriorada.

PERCEPCIÓN

Estructuras nuevas se requieren de espacios vitales.

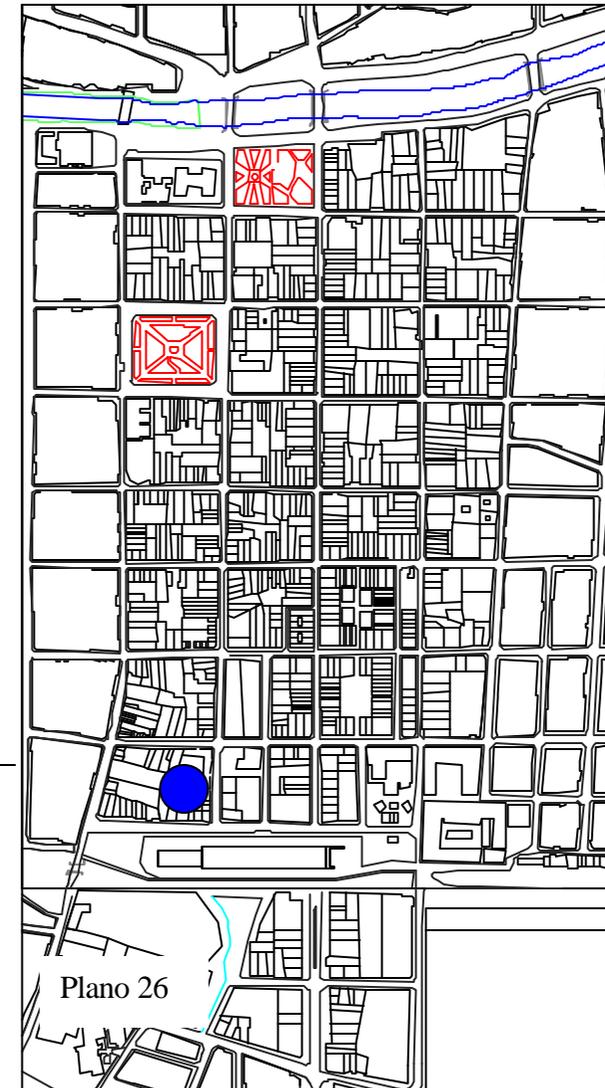


FOTO No. 53. Muestra: Supermercado Surtifamiliar



FOTO No. 54. Muestra: Edificio de Confamiliares

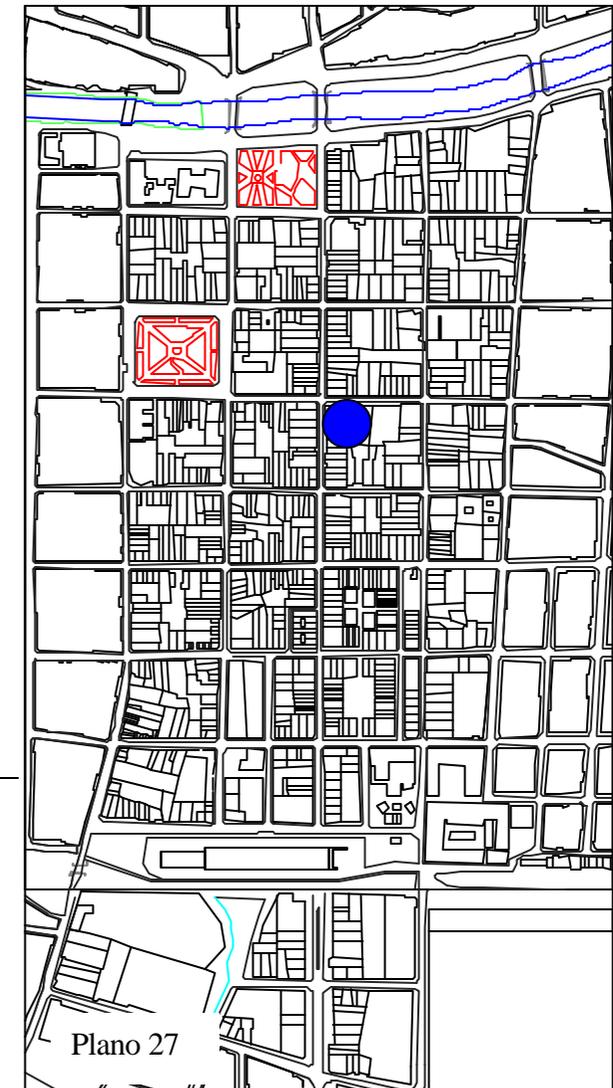
El Almacén Ley es un tipo de supermercado al cual acuden las masas y a pesar que en este momento su acceso esta obstaculizado por los vendedores de la calle 27, goza de un gran reconocimiento en el sector y la ciudad; allí se pueden encontrar alimentos, electrodomésticos, juguetes, ropa y es precisamente variedad de productor y el valor simbólico los que han conservado su imagen.

PERCEPCIÓN

Espacialidades comerciales reconocidas en el tiempo y en el espacio.



FOTO No. 55. Muestra: Almacén Ley



La Galería Municipal ha permanecido en la memoria de los habitantes, los cuales lo identifican como un lugar hostil tanto por estar ubicada en una zona deteriorada como por los cambios de uso que ha tenido con el tiempo. En sus inicios se vendían únicamente productos comestibles; actualmente se puede encontrar: ventas de ropa, artículos decorativos, etc; posee cuatro accesos ubicados en cada uno de los costados de la manzana, pero estos accesos no son de fáciles de identificar ya que se encuentran obstaculizados por los locales comerciales que están dispuestos en todo el borde del volumen; este hecho a ocasionado que su único acceso reconocible sea el de la calle 28, donde predominan compradores como los campesinos que llegan el día de mercado o simplemente las personas de la zona. Esto hace pensar que este no es un sitio de permanencia, sino de indiferencia .

PERCEPCIÓN

Se han dejado atrás las características iniciales, con las cuales funcionaron los edificios.

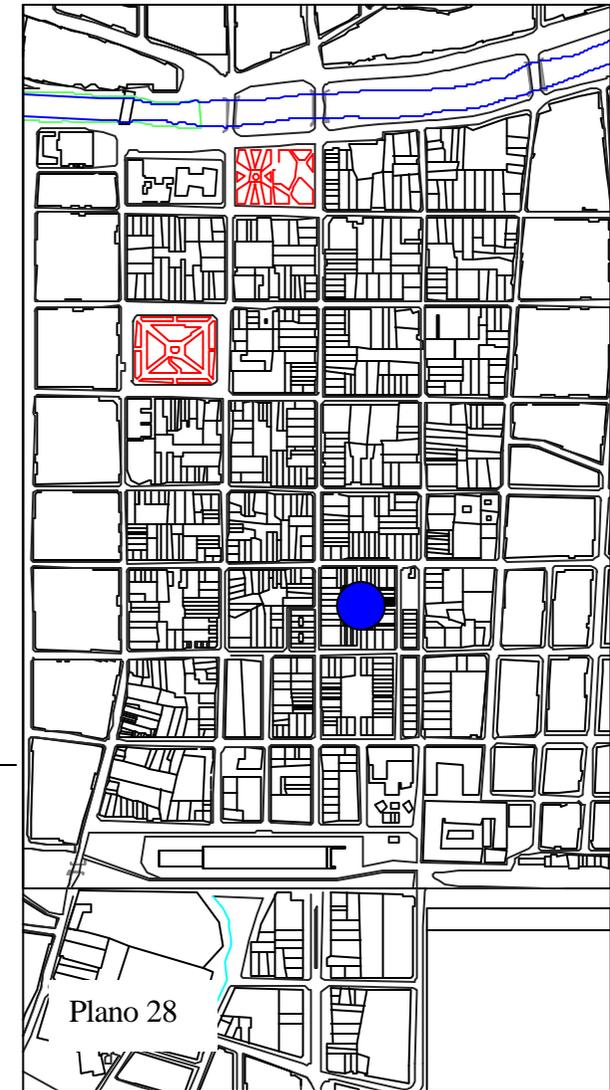


FOTO No. 56. Muestra: Interior de la Galería Municipal



FOTO No. 57. Muestra: Calle 27 sector pabellón de carnes





TEJIDO PROPUESTA

Para el desarrollo de este tejido propuesta se tiene como soporte la claridad conceptual obtenida en el desarrollo del capítulo tejido original, donde a través del marco conceptual se abordan temas como ciudad intermedia, centralidad urbana y espacio público, todos ellos elementos que permitieron el análisis urbano y del sector, el cual se constituye en el segundo soporte fundamental para la formulación y desarrollo de las propuestas para el área central de la ciudad de Tuluá.

Por medio del análisis urbano y del sector, fue posible entender las diferentes dinámicas que se presentan en el centro de la ciudad de Tuluá, teniendo en cuenta tanto la variable física y espacial, como la variable social, la cual ha sido abordada desde la interpretación de los

elementos de la imagen urbana, los cuales son fundamentales para entender y dar una respuesta física a la manera como perciben y habitan el espacio público los tuluenses. Es así entonces como se inicia el tejido propuesta, dando lugar tanto a la mirada disciplinar del espacio como a la mirada del habitante, estableciendo elementos comunes que permiten tener tranquilidad en la formulación tanto de los proyectos urbanos para el centro como en la formulación y diseño arquitectónico de los proyectos puntuales.

12. PROYECTOS URBANOS PARA LOS DIFERENTES SISTEMAS QUE COMPONEN EL ÁREA CENTRAL

1.2.1. SISTEMA COMERCIAL Y DE SERVICIOS

DIAGNOSTICO

El centro de la ciudad de Tulúa, al igual que los centros de otras ciudades, tiene características mixtas. En el caso específico del área de trabajo la principal característica que posee es la presencia de la actividad comercial; la cual a través de la historia siempre ha tenido un lugar en la espacialidad urbana del área central de la ciudad de Tulúa, caracterizándola como ciudad región terciaria y de servicios.

Actualmente coexisten dos tipos de actividad comercial:

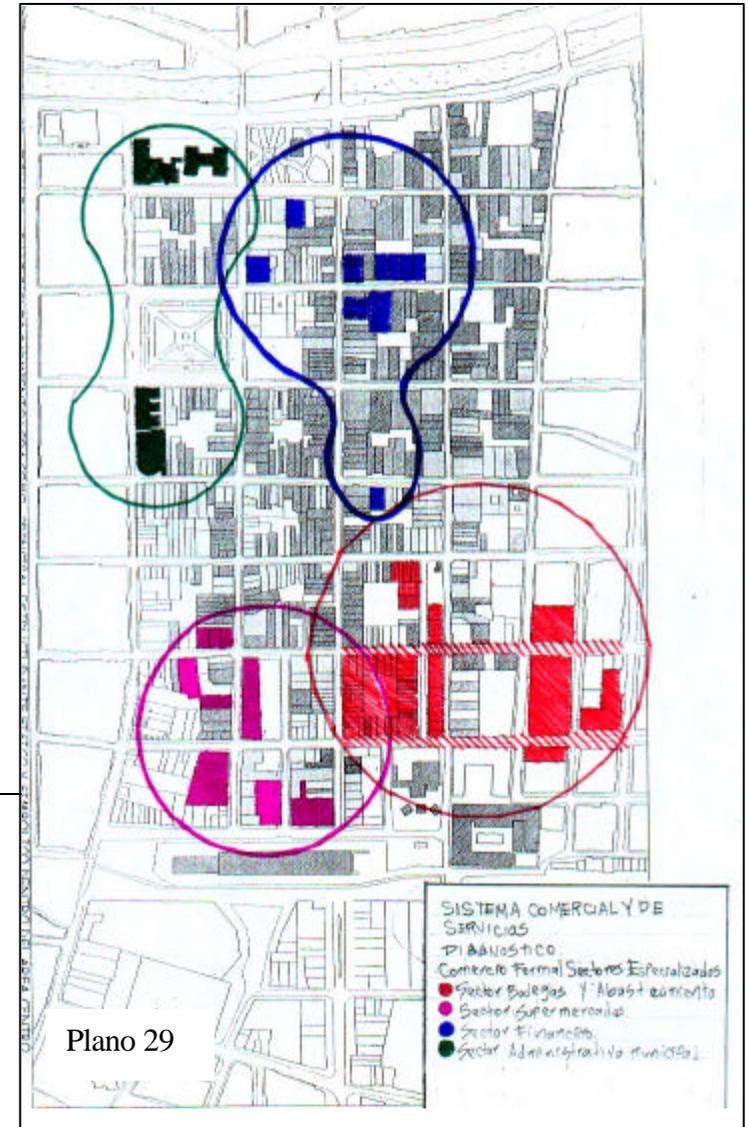


FOTO No. 58. Muestra: Calle 27 sector pabellón de carnes

El comercio formal: gremialmente organizado, demandante de servicios financieros y con una armónica relación con el sector público.

Dentro de éste comercio se encuentran áreas identificadas por la concentración de usos, las cuales denominamos zonas especializadas:

- ◊ Bodegas y abastecimiento: ubicados básicamente sobre la calle 29 y las carreras 21 a 23, estas áreas de graneros, bodegaje y redistribución, generan por la falta de orden en su ubicación, condiciones difíciles de desplazamientos y pésimas condiciones ambientales.
- ◊ Supermercados: este sector se caracteriza por los altos índices de construcción (edificios muy altos) por la estrechez del espacio público y la ausencia de parqueaderos.



La principal falencia de estos sectores es el estacionamiento; actualmente la necesidad de parqueos la suplen transitoriamente los lotes vacíos, cuyas características son: la ausencia de diseño para este uso y los improvisados cerramientos que muestran el descuido y falta de interés en la estética urbana.

En los parques también se evidencia el problema de las zonas de parqueo, por lo cual son los costados de estos los que suplen dicha necesidad.

El comercio Informal: organizado en sindicatos y generado por la situación económica y social actual. Este tipo de comercio representa a un tipo de microeconomía y a una población que aumenta cada día, reclamando un lugar en el espacio público del centro.

Este carácter informal se expresa especialmente como una actividad vial de diferentes tipos:

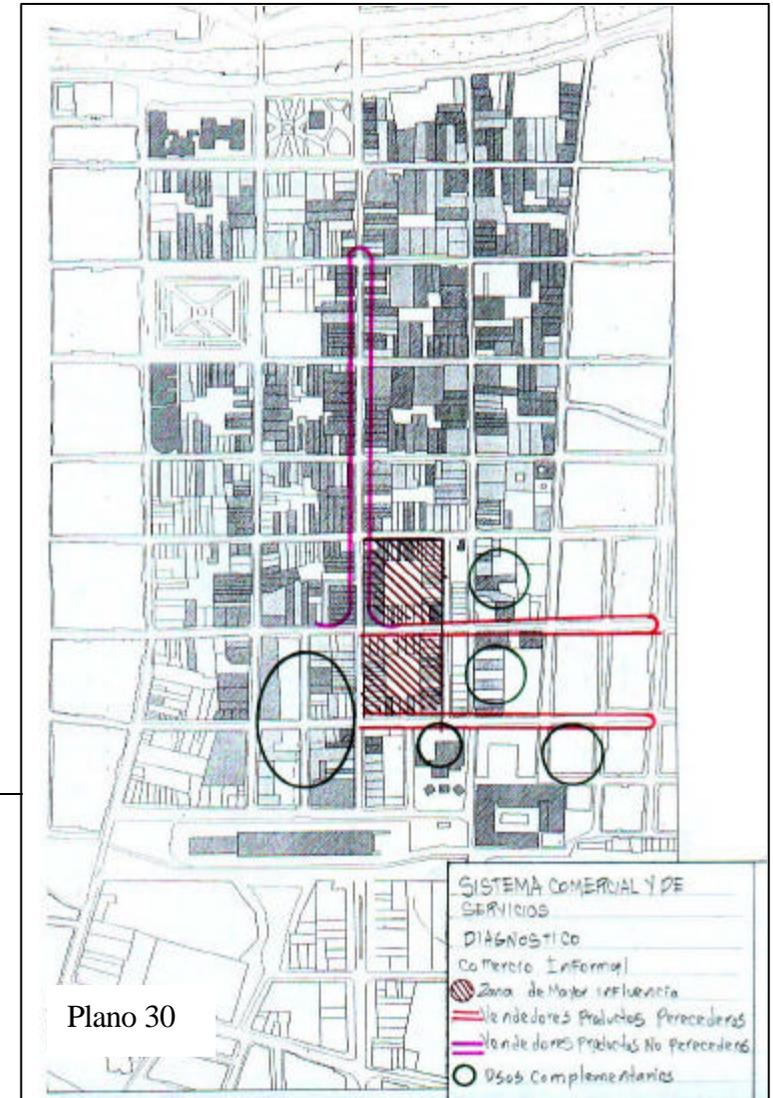
◊ Los vendedores de productos perecederos: actualmente ubicados en el sector de mayor

influencia de la galería y el pabellón de carnes, sus productos son expuestos y vendidos sin condiciones óptimas de higiene.

◊ Los vendedores de productos no perecederos: ubicados en casetas en la calle Sarmiento.

Este comercio informal se ha ido modelando como una expresión físico ambiental dentro del área central. En este sector se han establecido variedad de usos complementarios como sectores de compraventa, comederos populares, venta de ropa de segunda y áreas de bodegaje transitorio y estacionario.

El comercio se constituye en la principal actividad del centro, si embargo en las calles 25 y 29 dicho comercio se presenta de manera paralela con la actividad residencial; siendo esta una respuesta de los barrios para integrarse al área central. Por lo general los pobladores de las zonas de uso mixto en el área central son propietarios que están relacionados con la actividad comercial.



PROYECTO

La propuesta tiene como objetivo aplicar en los diversos sectores del área central, la normatividad establecida por el P.O.T en cuanto a las acciones urbanísticas, **“.... las cuales se implementan como estrategia para mejorar los niveles de confort y funcionalidad que dichas áreas caracterizadas por la concentración de usos requieren....”**

Las acciones urbanísticas establecidas por el P.O.T. son :

- ◊ Sector de concentración comercial: su principal objetivo radica en el afianzamiento de la calle Sarmiento como primer referente inmediato del área centro, mejorando su expresión y características propias dentro

de esta conciliación; se conformaran espacios caracterizados por la presencia de actividades complementarias que propicien el encuentro y el disfrute de compradores.

Se dotara a las edificaciones destinadas a sedes bancarias, de una expresión corporativa.

Además se establecerá una acción de renovación urbana para el sector central en cuanto al tema de parqueo, ya que su carencia, limita las actividades comerciales, financieras y administrativas, al igual que el goce de ir al centro de la ciudad.

- ◊ Sector de abastecimiento especializado: este sector concentra los supermercados y actividades comerciales que tienen almacenes de exposición, pero demandan bodegas, se busca especializar esta área corrigiendo sus disfuncionalidades que son básicamente los altos índices de ocupación y construcción y la ausencia de parqueaderos.

◊





- Sector de renovación: el P.O.T dice que aplica para aquellos sectores del suelo urbano que en razón del alto deterioro físico, ambiental o social que presentan, requieren de modificaciones sustanciales a su estructura urbana y usos de suelos con el fin de recuperarlas y adecuarlas a las necesidades de la ciudad, dentro de este sector se encuentran todas las actividades de comercio informal y los servicios complementarios que acompañan esta microeconomía. Aquí se plantea una acción de salubridad pública, siendo la renovación la mejor manera para resolver las demandas de espacio para el comercio de perecederos que bajaran en intensidad al ser trasladado el acopio mayorista al sector definido por el P.O.T.

Otra acción de renovación la constituye la manzana del teatro Sarmiento, para la cual se

proporcionara un entorno que la destaque como epicentro cultural del área central.

- ◊ Sector de rehabilitación urbana: según el P.O.T, “esta acción aplica a aquellas áreas morfológicamente homogéneas del suelo urbano que han sido alteradas en sus patrones iniciales, bien sea en las edificaciones o en los usos del suelo”.

Esta acción en el área central, se hace necesario en las edificaciones aledañas a la zona del río Tuluá, de manera que permitan mayor permeabilidad con el eje ambiental ordenador de la ciudad.

También mediante esta acción se resolverá el problema de deformación de las manzanas sur occidentales de la zona central, las cuales albergan gran cantidad de lotes vacíos, algunos dedicados al parqueo.

- ◊ Sector de mejoramiento integral: el P.O.T, “plantea este tratamiento a aquellos sectores de la ciudad que por las

características de su desarrollo incompleto y parcial plantean un urbanismo y dotación incompletas”, esta situación la encontramos en los dos grandes y exuberantes parques de la ciudad como lo son la arborización paralela a la línea férrea y el malecón del río Tuluá, los cuales actúan como principio y final de la actividad comercial; estos parques requieren de obras y equipamientos para ser lugares de recreación y esparcimiento que aprovechen sus condiciones ambientales naturales.

- ◊ Sector de conservación: cuyo objetivo en el P.O.T, “es proteger el patrimonio cultural de la ciudad, representado en las áreas que poseen valores urbanísticos históricos representativos de una época de desarrollo de la ciudad e involucrándolas a las exigencias del desarrollo urbano contemporáneo”.

Dicho patrimonio cultural esta compuesto por obras aisladas, conjuntos urbanos y perfiles



urbanos, los cuales se encuentran ubicados en toda el área comercial, cuya actividad ha ocupado en su totalidad el área de los primeros pisos, alterando la distribución espacial del predio original, el cual se subdivide de manera progresiva, con el objeto de albergar el máximo de locales; ante esto se propone restringir la actividad comercial en estas edificaciones, los cuales necesitan espacios que eduquen y como tal reivindiquen su pasado, siendo huellas construidas para ser referentes de identidad dentro del área central.

- ◊ Sector de desarrollo: según el P.O.T, “aplica para aquellas áreas del suelo urbano no urbanizadas y para la totalidad de las áreas de expansión, con el fin de desarrollar las acciones de urbanización y adecuación tendientes a la incorporación y articulación con el tejido urbano de la ciudad”. Es claro que el río Tuluá es por excelencia un sector de desarrollo para indicar hasta donde la

ciudad se transforma y organiza como totalidad ambiental.

- ◊ Otras consideraciones:

El P.O.T en su artículo 139 define como operación urbanística la renovación urbana de la galería central, por lo tanto en esta propuestas se plantea incluirle el pabellón de carnes, ya que funcional y urbanísticamente forman un solo conjunto. Dentro de la renovación, se asume a la edificación como un contenedor de usos complementarios a las actividades comerciales propias a la galería central.

En cuanto al sector del actual terminal de transporte, la decisión de ser incorporado a las nuevas calidades urbanas y al sector, debe estar orientada a la concentración de actividades comerciales, culturales y ambientales.

12.2 SISTEMAS DE ABASTECIMIENTO

DIAGNOSTICO

El P.O.T define la ciudad de Tuluá como una ciudad terciaria y monocéntrica, caracterizada por la vocación comercial y prestadora de servicios; la cual ha ido surgiendo de manera espontánea, al igual que la estructura física en la que se desarrolla.

Cuando tocamos el tema del abastecimiento dentro del área central, el punto crítico es la combinación de actividades en la galería central ya que en el interior del conjunto funcionan de manera simultánea la central de acopio y el pabellón de carnes; generando un gran impacto en las zonas aledañas.

Dicha área actúa como punto de encuentro de campesinos y se caracteriza por la presencia de

mayoristas y del comercio de menudeo, asociado a la delincuencia común y a la obstrucción de los accesos a los locales de comercio formal, ocupando los andenes y obligando al peatón a usar la vía vehicular.

Por otro lado este uso de gran impacto genera la necesidad de otros usos complementarios para el campesino como la venta de productos veterinarios, insumos agrícolas, ferreterías, almacenes de compra y venta de ropa y calzado de segunda, graneros, bodegas, residencias y lugares de esparcimiento como bares, billares y casas de lenocinio.



FOTO No. 59 Muestra: Vendedores ambulantes Galería Municipal



Las principales consecuencias de la actividad de la galería son: contaminación por ruido, basuras, malos olores, grandes avisos publicitarios; al igual que la ocupación adicional del espacio público por chivas, buses de escalera, camperos y camiones.

Al hablar del conjunto arquitectónico, se justifica la intervención en este sector, por la presencia de edificaciones con valor arquitectónico en el área, cuya imagen deteriorada de los primeros pisos es producto de la presencia de estos equipamientos.

La existencia en el área central de usos de gran impacto como son la plaza de mercado y el terminal de transportes se debe al cruce de caminos sobre el cual está ubicado Tuluá, el cual hace que el paso por el área centro de la ciudad sea obligatorio.

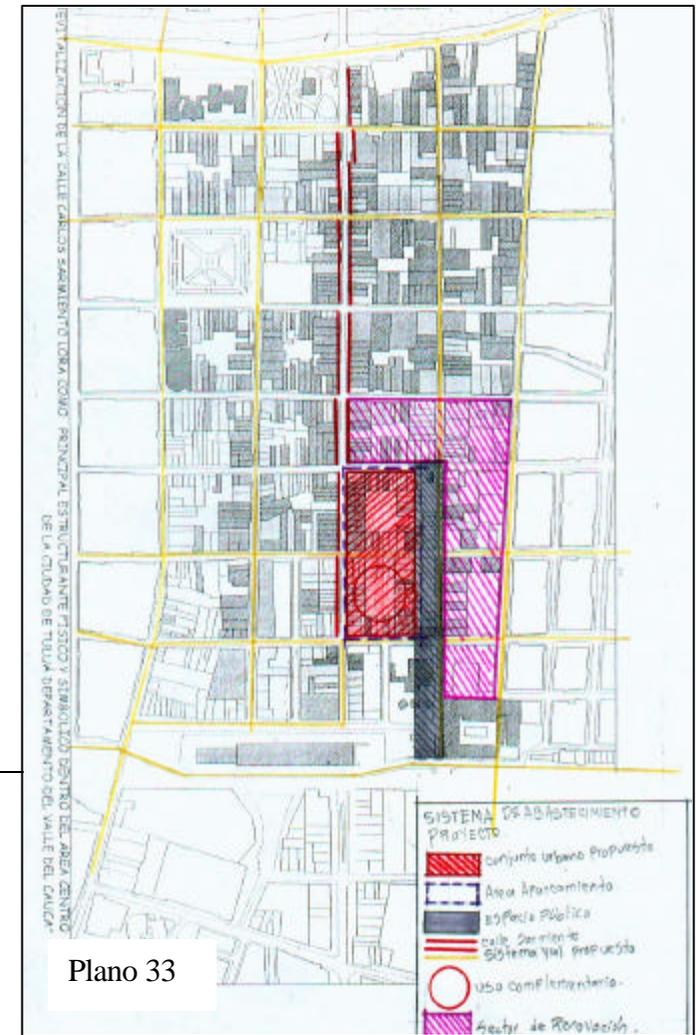
Anticipando la necesidad de una propuesta vial en el área central, se deben tener en cuenta los siguientes datos: La avenida 4 actualmente es el

corredor vial nacional a Buenaventura. En el acceso a la ciudad se encuentra la llegada de anillos que vienen de Santa Lucía y Barragán y en su entrada por el occidente está el panorama que permite la integración con la zona de Riofrío.

PROYECTO

Es obvia la necesidad de asumir la actual plaza de mercado y el pabellón de carnes como un conjunto urbano, debido a su similar funcionamiento y estilo.

La actividad que se desarrolla actualmente en la galería central, no es tan perjudicial para el sector del centro, ya que con el tiempo este edificio ha ido cambiando de uso para el comercio informal, desplazando la actividad que lo ha caracterizado a través de la historia como es la venta de productos perecederos; esta actividad que ha salido del edificio se ha apropiado de la calle y se ha establecido una unión más fuerte con el pabellón de carnes; ante esto, con la





propuesta se comparte la estrategia del P.O.T de reubicar en una nueva central de acopio la función del pabellón de carnes y el comercio informal de productos perecederos.

El centro seguirá contando con la función que hoy se desarrolla en la galería central o “plaza de mercado” llamada aun así por los habitantes de la ciudad.

En el edificio correspondiente al pabellón de carnes se plantea un uso que complemente a las actividades comerciales del conjunto; éste contará con una franja de espacio público entre la carrera 23 y 20 a la cual hemos denominado parque lineal del centro.

Además esta zona constituirá uno de los principales puntos de aparcamiento del área, debido a la implementación de un subnivel común a ambas edificaciones destinado a tal fin.

Este proyecto será complementado con las propuestas del sistemas vial.

12.3 SISTEMA VIAL

DIAGNOSTICO

Los principales problemas del sistema vial, radican en la falta de eficiencia del servicio público, puesto que las rutas existentes en el afán de dar un mayor cubrimiento a la totalidad del área urbana con un solo recorrido, descuidan los tiempos de desplazamiento haciendo que estos sean más demorados que incluso el desplazamiento caminando o en bicicleta, todo esto a llevado a los habitantes de la ciudad a buscar como medios de transporte más eficiente los antes mencionados al igual que los motocicletas.

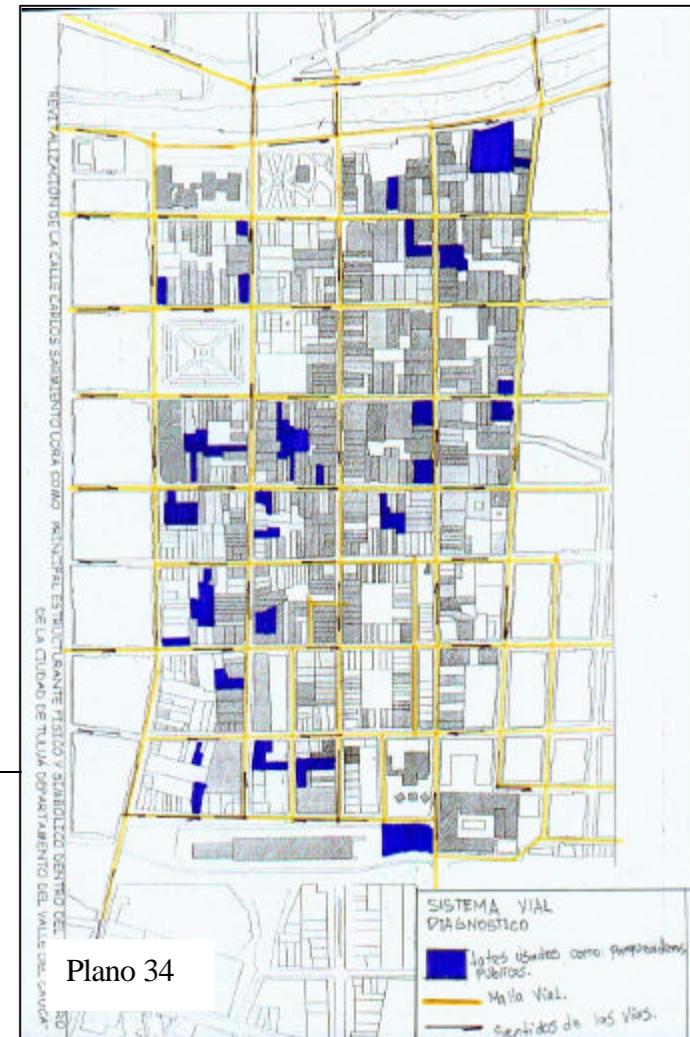
El tema de los parqueaderos públicos cobra gran importancia para este sistema, puesto que funcionan en lotes no planificados (lotes esquineros o centros de manzana), y los vehículos

se acomodan aleatoriamente. Otro problema que genera en la ciudad el tema de los parqueaderos, es la falta de diseño de estas construcciones ya que no tienen ni la precaución de crear los accesos por las vías de servicio ni la señalización adecuada que los identifique el habitante externo al sector, generando como consecuencia la apatía o indiferencia en el uso del servicio puesto que los parqueos existentes solo son utilizados por los trabajadores del área central, mientras que los visitantes prefieren parquear en la calle.

Todo esto acarrea grandes problemas en el espacio público; ya que no existen restricciones que controlen el parqueo en los andenes, y en las rampas de acceso a los semisótanos.



FOTO No. 60. Muestra: Espacio público sobre la calle 27 con carrera 26



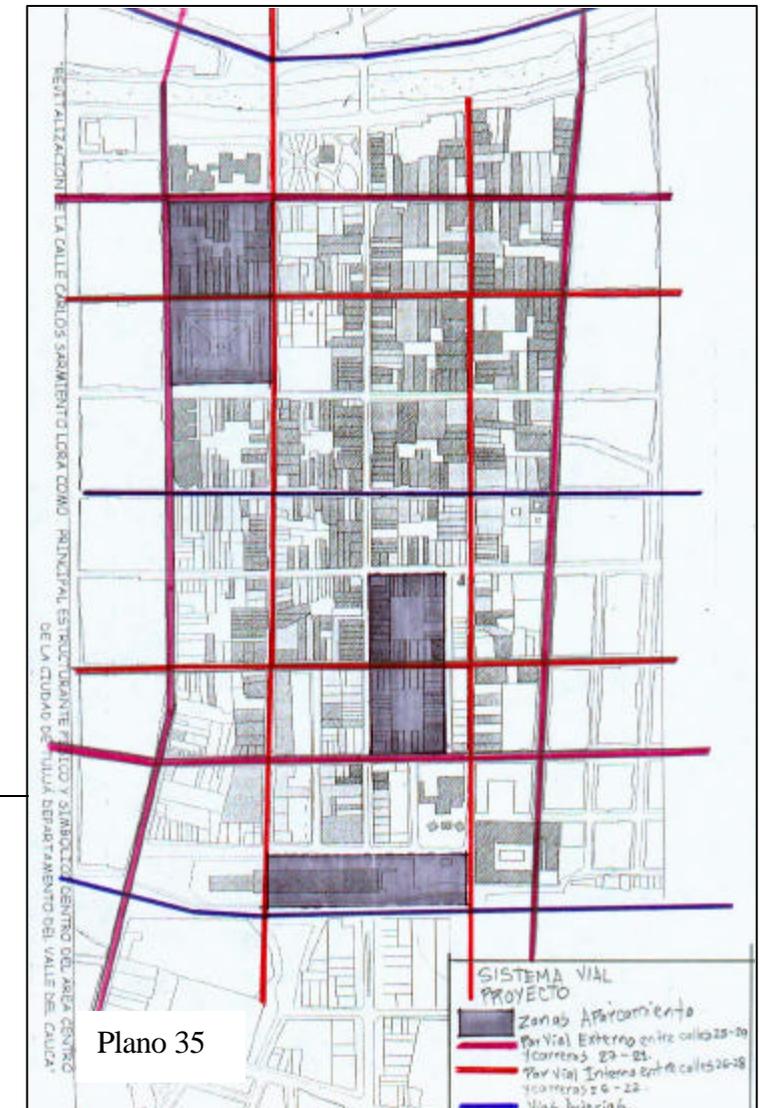
Por otro lado, en el espacio público no solo no se cumple con la normativa vigente para libre desplazamiento de los discapacitados, sino que en algunos sectores no existe una delimitación clara entre la vía vehicular y la peatonal, todo esto sumado a la falta de parqueos para motos y bicicletas que también invaden el espacio público, colocando en peligro la vida del peatón y afectando el derecho de disfrutar la permanencia en el centro.

PROYECTO

La estrategia principal para este sistema se basa en el artículo 13 del P.O.T de Tuluá, el cual propone la construcción del par vial de las carreras 25 y 29 para promover la reorganización de rutas de transporte público junto con un sistema de paraderos permanentes.

Esta tesis, plantea la construcción del par vial como red alterna, circundante del área central para posibilitar el libre desplazamiento del peatón, armonizando la existencia del vehículo y el peatón en un mismo lugar .

También se plantea un par externo (calle 25 y 29) para el acceso, carga y descarga de mercancías desde y hacia el centro; y el par interno (calle 26 y 28) entre carreras 26-27 y 21-22, para carga y descarga de pasajeros; convirtiendo ésta en la principal ruta de transporte público del área; la cual se complementara con una propuesta de bahías, paraderos, señalización de rutas, mobiliarios y otros, valorando de esta manera el sector más comercial del área (manzanas a lado y lado de la calle Sarmiento), dentro del cual se propone crear una red vehicular de 200x200 mts y una red peatonal de 100x100 mts; en la cual las esquinas contarán con un diseño especial que





obligue a disminuir la velocidad del vehículo y que acentúe el carácter de encuentro.

Dentro del artículo 13 del P.O.T para la ciudad se plantea la reubicación del terminal de transportes para liberar el área central de la presión que genera el tráfico regional y urbano. También se considera trasladar el comercio de perecederos para la nueva central de abastos; todo estos proyectos dan una base de realidad al par vial propuesto.

En cuanto al aparcamiento, se proponen tres áreas para tal fin; una de las cuales es un parqueadero común que satisficará la demanda el área de la galería central y del pabellón de carnes, esta acción al igual que la incorporación del parque lineal propuesto sobre la calle 28, hacen parte de la remodelación que dicho conjunto requiere.

La segunda área de aparcamiento se plantea en el conjunto administrativo, compuesto por la alcaldía municipal, concejo municipal, parque Boyacá, palacio de justicia y demás secretarías; la implementación de una gran zona con este uso, se hace necesaria, ya que el parque Boyacá principal espacio público de la ciudad es donde se ha venido supliendo demanda de parqueo que en este sector se genera.

La tercera área la conforma el proyecto del centro comercial propuesto para el lugar donde hoy se ubica el terminal de transporte, supliendo la necesidad de parqueo que se presenta en el área occidental del sector, caracterizada por la presencia de hipermercados en una zona bastante densificada y que no tiene ningún espacio disponible para la ubicación de parqueaderos.

Este proyecto de zonas de aparcamiento se complementara con la construcción de bahías y con la implementación de una señalización restrictiva de tiempos y usos para el descargue.

Con respecto a la calle Sarmiento, la cual se consolida como la principal senda del área central, se pretende acondicionar como espacio público integrador de los principales hitos de la ciudad; para que mediante el mobiliario propuesto la calle muestre la transición entre sus diferentes caracteres.

Su inicio en el parque occidental identificado por el trazado de la línea férrea; es el lugar donde se emplazará el centro comercial propuesto el cual se caracterizará por ser un punto de referencia para la ciudad y particularmente para el área central; dicho edificio comercial tiene como objetivo consolidar la característica del sector y socializar los proyectos comerciales de la ciudad.



La edificación tendrá una plazoleta la cual se identifica por la presencia de una estructura destinada a la reubicación del comercio informal, (dicha estructura cuenta con una permeabilidad que permite su integración con el parque lineal del centro) esta estructura se convierte en un espacio jerárquico, con la cual se pretende dar continuidad a la calle, entendida esta como estructura.

El conjunto "nueva galería central" estará conformada por dos elementos arquitectónicos; los cuales se intervendrán como una reinterpretación de la vieja galería central y el pabellón de carnes; el nuevo diseño debe mejorar la circulación peatonal, acentuando la importancia del conjunto, además se planteará una zona de aparcamiento bajo estas estructuras; todo esto hará que el conjunto se convierta en el segundo punto de encuentro y de interés en el recorrido de la calle.

El tercer punto de interés al cual hemos llamado área cultural del área central esta conformado por el teatro Sarmiento, obra republicana de gran valor patrimonial. La propuesta para ésta área es rescatar el primer piso del teatro que actualmente es la resultante de múltiples divisiones que han pretendido obtener el máximo provecho de su zócalo, utilizándolo para actividades comerciales. Toda la edificación se dedicará a la realización de actividades culturales; al igual que el resto de la manzana, la cual tendrá usos complementarios al del teatro.

En toda el área se restaurarán los primeros pisos de las edificaciones de valor patrimonial y se implementará un mobiliario que muestre la transición de las actividades que se realizan en la calle Sarmiento, las cuales van de las comerciales y financieras, pasando por las culturales, hasta las ambientales propias del área inmediata al río Tulúa. Las edificaciones

patrimoniales que muestran la historia de la ciudad, tendrán una señalización especial e indicativa a manera de cartelera urbana para fomentar su valor arquitectónico y cultural.

El cuarto punto de interés plantea el tratamiento de tres cruces viales bastante importantes para la ciudad; el primero es el de la calle Sarmiento con la carrera 24, la cual tiene intensa relación con la transversal 12, principal arteria del área urbana.

El segundo es la carrera 25 y la carrera 26, las cuales se trataran con una intervención paisajística desde el cruce con la calle Sarmiento hasta su encuentro con el parque Boyacá, el cual se caracteriza por la presencia del conjunto administrativo municipal y por la iglesia Bartolomé.

El tercer cruce se ubica en el oriente, en el punto donde la calle Sarmiento se encuentra con el parque Bolívar; en este punto, el parque Bolívar conforma un conjunto con el parque oriental o malecón del río Tuluá,; permitiendo que toda esta riqueza ambiental actúe como remate de la calle 27 en del área central. En este lugar de encuentro se continúa con el carácter del área, por medio del diseño de un gran espacio verde y abierto cuyo objetivo es valorar relación de la biblioteca pública municipal, con el palacio de justicia y con todo el conjunto administrativo; propiciando la apropiación del espacio para actividades culturales. En este punto la calle 27 continua hacia el oriente, hasta su unión con la troncal de occidente, convirtiéndose en la columna vertebral de la ciudad salud, y generando un punto de tensión para el total urbano.

El lugar donde se plantea el centro comercial seguirán siendo con el parque Bolívar y el río Tuluá, los elementos estructuradores de los sistemas de la calle Sarmiento.



12.4 SISTEMA CULTURAL AMBIENTAL

DIAGNOSTICO

El área central de la ciudad es un escenario ambiental tanto en su componente natural como construido en el que ambos tienen hitos destacados que se convierten en referentes patrimoniales.

En cuanto al sistema cultural; dentro del patrimonio del centro de la ciudad de Tuluá Valle del Cauca, se encuentran:

- ◊ Obras aisladas: identificadas en el artículo 27 del P.O.T establecida para la ciudad.
- ◊ Conjuntos urbanos, como son: el conjunto conformado por la galería central y el pabellón de carnes; seguido de este, se encuentra el conjunto republicano de la calle Sarmiento entre carreras 23 y 25 que posee

un perfil homogéneo; por último el conjunto de la calle 29 entre carreras 25 y 26, caracterizado por edificaciones de un piso con aleros y colores claros, como expresión de las antiguas habitaciones.

- ◊ Fachadas continuas que evocan diferentes momentos históricos: entre estas se encuentran la fachada sur y la fachada occidental del parque Boyacá; la primera localizada entre las carreras 25 y 26, se caracteriza por la homogeneidad de sus alturas y de ritmos compositivos los cuales son acentuados por la torre de la iglesia San Bartolomé y su significativo reloj; la segunda, se localiza en la carrera 25 entre calles 26 y 25, ésta fachada cuenta con un armónico ritmo de llenos y vacíos.

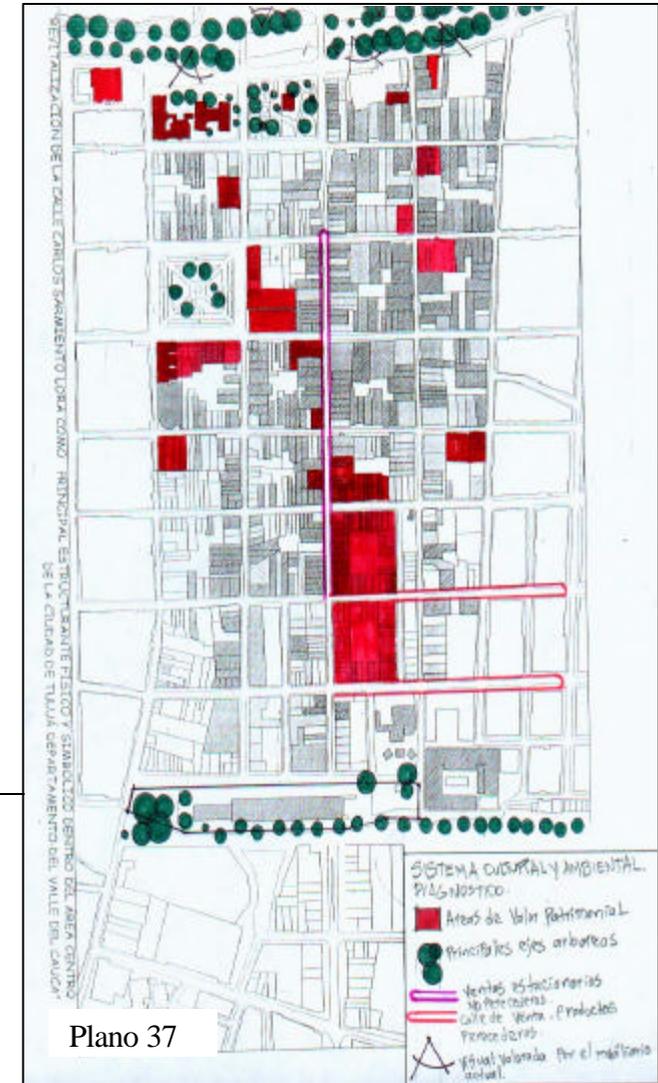
A esta caracterización patrimonial, vale la pena anexar el valor morfológico de los perfiles que



FOTO No. 61. Muestra: Edificio Patrimonial sobre la calle 27.



FOTO No. 62. Muestra: Edificio Patrimonio calle 27 con carrera 21.



configuran la calle Sarmiento dentro del área central, presentándose en el sector del actual terminal de transportes con alturas que varían de uno a dos pisos las cuales a medida que se asciende en el recorrido, van aumentando, de tal forma, que en el área del río Tuluá los edificios alcanzan alturas de cuatro y cinco pisos, configurando de esta manera un perfil homogéneo y llamativo.

En el diagnóstico del sistema ambiental, se encuentran grandes zonas verdes subutilizadas, como por ejemplo se puede observar en el área que ocupa el actual terminal de transportes, puesto que la masa verde conformada por frondosos guayacanes, se pierde en medio de mallas de cerramiento, negando la posibilidad de que estos árboles hagan parte activa de la animación del espacio público; algo similar ocurre en el otro extremo cerca al borde del río Tuluá, donde las edificaciones y los módulos

de venta, buscan relacionarse con la calle al mismo tiempo que niegan la relación con el río.

Como ámbito natural, la centralidad propuesta, alberga tanto en el borde del río Tuluá como en el sector del actual terminal de transportes, dos límites, los cuales son acentuados por la exuberancia de sus árboles.

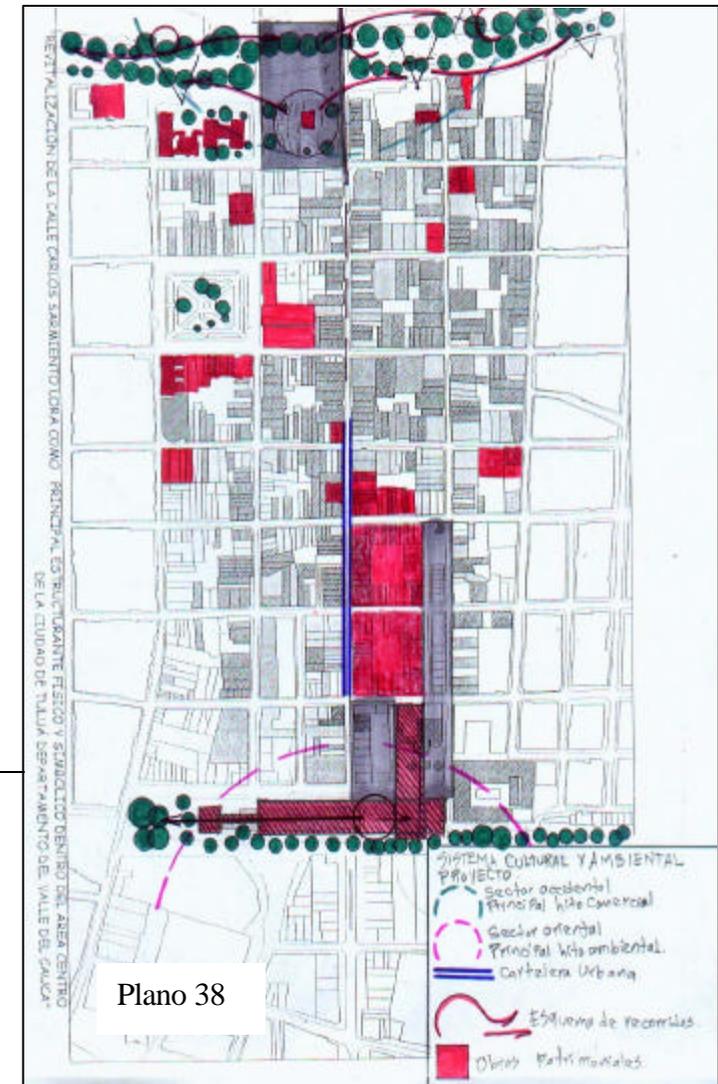
PROYECTO

Este se basa en acciones de conservación.

Como primera propuesta para el patrimonio arquitectónico se conservará el perfil característico del área central y las obras de valor patrimonial del área, por medio de la recuperación de los primeros pisos.



FOTO No. 63. Muestra: Vista aérea Terminal de Transportes





Esta acción se complementará con la implementación de señalización que diseñada a manera de cartelera urbana permita organizar y dar respuesta a las necesidades del peatón.

En cuanto a las propuestas ambientales; la propuesta principal radica en valorar los bordes del río Tuluá y del principal hito comercial propuesto, mediante una intervención que los constituya en lugares de remate tanto de los recorridos peatonales internos como en lugares de encuentro y permanencia.

Mientras el sector occidental del área central se consolida como principal hito comercial de la ciudad; el sector oriental se afianza como principal hito ambiental, por medio de un tratamiento que adecue el parque Bolívar para ser transformado como un gran bulevar que albergue actividades culturales, logrando de esta manera la articulación con el malecón y paseo lineal que se desarrollará en las riveras del río

Tuluá, aprovechando las condiciones climáticas, y la sensación de cobijo producida por los árboles que allí existen; con el objeto de proyectarse como un paseo de aprendizaje, que estará proyectado según los lineamientos de un jardín botánico.

La margen izquierda del río Tuluá se tratara como lugar de encuentro, afianzándolo con un tratamiento para el espacio público que incorpore módulos de ventas, que se ubicarán tanto cerca del río como de la calle. En el margen derecho se conservará la zona de protección, caracterizada por palmeras y especies arbustivas de gran generosidad que se integran al museo vial y al sendero peatonal, los cuales se complementan con pequeños recintos para el encuentro.

12.5 SISTEMA ADMINISTRATIVO

DIAGNOSTICO

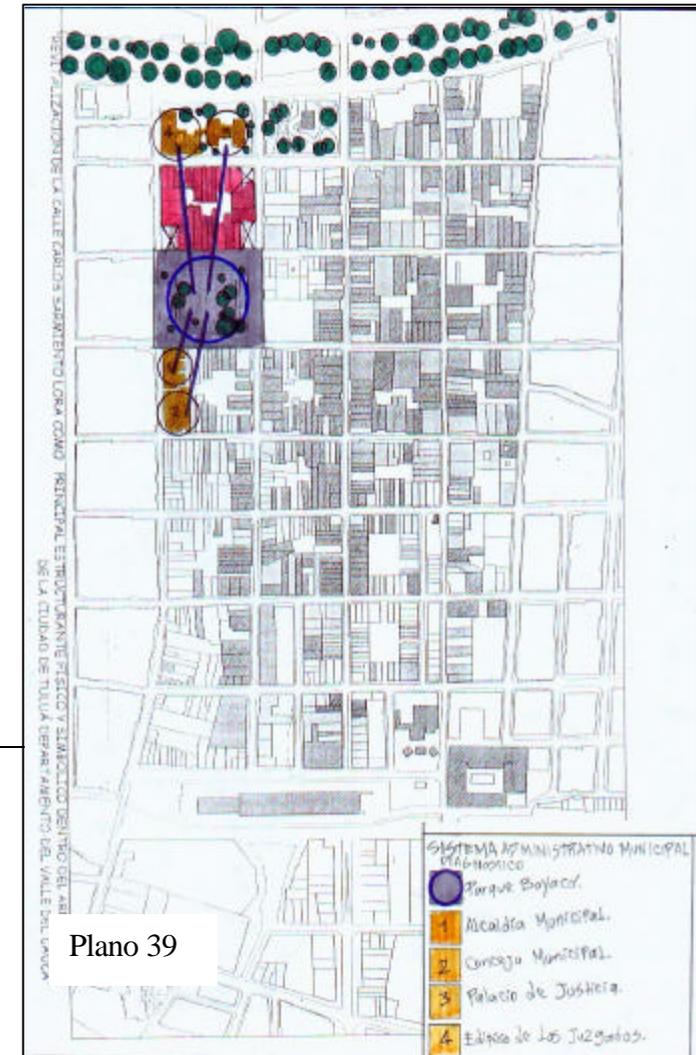
El conjunto administrativo municipal compuesto por la edificación de la alcaldía municipal y el concejo municipal, actúa como un hito que caracteriza al principal espacio público de la ciudad: el parque Boyacá. En el área oriental de la plaza principal de la ciudad, se plantea la incorporación del palacio de justicia y el edificio de los juzgados con el objeto de complementar el conjunto y configurar los bordes de este espacio público.

Este conjunto de edificios representativos del poder, en la actualidad se encuentran desarticulados por la existencia de una manzana que desconfigura el paramento de la plaza, puesto que en ella no existe ningún valor arquitectónico y al no estar completamente

edificada, destina los lotes vacíos ubicados en las esquinas para el uso de parqueadero.



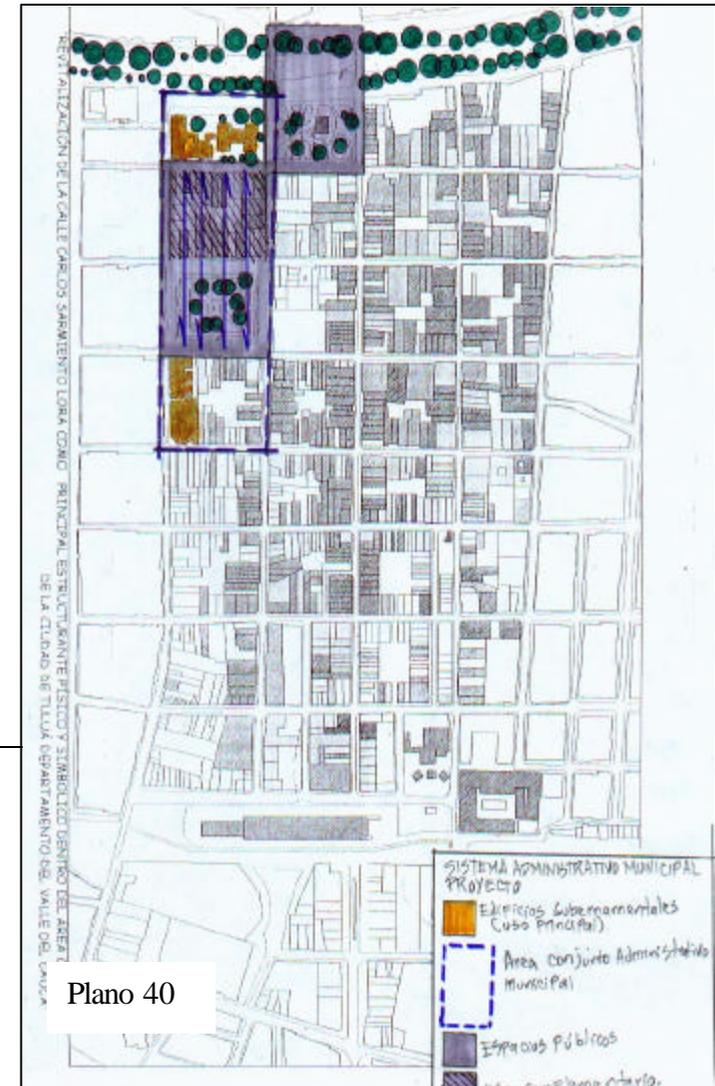
FOTO No. 64. Muestra: Alcaldía Municipal y concejo Municipal de Tulúa.



PROYECTO

La propuesta para este sistema consiste en lograr compositivamente la articulación de los edificios administrativos en el espacio público; dicha acción amerita un rediseño del parque principal y de la manzana que los separa, la cual deberá establecer una permeabilidad que posibilite su unión. Se implementara en ella un nuevo uso que complemente la actividad predominante en el lugar.

Este conjunto se dotara de un área común para aparcamiento especializado.



13. DEFINICION DEL AREA DE TRABAJO

El sector esta ubicado en el área centro de la ciudad, sobre el costado occidental del rio Tulúa y el extremo oriental de la línea férrea. Comprendido entre las calles 25 hasta la 29 y la carrera 20 hasta la 28.

La morfología del sector se caracteriza principalmente por la presencia del río y las formas tanto de las calles y carreteras definidas por el trazado en damero, el área se analiza en dos sectores, identificables por características y particularidades que les son propias a cada uno, como se plantea a continuación:

13.1 TRAMO ORIENTE

- Presencia del río Tulúa.



FOTO No. 65. Muestra: Río Tulúa

- Áreas pasivas (Parque Bolívar y Boyacá)
- Presencia de los centros comerciales
- Sector financiero.
- Presencia de usos religiosos, administrativos y culturales.

13.2 TRAMO OCCIDENTE.

- Presencia del terminal de transportes.
- Área de influencia definida por la Galería Municipal.
- Locales comerciales.
- Áreas donde se ubican los vendedores ambulantes.
- Área de acceso vehicular, proveniente del aeropuerto Farfán.



FOTO No. 66. Muestra: Terminal de Transporte

14. PROBLEMÁTICA, ACCIONES Y ESTRATEGIAS.

14.1 ESPACIO PUBLICO

Problemática:

- Deterioro del recorrido peatonal.
- Falta de criterio para la ubicación del amoblamiento urbano dentro del área.
- Desaprovechamiento de las cualidades paisajísticas del río Tulúa.
- Predominio de flujo vehicular.
- Presencia de casetas para los vendedores ambulantes.

Acciones Propuestas.

- Fortalecer la conexión del río Tulúa en el cruce con el Parque Bolívar.
- Rediseñar espacios públicos subutilizados.

- Propiciar la actividad peatonal a través de intervenciones en y con espacio público.
- Dotar al sector de espacios para recreación pasiva.
- Reubicación de los vendedores ambulantes.
- Recuperación de la calle Sarmiento con una estructura lineal y continua de espacio público.
- Crear conexión del río con el centro de la ciudad y la zona oriental.

Estrategias.

- Intervención y dotación de espacio público como apoyo a otros proyectos del sector.
- Dotación de mobiliario urbano.
- Implementación de espacio público a los proyectos puntuales.

Intervenciones.

Problemática.

- Deterioro físico y espacial del espacio público.
- Falta apropiación de los lugares por parte de los habitantes del sector y de la ciudad.
- Incompatibilidad de usos con el terminal de transportes.

Acciones Propuestas.

- Crear puntos de interés que caractericen y definan las diferentes intervenciones.
- Plantear la reubicación de la terminal de transportes.



FOTO No. 67. Muestra: Banco Popular calle 27



FOTO No. 68. Muestra: Rivera Río Tulúa. Carrera 29

“REVI TALIZACI ÓN DE LA CALLE CARLOS SARMIENTO LORA COMO PRINCIPAL ESTRUCTURANTE FÍSICO DENTRO DEL ÁREA CENTRO DE LA CIUDAD DE TULUÁ DEPARTAMENTO DEL VALLE DEL CAUCA”

Estrategias.

- Consolidación de un carácter cultural, comercial y recreativo detonante, tomando el espacio público como elemento estructurante y complementario.

14.2 VIVIENDA**Problemática.**

- Configuración deficiente de algunas manzanas residenciales cercanas a la terminal de transportes y al río.
- Deterioro del entorno inmediato a la vivienda.

Estrategias.

- Densificación de la manzana no consolidada.
- Consolidación de la vivienda por medio de la propuesta de espacio público.
- Plantear el reordenamiento de más viviendas en el barrio la Esperanza (contiguo al terminal de transportes).
- Proponer una manzana de uso residencial que complemente el uso a nivel cultural cerca al río Tulúa.



FOTO No. 69. Muestra: Zona Residencial al Occidente



FOTO No. 70. Muestra: Estacionamiento de los camiones contiguo al Terminal de Transportes

14.3 COMERCIO**Problemática.**

- Desafortunada ubicación de la actividad comercial ejecutada por los vendedores ambulantes
- Deterioro de las áreas de influencia de la actividad comercial.

Acciones Propuestas.

- Crear un nuevo foco comercial.

Estrategias.

- Mejorar el espacio público como una estrategia consecuente con la actividad comercial ya consolidada.
- Dotar el área donde hoy se ubica el terminal de transportes, de una zona comercial que permita la reubicación de
- vendedores ambulantes.

14.4 SERVICIOS**Problemática.**

- Impacto negativo por la presencia del terminal de transportes y la estación de servicio
- Insuficiencia de servicios de uso colectivo.

Acciones Propuestas.

- Potenciar la actividad cultural a través de la readecuación del área del Parque Bolívar, aprovechando la presencia de la Biblioteca Municipal.
- Crear un centro comercial aprovechando el espacio generado por la reubicación del terminal de transportes.
- Conservar la galería Municipal y el Pabellón de carnes con sus usos, pero mejorando sus condiciones espaciales.

- Consolidar del teatro Sarmiento, como foco de actividad cultural.
- Reubicar la estación de servicio cerca al terminal de transportes.

Estrategias.

- Creación y consolidación en la prestación de servicios.



FOTO No. 71. Muestra: Bodegas de Almacafé



FOTO No. 72. Muestra: Pabellón de Carnes



FOTO No. 73. Muestra: Acceso al terminal de transportes



15. CARACTERIZACION DE LA PROPUESTA

15.1 CARÁCTER DE ESPACIO PUBLICO

La dotación al sector de un carácter de espacio público se fundamenta en el aprovechamiento de la calle 27 (Carlos Sarmiento Lora), como espacio público continuo que posibilita la apropiación, además se proponen dos espacios que generen una mayor dinámica a la tensión ya establecida por ellos, por medio de la recreación pasiva, actividades lúdicas y la permanencia.

La propuesta contempla básicamente áreas de estancia, terrazas sobre el río, adecuación de la calle 27 y valoración de los puentes especialmente el de valor patrimonial. Se considera igualmente el rediseño del Parque Bolívar como la posibilidad de reconfigurar el espacio para las actividades que allí se realizan, y

la construcción de una plazoleta, en donde hoy funciona el parqueadero del terminal de transportes.

15.2 CARÁCTER COMERCIAL

Como proyecto puntual se busca la creación de un centro de cobertura urbana, que plantee locales comerciales, que ubiquen a los vendedores ambulantes que actualmente poseen sus casetas de ventas sobre la calle 27 del centro de la ciudad, y que funcione como un foco comercial generador de apropiación y pertenencia.

15.3 CARÁCTER CULTURAL

Con la revitalización de la actual sede de la Biblioteca Municipal, sumada al tratamiento de unos espacios exteriores acondicionados para posibles cuentos al aire libre, se puede brindar al

sector un carácter cultural que pueda complementarse positivamente con el uso comercial y con el espacio público, logrando una dinámica integral que revitalice el área centro de la ciudad.

16. PROPUESTAS URBANAS PARA EL SECTOR

El presente trabajo está estructurado en la de revitalización del sector centro de la ciudad de Tuluá, dando lugar a dos macroproyectos articuladores del tejido urbano.

Estas intervenciones macro estarán compuestas básicamente por dos tramos con características específicas y particulares, y complementado por una gran cantidad de acontecimientos urbanos importantes y significativos para la estructura del sector centro de la ciudad. Las

características propias de cada uno de los dos tramos son:

16.1 TRAMO ORIENTE

Comprende las siguientes intervenciones:

- La conexión del río Tulúa a la nueva estructura de espacio público propuesto por el Parque Bolívar.
- La conexión entre los Parques Bolívar y Boyacá, a través del tratamiento de espacio público y semipeatonalización de la calle 26 entre carreras 27 y 26,
- Adecuación del Parque Boyacá, como soporte a las actividades y usos que allí se presentan; como las demandadas por la iglesia San Bartolomé, diseñando un atrio que invite a apropiarse de él.

- Realizar un circuito peatonal que integre el Parque con la calle 27, por medio de las carreras 26 y 25 generando así mismo un espacio de soporte a las actividades de estancia que actualmente se desarrollan.
- La semipeatonalización de la calle 27 como estructura espacial y pública acorde y complementario al comercio existente en la zona.

Esta intervención sobre la principal arteria peatonal y comercial de la ciudad, busca ante todo recuperar el espacio público y permitir una interacción más equilibrada entre el peatón y el vehículo. Actualmente la vía goza de una buena sección vial, sin embargo el espacio de circulación peatonal no es adecuado para las actividades de comercio y movilidad. Es por esto que la propuesta contempla básicamente, el aumento de las dimensiones de uno de los andenes, la delimitación de áreas de carga y descarga, y la

dotación con elementos de mobiliario urbano. Dentro de estas propuestas, esta última es la de mayor incidencia para el área de trabajo debido a su continuidad y complementariedad.

16.2 TRAMO OCCIDENTE

El proyecto puntual para este tramo, es la creación de un foco comercial, utilizando el área donde actualmente funciona el terminal de transportes.

Las intervenciones a nivel urbano serían las siguientes:

- La creación de una macro-manzana que incluya la galería y el palacio de carnes, las cuales funcionarían como una sola entidad, y donde se plantearían las áreas de carga y descarga.



- La recuperación del espacio público alrededor de la galería, definiendo claramente las áreas peatonales y de ventas ambulantes (víveres).
- La recuperación del uso del teatro Sarmiento, ya que actualmente este hecho está obstaculizado entre los vendedores ambulantes; esto se hará a través de la recuperación del espacio circundante de la calle 27, donde se ampliará la calle de forma tal que cuente con un espacio que genere una nueva dinámica de encuentro cultural.

Una iniciativa oficial necesaria para ayudar a conformar la estructura del espacio público en el centro, es la implementación del par vial, el cual desviaría el servicio de transporte público, a las calles 25 y 29, lo que permitiría un mayor espacio de circulación peatonal y una recuperación integral del espacio público del centro de la ciudad.

17. MEMORIA

La propuesta urbana se diseñó buscando una relación apropiada de las decisiones formales con el entorno, por lo cual las principales determinantes que se consideraron fueron:

- La forma de retícula del trazado urbano actual, la cual determinó la forma del proyecto, con el objeto de crear un diálogo entre lo existente y lo propuesto, teniendo en cuenta las actividades del lugar y la continuidad de las formas en tanto la capacidad que tienen de permitir el libre desplazamiento y permanencia tanto en los espacios públicos propuestos como en los existentes.
 - La ubicación de la vía férrea, el río Tuluá y la calle Sarmiento en el centro de Tuluá, conforman el sistema estructurante del centro, razón por la cual se han planteado sobre este sistema los proyectos puntuales, cuya actuación será como contenedores de la actividad del área central siendo complementarios al espacio público que los contiene y generando una relación equilibrada entre los extremos oriental y occidental. Estos proyectos, se conciben cada uno de manera diferente tanto por su localización y relaciones contextuales como por los usos que albergarán.
 - La paramentación y las alturas, como elementos de consideración en el sistema planteado entre el sector oriental y occidental, los cuales determinaron una altura para el centro comercial de dos pisos de 5 metros cada uno, permitiendo una proporción adecuada tanto en la relación con la escala urbana como con el peatón. Esta construcción se plantea como un nodo reconocible tanto por su función como por su imagen. El tema de la escala de la edificación también es considerado para la biblioteca municipal, ya que las alturas a su alrededor fluctúan entre
-



2 y 4 pisos, planteándose para este, la recuperación del primer piso con el objeto de integrarlo de manera articulada con el espacio público.

- En la calle 27, se tiene en cuenta para la articulación de los proyectos antes mencionados, con el diseño de espacios abiertos creando una relación de complementariedad entre lo construido y el espacio público, y dando lugar tanto al uso comercial como cultural.

18. ACTUACIONES PARTICULARES.

Urbano.

- Semipeatonalización de la calle 27
- Semipeatonalización calle 26 entre carreras 27 y 26.

Proyectos Puntuales.

- Rediseño del área del actual terminal de transportes, como Hito comercial.

Rediseño Parque Bolívar, intervención del interior de la Biblioteca Municipal.

18.1 SEMIPEATONALIZACIÓN DE LA CALLE 27

Este proyecto es el eje estructurante de la intervención urbana y pretende configurar un recorrido peatonal, que tiene por objeto relacionar el centro comercial (hito comercial) ubicado en el extremo occidental del centro con

el parque Bolívar y el río Tuluá (hito ambiental) ubicado en el extremo oriental, logrando que éstos hitos se constituyan en elementos articuladores del centro de la ciudad.

La intervención consiste en la ampliación del espacio de circulación peatonal en uno de los andenes de 2.20 m a 3.50 m y la reducción de la calzada vehicular de 4.70 mts a 3.5 mts, previendo la ubicación tanto de una franja de amoblamiento y de arborización de bajo porte, como la designación de un área de parqueo en cada manzana donde sea necesario este servicio como complemento a la actividad comercial.

CRITERIOS DE INTERVENCIÓN

Continuidad:

La principal característica de este proyecto está determinada por una linealidad existente, que

debe ser aprovechada para formar un espacio público continuo, lo que se pretende obtener a partir de la ubicación de elementos comunes de amoblamiento y el diseño de superficies y texturas que unifiquen el recorrido, dando prioridad al carácter peatonal, pero permitiendo la circulación normal de vehículos. Esto incluye algunas variaciones en los cruces vehiculares, tanto en el sector occidental, como en el encuentro de la calle 27 con la cra 20 en el centro comercial.

Transición:

El recorrido urbano debe constituirse en un espacio lineal, capaz de permitir la circulación y la estancia valorando los hechos arquitectónicos ubicados en el recorrido, razón por la cual su tratamiento debe proporcionar resguardo y protección con respecto a la calle, sin llegar a obstruir la relación visual existente entre los dos hitos sujetos a intervención: el centro



FOTO No. 74. Muestra Maqueta del rediseño parque Bolívar



FOTO No. 75. Muestra Maqueta del rediseño parque Bolívar



FOTO No. 76. Muestra Maqueta del rediseño parque Bolívar

comercial y el parque Bolívar. Para el primero se propone una arborización esbelta, y para el segundo la arborización propuesta juega un papel muy importante, por lo que se proponen especies de bajo porte, capaces de proporcionar un adecuado grado de resguardo y cobijo del sol.

Propuesta de Arborización:

Se propone para los siguientes tramos viales:

Entre carreras 22 y 26 Casco Buey.

Entre carreras 20 y 22 Palma Botella

Entre carreras 26 y 28 Palma Botella

18.2. HITO AMBIENTAL (cruce del parque Bolívar con el río Tuluá)

Actualmente este lugar, como uno de los principales de la ciudad tanto por el uso como por el significado que posee en la imagen urbana, presenta características de parque tradicional

existiendo una distribución de áreas verdes con gran variedad de especies, y otras áreas poco favorables dedicadas para la permanencia y el disfrute, ubicadas en el sector próximo al río Tuluá.

El parque Bolívar concebido como punto de articulación entre el área centro y el extremo oriental de la ciudad. pretende reforzar los usos existentes en el lugar, como por ejemplo la actividad de la biblioteca municipal, la cual se interviene como un espacio de permanencia y relación directa con el río Tuluá.

La idea básica está determinada por el interés de valorar la biblioteca municipal, lo cual se pretende lograr con la recuperación y rediseño del parque Bolívar a través la valoración de los potenciales del lugar, mejorando la relación con el río Tuluá en las áreas contiguas a él.

A nivel de propuesta se pretende realizar una plaza - parque que conserve el equilibrio entre grandes zonas verdes y zonas duras, conformando ámbitos diferentes.

Una zona deprimida a un nivel - 1.70 definida por unas escalinatas y rampas de acceso a la misma, es la que determina la base del proyecto, ya que con esto se logra rescatar el medio piso de la biblioteca que actualmente está enterrado. Partiendo de este hecho con la plaza en el nivel - 1.70 mts.

Se crea una zona cívica sobre el nivel de la calle, y se ubica el pedestal para la estatua actual, haciendo eje con el acceso al edificio del palacio de justicia presente en el extremo norte de la plaza, al igual, que una gran área verde con arborización en este mismo extremo y dotada de bancas para permitir la estancia en el lugar. En el manejo propuesto para las riveras del río en el



FOTO No. 77. Muestra Maqueta del rediseño parque Bolívar



FOTO No. 78. Muestra Maqueta del rediseño parque Bolívar

extremo oriente, también se ubican bancas y se diseñan unas terrazas sobre las dos riveras que sirvan como sitios de permanencia y disfrute del río; con lo que se logró conservar la masa verde presente en la actualidad.

Además de esto se contempla la dotación de dos áreas conexas, ubicadas en los extremos oriente y occidente del proyecto, una de las cuales se encuentra presente sobre la rivera del río Tuluá, haciendo parte del tratamiento de terrazas, planteadas tanto para el descanso de las personas como para articular la relación con la carrera 27, posibilitando el disfrute del parque Bolívar, por medio del diseño en el extremo de un teatrino que aprovecha la presencia de una de las fachadas de la biblioteca como posible escenario, el cual funciona como una de las dos pantallas que hacen parte del sistema estructural del edificio.

A nivel peatonal y vehicular sobre la carrera 28, se propone una calzada vehicular con un tratamiento de piso y texturas al mismo nivel de la plaza, lo que proporcionará una relación directa con el tratamiento sobre el río, al permitir que el parque Bolívar se conjugue y se perciba como un continuo urbano con el río Tuluá, sin llegar a obstruir el flujo vehicular sobre esta carrera.

En el aspecto arquitectónico, la biblioteca municipal está determinada por su sencilla volumetría, definida por una transparencia, que flota apoyada en la estructura principal, la cual está conformada por dos pantallas en sus extremos oriental y occidental y está enmarcada por cuatro columnas en acero, ubicadas en los vértices de las fachadas principales que se encuentran a una distancia de 80 cm de las fachadas flotantes.

El proyecto para la intervención arquitectónica contempla la readecuación de la biblioteca municipal con el objeto de permitir un mejor aprovechamiento de las áreas presentes en los tres pisos y una valoración acorde de la estructura tanto con el proyecto como con la ciudad, para lo cual se decide reubicar el punto de acceso a la biblioteca municipal de la calle 26 a la calle 27. Así mismo se reubica el punto fijo y se plantea en uno de sus extremos, una pequeña zona de servicios.

De otro lado se propone crear dos vacíos que permitan tener una relación vertical con el interior del edificio.

El programa básico de actividades se desarrolla en los tres pisos, implementándose el servicio de biblioteca abierta como una forma de aprovechar las áreas existentes en el edificio, ya que actualmente el edificio sólo funciona en dos pisos



FOTO No. 79. Muestra Maqueta del rediseño del área de la actual Terminal de Transportes como principal hito comercial del área centro (Centro Comercial).



FOTO No. 80. Muestra Maqueta del rediseño del área de la actual Terminal de Transportes como principal hito comercial del área centro (Centro Comercial).



y el nivel enterrado se utiliza como bodega para los libros.

Programas de actividades

Control

Oficina de administración

Fotocopiadora

Salas de lectura

Salas de estanterías (una hemeroteca y dos bibliotecas)

Baño

Propuesta de Amoblamiento

Bolardos, cestas de basura, luminarias, teléfonos públicos, cartelera de eventos, pérgolas , bancas.

Capac. Actual

7.750 libros

26 mesas

(para 4 personas = 104)

Mesas individuales 0

10 PC`s

Propuesta de Arborización

Palma botella

Guayacán rosado

Guayacán amarillo

Almendro

Ceiba

Castaño

Propuesta

17.370 libros

31 mesas

(para 4 personas

= 124)

Mesas individuales 2

16 módulos para PC



18.3 REDISEÑO DEL ÁREA DEL TERMINAL DE TRANSPORTES

El área que ocupa el actual terminal de transportes, es uno de los principales puntos de referencia del área central, y como tal, requiere de nuevas estructuras, por lo cual los principales criterios de diseño de los cuales parte el proyecto son: diseñar una edificación con mejores características formales, cuyo emplazamiento mejore las condiciones de su entorno y que a la vez logre una integración con el sistema espacial que la llegada de la calle Sarmiento propicia.

La nueva propuesta para el área, es un edificio de dos pisos de altura, en forma de L, conformando una nueva espacialidad pública. Ésta plaza complementada con el parque Bolívar, son los puntos principales del sistema de la calle.

La actividad planteada en el edificio es la de centro comercial que alberga el comercio formal y a la vez proporciona una solución para la reubicación de éste.

El edificio toma el concepto formal de galería, implementándolo tanto en el interior como en el exterior, con el objetivo de dirigir a los visitantes del edificio; puesto que la característica del comercio de la ciudad es; "el comercio hacia las calles".

Los recorridos comerciales, tienen como puntos de tensión el cinema, los juegos infantiles y el mall de comidas.

Estas actividades se localizan en el área verde existente y respetada por la nueva propuesta volumétrica; la presencia de frondosos guayacanes y la arborización de bajo porte localizada a lo largo del antiguo trazado de la

línea férrea, recrean y proporcionan valiosas espacialidades.

Al otro extremo, el remate de las galerías lo representa el almacén de cadena, el cual se plantea de doble altura.

La reubicación del comercio informal se plantea como una estructura liviana y transparente; dilatada del centro comercial, la cual se integra a la plaza, permitiendo la permeabilidad del espacio.

Su forma hexagonal permite tener varias fachada; y está proyectado para variar de cuatro a ocho cubículos, los cuales cuentan al interior con un área de circulación común que permite aprovechar la altura del modulo para el almacenamiento de mercancías.



PROGRAMA ARQUITECTONICO DEL CENTRO
COMERCIAL

ZONAS	ESPACIOS	CANTIDAD	AREA EN M2	T. PARCIAL	TOTAL
ZONA DE PARQUEO	Portería	1	18	18	
	Baño	1	3	3	
	Bodega	1	3	3	24
	Cuarto máquinas	2	126	252	
	Bodegas	2	250	500	
	Montacargas	4	20	80	832
	Circulaciones verticales	2	380	380	380
	Circulación				2600
	Parqueaderos	350	13	4550	4550
				SUBTOTAL	8386

Tabla 5

CONTENIDO !!

ZONAS	ESPACIOS	CANTIDAD	AREA EN M2	T. PARCIAL	TOTAL
ZONA COMERCIAL	Vestíbulo		400	400	
	Recepción	1	16	16	
	Ascensores	2	4	8	
	Punto fijo	1	120	120	544
	Local tipo A	52	19		
	Baño	1	2,5		
	Bodega	1	3,5	25	1300
	Local Duplex B	2	200		
	Baño	1	3		
	Bodega	1	11		
	Punto fijo	1	16	230	460
	Local tipo C	4	36		
	Baño	1	3		
	Bodega	1	11	50	200
	Local tipo D	2	100	100	200
	Local tipo Burbuja	44	6	6	264
	(comercio Informal)				
	Local tipo E	32	9		
	Punto fijo	1	4		
	Bodega	1	9	22	704
	Almacén de Cadena	1	4700	4700	
	Punto fijo	1	100	100	
	Bodegas	2	100	200	5000
	Cinema	1	700	700	
	Hall	1	140	140	
	Taquillas	5	3	15	
	Batería baños	2	60	120	
	Vestier	2	25	50	
	Foyer	1	10	10	
	Almacenamiento	2	6	12	1050
Mall de comidas	1				
Locales	15	20			
Área mesas		950	970		
Máquinas		80	80	1050	
Circulación (Galerías)				3000	
Baterías baños	2	100	200	200	
Área teléfonos y cajeros		84	84	84	
SUBTOTAL				14056	

"REVI TALIZACI ÓN DE LA CALLE CARLOS SARMIENTO LORA COMO PRINCIPAL ESTRUCTURANTE FÍSICO DENTRO DEL ÁREA CENTRO DE LA CIUDAD DE TULUÁ DEPARTAMENTO DEL VALLE DEL CAUCA"



ZONAS	ESPACIOS	CANTIDAD	AREA EN M2	T. PARCIAL	TOTAL
AREAS LIBRES	Parque de juegos				1500
	Plaza de acceso				2000
	Patio interior				800
	Bahías de descarge				200
				SUBTOTAL	4500

TOTAL 26942

19. MOBLAMIENTO URBANO PROPUESTO.

Esta propuesta tiene como objetivo principal dotar al espacio público de los elementos necesarios para su adecuado uso y disfrute, a la vez que se constituye en un medio para lograr coherencia y unidad en el diseño, permitiendo continuidad y homogeneidad en el recorrido.

Los elementos de amoblamiento planteados son los siguientes: Paradero de bus, bolardo, caneca, luminaria, cabina telefónica, protector de árbol y cartelera de eventos urbanos, los cuales presentarán las siguientes características de orden general:

Aspectos generales:

- Todos los elementos planteados deberán fijarse al piso.

- Se dará preferencia en el color a tonos neutros integrados al material.
- Deberán percibirse como componentes de la calle y no como objetos impuestos, buscando así la armonía entre el paisaje y los elementos del mobiliario.
- Para la elección de los materiales se tendrán en cuenta la durabilidad, las condiciones climáticas de la ciudad, la permanencia en el lugar, la intensidad de uso y las características y limitaciones de los sitios en que se ubiquen.

Imagen.

- Este conjunto de elementos debe contribuir a la formación de la imagen urbana, por lo que deben manejar ciertas características en común que los identifique entre sí.
- El mobiliario estará compuesto por objetos sintéticos, de línea simple,

elementales, livianos y que demuestren calidad tecnológica.

- No deben impedir ni limitar la visibilidad o la fluidez del espacio público.

Técnica.

- El diseño del mobiliario deberá tener en cuenta factores antropométricos y ergonómicos.
- Deben tener el mismo número de componentes, siendo piezas compactas, que garanticen el máximo de funcionalidad y que no permitan el desarme o desmonte del elemento con facilidad.

Materiales.



- Deben resistir factores climáticos, ambientales, urbanos y de uso, así como a factores externos, impactos, diluyentes de pinturas, abrasión, vandalismo, fuego, etc.
- Los tipos de materiales a utilizar serán, entre otros, vidrio templado, acrílico, policarbonato, hierro, acero inoxidable y en algunos casos, concreto.

ANEXO 1**ACUERDO P. O. T.
PARA LA CIUDAD DE TULUA VALLE DEL
CAUCA****Artículo 13: ESTRATEGÍAS TERRITORIALES.**

Las estrategias territoriales constituyen el conjunto articulado de acciones físicas territoriales, de alto impacto y largo plazo, que por su carácter estratégico permitirán el logro de la visión de futuro. Para convertir al Municipio de Tuluá en un municipio región, comercial y prestador de servicios se pondrán en marcha las siguientes dos estrategias territoriales:

La generación de la plataforma territorial para especializar las áreas vitales de actividad del municipio.

La primera estrategia del Plan de Ordenamiento Territorial se dirige a realizar las acciones integrales que permitan especializar, caracterizar y adecuar el territorio para el desarrollo de las actividades esenciales y vitales del municipio. La especialización consiste en el proceso de ordenamiento urbano, tanto en el espacio público, como en los usos del suelo, que permitan dotarlas de las mejores condiciones para ofrecer a la región y al municipio óptimos servicios.

Parágrafo: Para lograr el desarrollo de las ESTRATEGÍAS TERRITORIALES el Municipio en un plazo de un año elaborará y adoptará un Estatuto de Espacio Público y del Paisaje. Para tal efecto el municipio fijará los alcances del estatuto, este estatuto detallará las políticas de espacio público que se proponen en el POT.

La estrategia territorial se implementará sobre la intervención en cinco sectores estratégicos de la ciudad: ciudad comercial, ciudad salud, ciudad

educadora y recreativa, ciudad de intercambio regional y ciudad nueva sur occidente.

CIUDAD COMERCIAL:

Se plantea el fortalecimiento del centro tradicional de la ciudad y el mantenimiento de su carácter monocéntrico, con el fin de apalancar y especializar la actividad comercial. Se desarrollarán las siguientes acciones estratégicas:

Conformación del Paseo del Río, sobre el río Tuluá, como escenario paisajístico y de recreación pasiva.

Recuperación del espacio público para el peatón, mediante una acción continuada de ampliación de andenes y de los parques existentes.

Peatonalización de la Calle Sarmiento para convertirla en el eje de actividad urbana y de intercambio.

Mejoramiento de la accesibilidad y movilidad en el centro de la ciudad, a partir de la generación de un par vial en las calles 25 y 29

Renovación Urbana en el sector de la Galería y su área de influencia, que incluye la reubicación de usos de alto impacto y el mejoramiento de los usos compatibles con el área central.

El desarrollo de una política de parqueos, para liberar el espacio público y mejorar la movilidad del transporte público y privado.

Artículo 37: POLÍTICAS DE ESPACIO PÚBLICO. Con el fin de orientar la creación, uso, disfrute y administración de los espacios colectivos y convertirlos en áreas para la socialización y la convivencia de la población, se establecen las siguientes políticas de espacio público:

1. Aumentar cuantitativa y cualitativamente las zonas verdes y las zonas recreativas activas y

pasivas de la ciudad, elevándolas a 15 metros como meta de largo plazo, pasando durante la vigencia del POT de 1 a 10 M2 por habitante de espacio público efectivo, durante la vigencia del POT. Para el efecto se propone:

La incorporación de las zonas ambientales al espacio público efectivo, es decir, que sean accesibles, disfrutables y cuenten con dotación adecuada.

La creación de un sistema de diez parques urbanos distribuidos equitativamente en las diferentes zonas de la ciudad.

El aumento de los porcentajes de cesión para zonas verdes y equipamientos por parte de los urbanizadores.

La generación de un programa para la recuperación, mantenimiento y sostenibilidad de los parques existentes y los nuevos parques con participación de sector privado y comunidades.

Revisar y evaluar la vigencia y conveniencia para el sistema del espacio público de contratos de comodato existentes sobre bienes públicos. Para ello prevalecerá el interés general sobre el particular.

Facilitar la accesibilidad a los espacios públicos a las personas con movilidad reducida, sea esta temporal o permanente o cuya capacidad de orientación se encuentra disminuida por la edad, analfabetismo, limitación o enfermedad, suprimiendo para ello toda clase de barreras físicas en las vías, espacios públicos y mobiliario urbano, así como en la construcción o reestructuración de edificaciones de propiedad pública o privada en un término de dos (2) años.

Los elementos constitutivos del espacio público y el medio ambiente tendrán para su defensa la acción popular consagrada en el artículo 1005 del código civil. Esta acción también podrá dirigirse contra cualquier persona pública o privada, para la defensa de la integridad y condiciones de uso,

goce y disfrute visual de dichos bienes mediante la remoción, suspensión o prevención de las conductas que comprometieren el interés público y la seguridad de los usuarios.

2. Dar prioridad al ser humano en el espacio público, por encima del vehículo:

Peatonalización de la Calle Sarmiento

Construcción de un programa de ampliación de andenes, en especial articulado a las áreas especializadas y de afluencia de población.

Desarrollo de un programa de arborización urbana de largo plazo que mejore las condiciones ambientales del espacio público y favorezcan como protección climática a los habitantes del municipio, teniendo en cuenta las especies nativas y adecuadas para el paisaje urbano.

Desarrollar las facilidades para garantizar la accesibilidad y libre movilidad de las personas discapacitadas como también su señalización y equipamiento urbano.

Artículo 65: POLÍTICAS DE USO DEL SUELO Y OCUPACIÓN DEL TERRITORIO URBANO.

Como políticas de usos del suelo se plantean las siguientes:

Promover como modelo urbanístico para al área urbana, la adecuada mezcla de usos, de manera que contribuyan a generar vida urbana y colectiva.

Fortalecer y organizar el carácter de uso mixto del área central de la ciudad.

Recuperar las áreas residenciales que se encuentran en procesos de deterioro por cambios de uso o por impactos de usos no compatibles mediante la reubicación de dichos usos a áreas especializadas.

Optimizar la calidad urbana de la ciudad mediante un control a la densidad habitacional, orientando la expansión urbana como alternativa para dicho control.

Fortalecer el control urbano en la ciudad como aspecto fundamental para poder llevar a cabo el cumplimiento de la norma y el desarrollo de los proyectos plasmados en el POT.

Consolidar el área de la salud mediante conformación, como área especializada institucional y de dotación, alrededor de los usos de la salud y sus usos complementarios como hoteles y servicios complementarios.

Fortalecer el área sur como área especializada institucional y de dotación.

Promover la localización de usos especializados asociados a industria limpia y liviana sobre la carrera 40 hacia el sur.

Promover la localización de servicios regionales en la Ciudad de Intercambio Regional y alrededor de la Zona de Ferias, buscando reubicar los usos de este tipo que se encuentran en otras zonas urbanas.

Mejorar y consolidar en zona de la carrera 30 para la localización de usos relacionados con

servicios al automóvil, el comercio de repuestos, haciendo énfasis en los controles a los impactos generados por contaminación ambiental y ocupación del espacio público.

Transformar los usos del suelo de la carrera 40 de transición al uso de comercio y de servicios desde el río La Rivera hasta el acceso por los Olivos y a partir de la quebrada La Rivera y hacia el norte se producirá el desplazamiento de los talleres.

Fortalecer y Mejorar las condiciones de los ejes viales comerciales estructurales de la ciudad, con especial énfasis en la recuperación de espacio público.

Artículo 138: OPERACIÓN URBANÍSTICA CENTRO DE TULUÁ. Tiene por objetivos:

Posicionar y consolidar al Centro de la ciudad
Adecuar la infraestructura del centro para la prestación de servicios regionales.

Priorizar el centro para el peatón y promover un uso racional del espacio vial.

Resolver los conflictos de tráfico regional por la zona centro.

Como acciones estratégicas se deberán realizar las siguientes:

Reubicación de la galería, terminal y actividades deteriorantes.

Construcción del par vial de las carreras 25 y 29 y reorganización de rutas de transporte público junto con un sistema de paraderos fijos.

Peatonalización de la calle Sarmiento

Ampliación de andenes en la zona central.

Construcción del Parque Central

Recuperación e Integración del patrimonio Inmueble

Reubicación de vendedores estacionarios, áreas de parqueo en vías.

Control de la publicidad visual en locales comerciales y edificaciones.

Recuperación de espacios públicos representativos y construcción del malecón del río Tuluá.

El problema de deterioro de la calle Sarmiento Lora en la ciudad de Tuluá presenta otro aspecto relevante a la hora de lanzar una propuesta que pretende intervenirla; dentro de los elementos que la conforman que son materia potencial por su valor urbano y arquitectónico como es el caso de las edificaciones mencionadas en el artículo 27 del Plan de Ordenamiento Territorial para la ciudad de Tuluá, cuyo artículo las resalta como elementos patrimoniales no monumentales y que muestran cierto grado de deterioro en su estructura física.

Artículo 27: ÁREAS PARA LA PROTECCIÓN DEL PATRIMONIO CULTURAL. Se declaran



como áreas para la protección del patrimonio cultural e histórico del municipio las edificaciones de conservación arquitectónica y se habrá el registro de inmuebles en el se podrán incorpora con el número predial los que se consideren con valor patrimonial partiendo de la siguiente relación:

Igualmente basados en la conformación de los planes parciales en la ley 388 como "instrumentos mediante los cuales se desarrollan y complementan disposiciones de los planes de ordenamiento..... Por medio de unidades actuación urbanística, macroproyectos u otras operaciones urbanas especiales" que orientan la actuación u operación urbana, en aspectos tales como: "El aprovechamiento de inmuebles. suministro, ampliación o mejoramiento del espacio público, la calidad del entorno, el mejoramiento integral o renovación consideradas".



ANEXO 2

FORMULACIÓN DE LAS PREGUNTAS ENTREVISTA

EDAD _____ **OCUPACIÓN** _____

SECTOR RESIDENCIA _____

1. Para usted qué significa la Calle Sarmiento?
2. Qué características tiene la Calle Sarmiento?
3. Para usted cuáles son los límites de la Calle Sarmiento?

4. Usted qué hace, qué actitudes realiza en este espacio?
5. Qué le gusta y qué no de la Calle Sarmiento y en general de todo el centro?
6. Qué sería de la Calle Sarmiento sin el comercio y qué sin los vendedores ambulantes?
7. Dónde se reúne la gente, es decir en qué sitios de esta calle?)Usted cuáles visita?
8. Cómo es la Calle Sarmiento de día y cómo de noche?)Cómo en semana y cómo en fines de semana?
9. Qué le gustaría que llegara a ser la Calle Sarmiento y qué no?

10. Qué sitios, edificaciones o espacios resaltan para usted en Tuluá y en la Calle Sarmiento?
11. Qué costumbres tiene usted?)Cuáles los tuluños?
12. Usted está de acuerdo con el desalojo de los vendedores ambulantes del centro?
13. Usted qué solución le daría a este problema?
14. Qué opina usted sobre un vendedor?)Cómo imagina su vida?
15. Qué piensa usted sobre el Director del Departamento de Planeación y sus decisiones?
16. Si le tocara escoger entre lo público y el derecho al trabajo)Qué escogería?



17. Qué prefiere, un centro bonito, tranquilo, libre de vendedores o un centro activo y congestionado como el actual y por qué?
 18. Cómo son las relaciones vendedor - comprador en la Calle Sarmiento?
 19. Qué caracteriza a una caseta de un vendedor ambulante y a un local de un almacén?)En cuál de los dos prefiere comprar y porqué?
 20. Qué sentiría si se desapareciera la Calle Sarmiento del centro?)Qué le pasaría a la ciudad?
 21. Qué papel cumple para usted el Terminal de Transporte, la galería el río en la Calle Sarmiento y por ende en todo el centro?
 22. Qué le cambiaría al centro de la ciudad de Tuluá?
 23. Piensa que la Calle Sarmiento es un paso obligado?
 24. Si usted fuera vendedor ambulante, se acogería a la Ley?)Trasladaría su negocio a la galería?
 25. Qué de positivo y qué negativo le ve al proyecto de reubicación de los vendedores ambulantes a la galería?
-



ANEXO 3

CUADRO 1. Inventario puntos de encuentro

USO	SUB-ÁREA	NOMBRE Y LOCALIZACIÓN
EDUCATIVO	3,4	3 colegio Salesiano 4, Biblioteca Municipal colegio Corazón de Jesús (parque Boyacá), Parque Bolívar
RECREATIVO	2,4	4 teatro Sarmiento (recreación pasiva) 2 Parque Bolívar, parque Boyacá
RELIGIOSO	3	Iglesia San Bartolomé. Iglesia Salesiano (Parque Boyacá)
SALUD	5	Clínicas, hospitales Tomas Uribe, seguros sociales, clínica de occidente, clínica Unidos.
ORGANIZACIÓN	3	Oficina SISBEN (Alcaldía), Organizaciones Comunitarias (Parque Boyacá).
COMERCIO	1,2,3,4	A nivel de centros comerciales, comercio menor, de alimentos, ropa, utensilios para la casa (Calle Sarmiento), vendedores ambulantes

Conclusión : Los recintos públicos y semipúblicos caracterizan la actividad y el uso del suelo que se presenta en cada subárea del centro.



CUADRO 2

Inventario De Recintos Por Uso

<i>RECINTOS PÚBLICOS Y SEMIPÚBLICOS</i>							
SUB-ÁREA	EDUCATIVO	RECREATIVO	DE SALUD	DE ORGANIZACIÓN COMUNITARIA	COMERCIO	RELIGIOSO	TOTAL
1					13		13
2		1			180		181
3	2	1		1	60	2	66
4	1	1			20		22
5			5				5
TOTAL							287

Conclusión: Las actividades de encuentro y permanencia, se presentan con mayor frecuencia en los puntos comerciales, como respuesta a la oferta que presentan, la cual es mucho más fuerte que la espacialidad en la que actualmente se desarrollan.



CUADRO 3

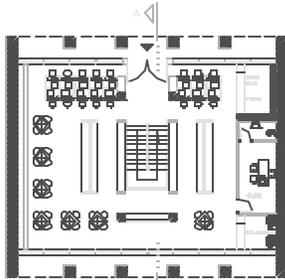
Inventario de los lugares representativos

LUGARES	NOMBRE
VERDES	Parque Sarmiento Lora. Comfamiliar (Tulúa) Parque Boyacá Parque de la Guadua. Lago Chilicote
CALLES	Calle Sarmiento
OTROS	El río Tulúa, Galería Municipal
CONSTRUCCIONES	Terminal de Transportes. Teatro Sarmiento Edificio Montoya Iglesia los salecianos. Iglesia San Bartolomé Teletulúa
OBJETOS	
CENTROS COMERCIALES	Centro Comercial del Parque Plenocentro LEY Almacén el Principe Centro Comercial la 14

Conclusión: Los lugares simbólicos ubicados en el área de estudio, actúan como puntos de referencia y de identidad tanto por su uso como por su significado, que ha construido en el día a día la memoria temporal y espacial del centro de Tulúa.

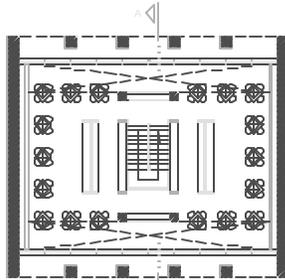
BIBLIOGRAFÍA

- AGUDELO, Luis Carlos. Sobre la Noción de Territorio en la Planificación. Medellín, 2000. 31-42 P. Ensayo postgrado Planeación Urbano Regional. Universidad Nacional, facultad de Arquitectura.
- CASTELLS, Manuel. Problemas de Investigación en sociología urbana. S XXI. España: 4a Edición. Madrid, 1975.
- COMPONENTE URBANO. Plan de Ordenamiento Territorial de Tulúa. Alcaldía de Tulúa Valle. Secretaría de Planeación Municipal.
- CULLEN, Gordon. El paisaje urbano. Barcelona: Gustavo Gili S.A. 1976.
- DELGADO, Manuel. La Ciudad No Es Lo Urbano. En: Ciudad Líquida, Ciudad Interrumpida. Medellín: Universidad de Antioquia, 1999. P. 3-18.
- DIARIO OFICIAL. NUEVA REFORMA URBANA. LEY 388 de 1997. Julio 18.
- ESCOBAR, José. El espacio público urbano. Manizales: Gustavo Gili S. A. 1990.
- HERNÁNDEZ, Yolanda; MUÑOZ, Jairo. Manejo y Recuperación del Espacio Público. Cra 15, de la calle 72 a la 100. Santa fe de Bogotá, 1998, 3-80 P. Corporación de Estudios de Antropología Urbana. Observatorio de cultura urbana.
- LYNCH, Kevin. La imagen de la ciudad. Buenos Aires: Infinito. 1980.
- LLANO, María Clara. La manzana de la discordia, la plaza de Bolívar. En: Pobladores urbanos I. Santa fe de Bogotá. Instituto colombiano de antropología, 1994. P.211-235.
- MUNIZAGA, Gustavo. Diseño Urbano. Universidad Católica de Chile. 1992. P.335.
- NORBERG-SCHULTZ. Existencia, espacio y arquitectura. Barcelona: Gustavo. Gili. 1975. P.242
- ROSSI, Aldo. La arquitectura de la ciudad. Barcelona: Gustavo. Gili. 1982. P.320.
- SALDARRIAGA, Alberto. ¿ Qué tan público es el espacio público?. En: La ciudad como es, Magazin Dominical, Santa fe de Bogotá; P. 1-7.
- SERNA, Alba Lucía. (compilador). El centro y sus habitantes. En: centros de ciudad realidad y perspectivas. Medellín: Corporación cívica del centro, Alcaldía municipal de Medellín.
- SILVA, Armando. La ciudad marcada; territorios urbanos. En: Imaginarios urbanos. Cultura y comunicación urbana. Santa fe de Bogotá: Tercer mundo. 1997. P. 118-135.
- FOTOGRAFÍAS 10-15 . Fuente: WWW.AlcaldiaTulua/historia.com.
- FOTOGRAFÍAS 1-9 16-80. Autoría propia.



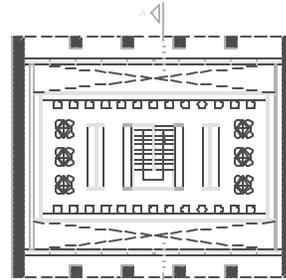
PLANTA ARQUITECTONICA
PRIMER NIVEL

ESCALA 1:100



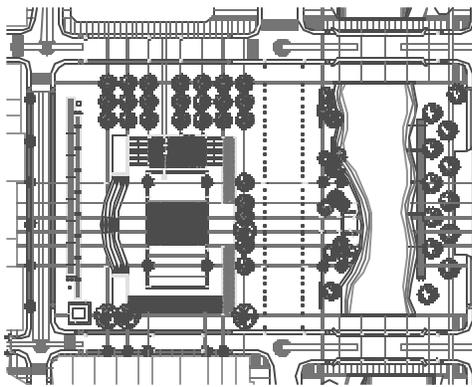
PLANTA ARQUITECTONICA
SEGUNDO NIVEL

ESCALA 1:100



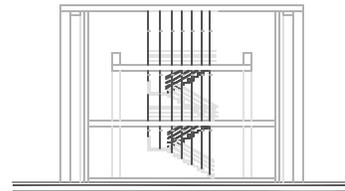
PLANTA ARQUITECTONICA
TERCER NIVEL

ESCALA 1:100



PARQUE BOLIVAR
EMPLAZAMIENTO GENERAL

ESCALA 1:500



CORTE A - A'

ESCALA 1:100



CORTES PARQUE BOLIVAR

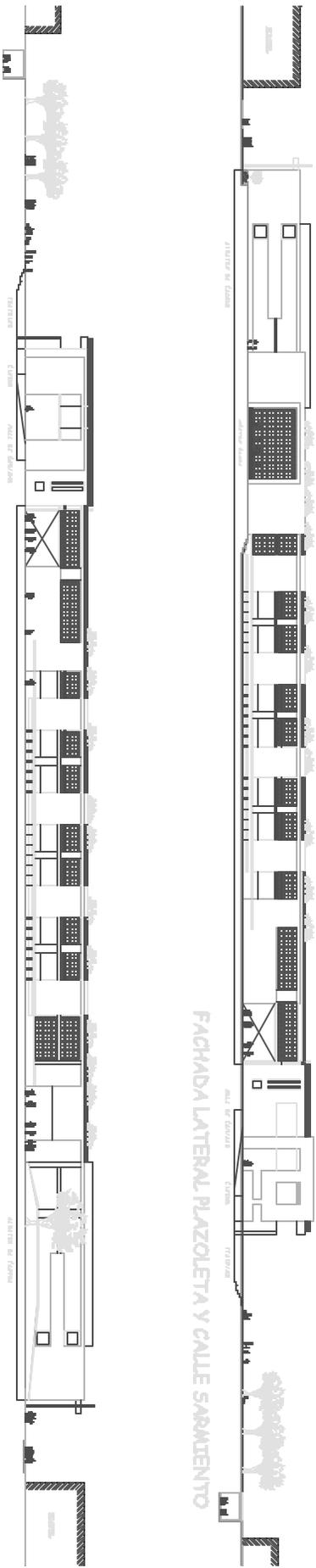
ESCALA 1:500

BIBLIOTECA MUNICIPAL

REVITALIZACION DE LA CALLE
CARLOS SARMIENTO LORA COMO PRINCIPAL ESTRUCTURANTE
FISICO DEL AREA CENTRO DE LA CIUDAD DE TULUA



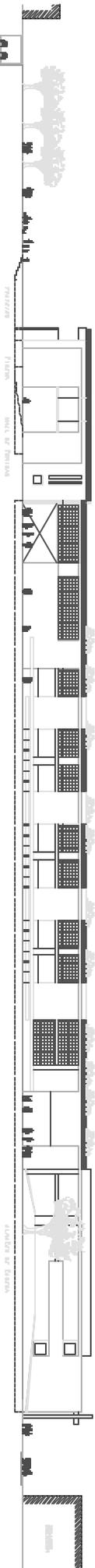
UNIVERSIDAD
NACIONAL DE
COLOMBIA

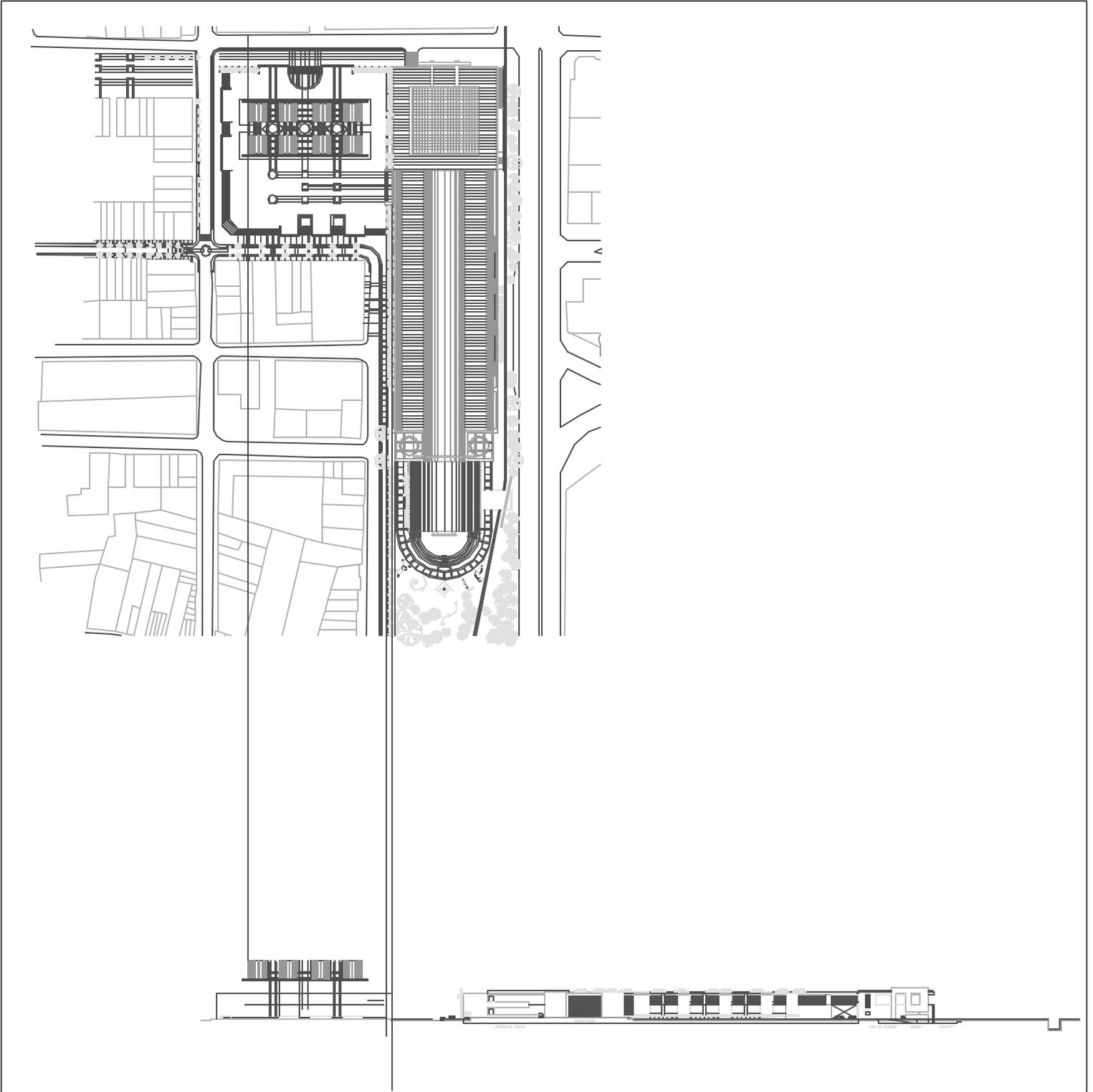


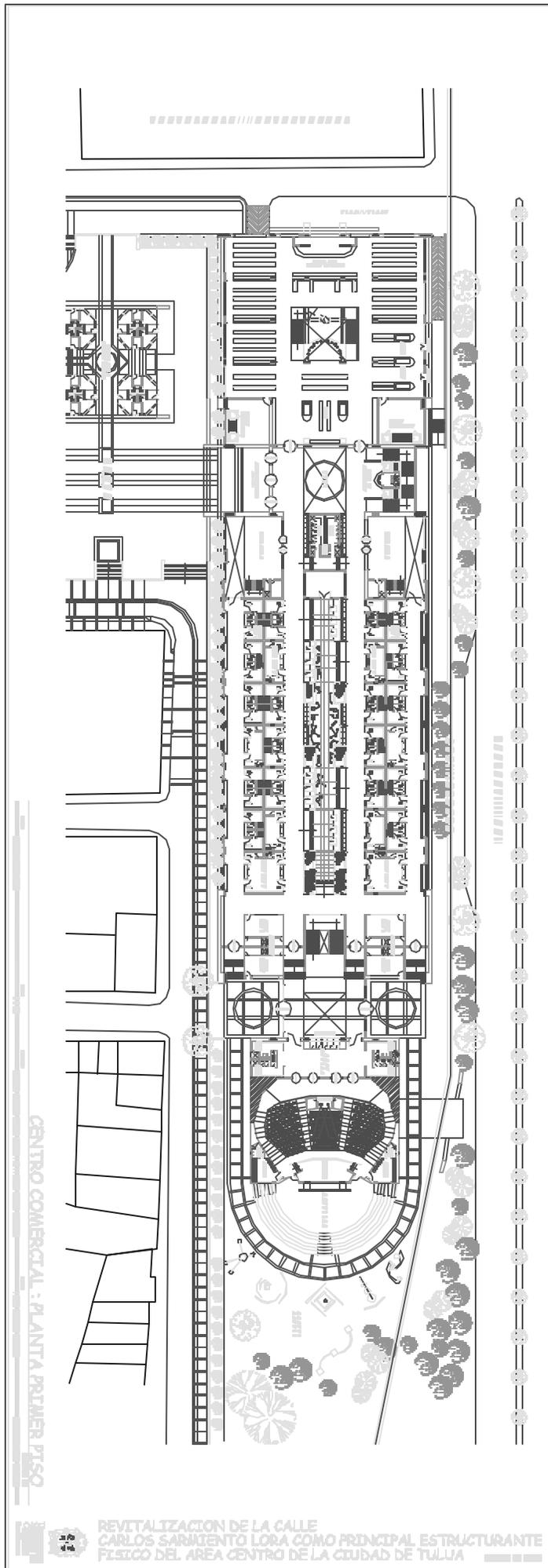
CENTRO COMERCIAL : CORTES



FACHADA LATERAL AVENIDA 19



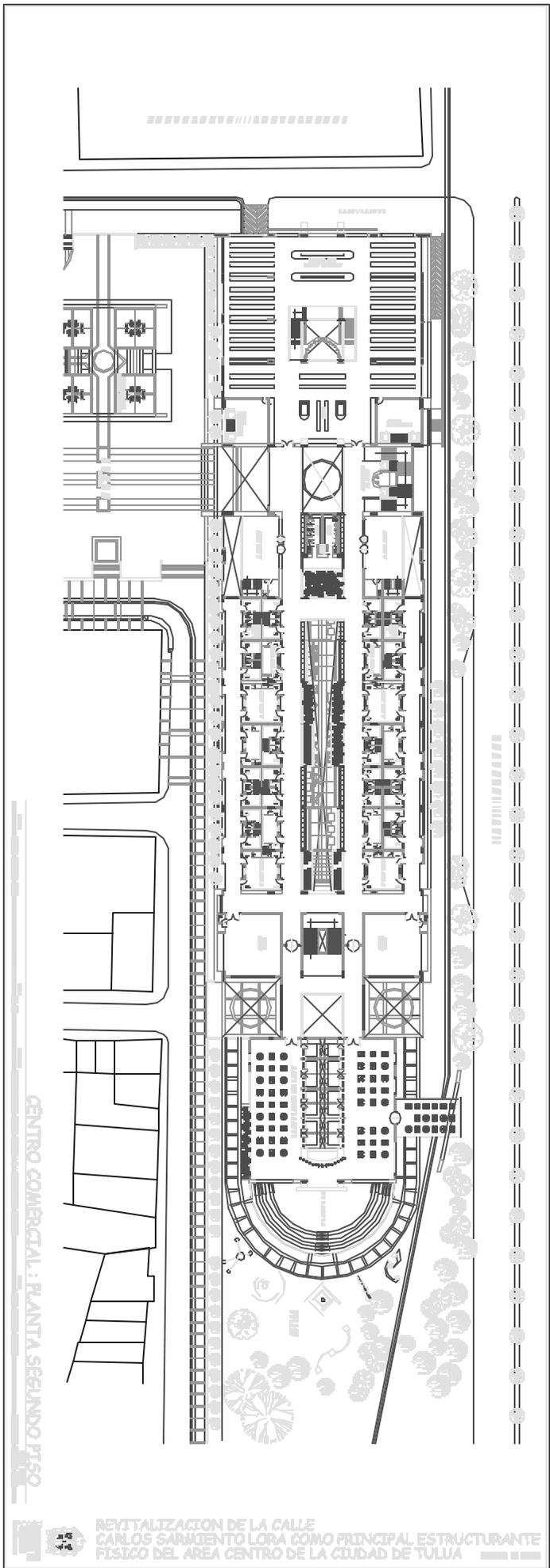




CENTRO COMERCIAL : PLANTA PRIMER PISO

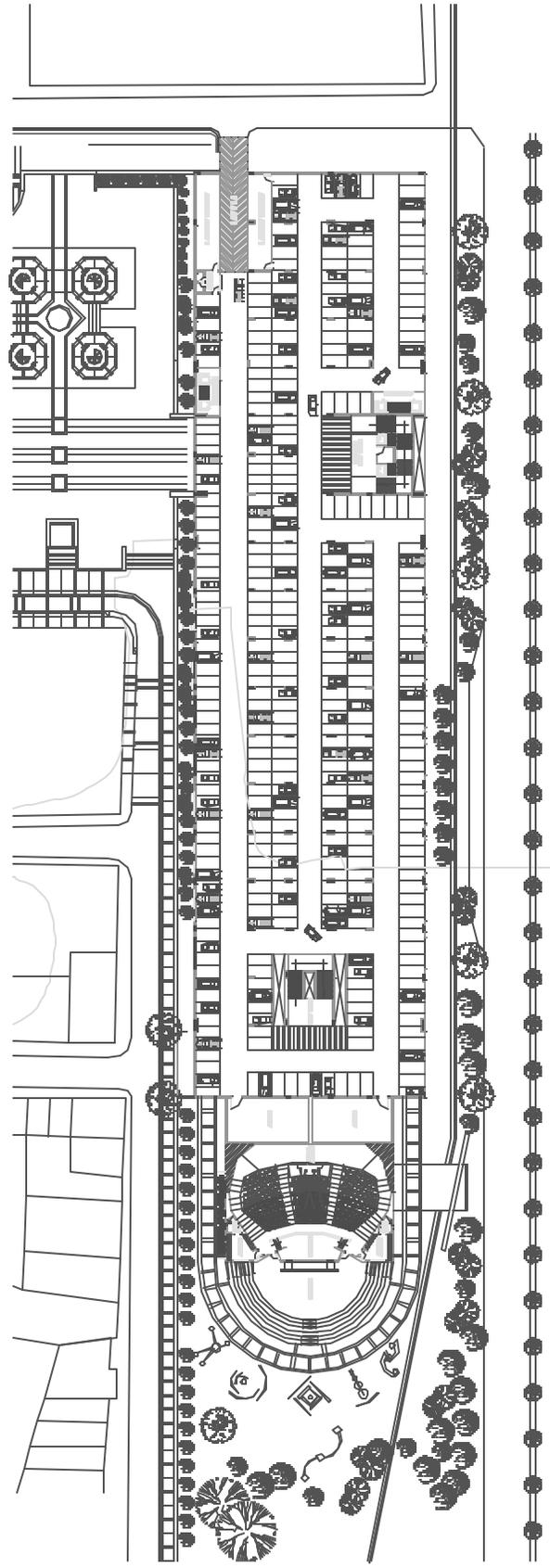


REVITALIZACION DE LA CALLE
 CARLOS SARMIENTO LORA COMO PRINCIPAL ESTRUCTURANTE
 FISICO DEL AREA CENTRO DE LA CIUDAD DE TULUA

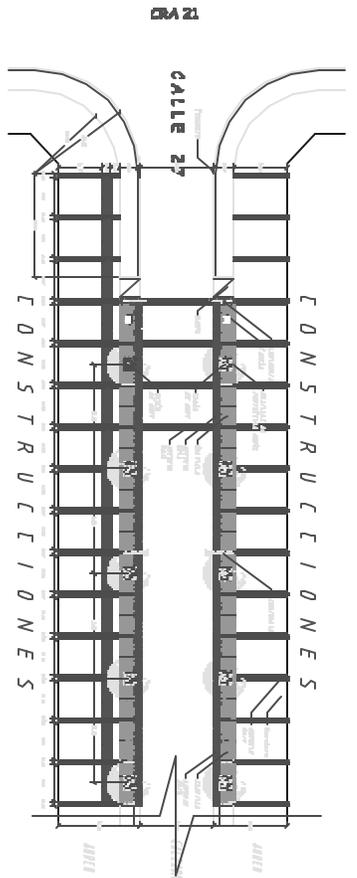


CENTRO COMERCIAL: PLANTA SEGUNDO PISO

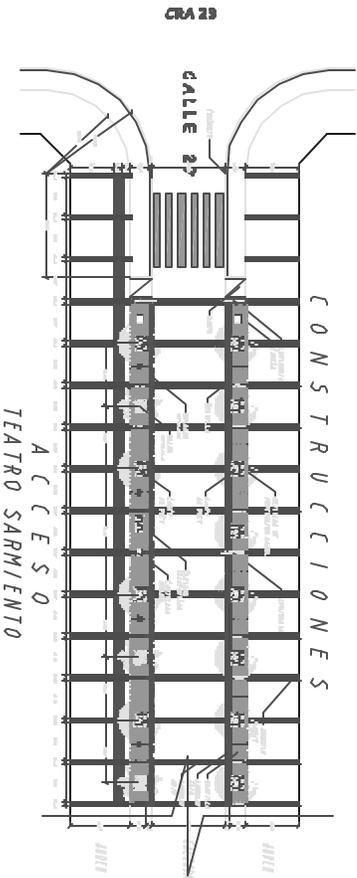
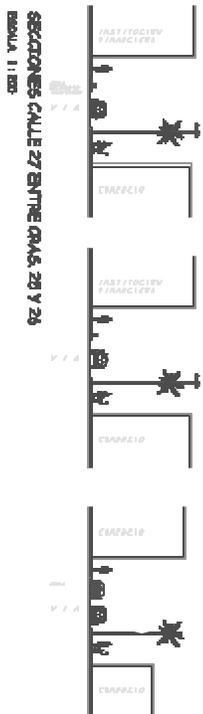
REVITALIZACION DE LA CALLE CARLOS SARRIENTO LORA COMO PRINCIPAL ESTRUCTURANTE FISICO DEL AREA CENTRO DE LA CIUDAD DE TULUA



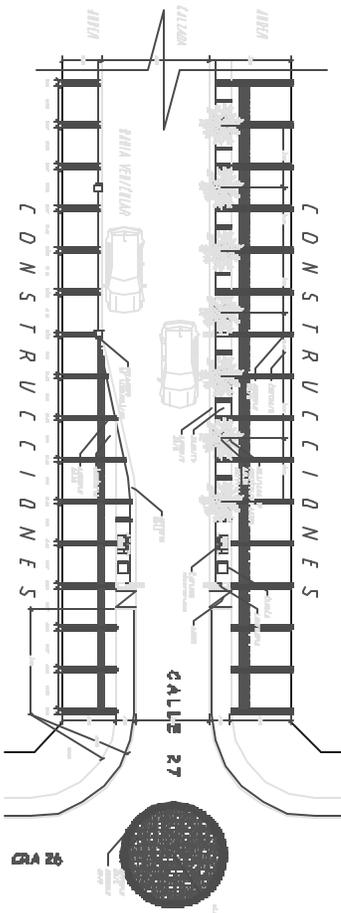
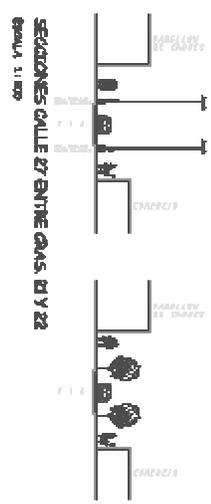
CENTRO COMERCIAL : PLANTA DE PARQUEADEROS



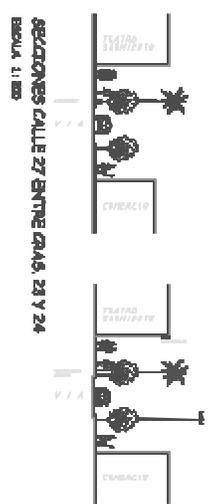
DETALLE CALLE 27 ENTRE CRAS. 21 Y 22



DETALLE CALLE 27 ENTRE CRAS. 23 Y 24

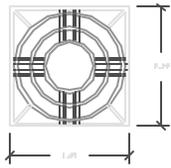


DETALLE CALLE 27 ENTRE CRAS. 25 Y 26

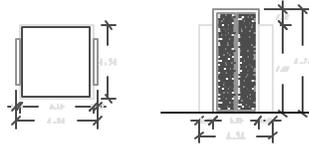


DETALLES CALLE SARMIENTO

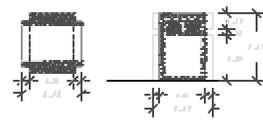
Escala: 1:100



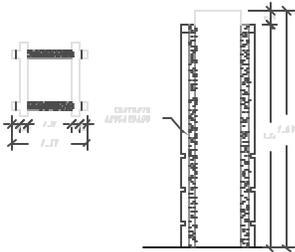
REJILLA PARA ARBOL
EN HIERRO FORJADO
Escala 1 : 10



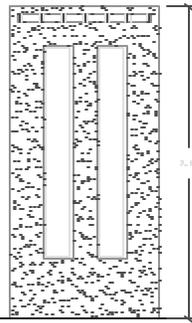
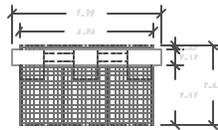
CANECA
PARA BASURAS
Escala 1 : 10



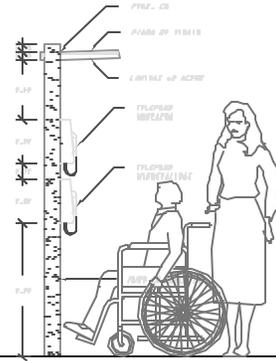
BOLARDO MEDIANO
"Calle Sarmiento y Parque Bolivar"
Escala 1 : 10



CARTELERA URBANA
Escala 1 : 10



CABINA TELEFONICA
Escala 1 : 10

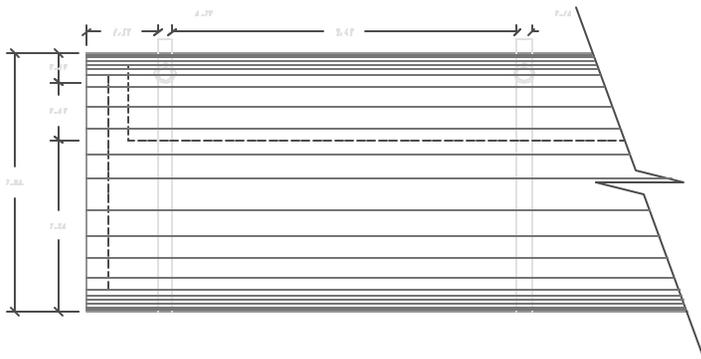


REVITALIZACION DE LA CALLE
CARLOS SARMIENTO LORA COMO PRINCIPAL ESTRUCTURANTE
FISICO DEL AREA CENTRO DE LA CIUDAD DE TULUA

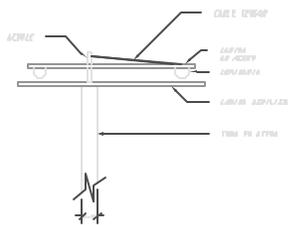
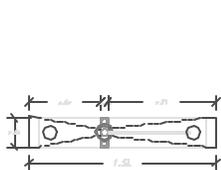
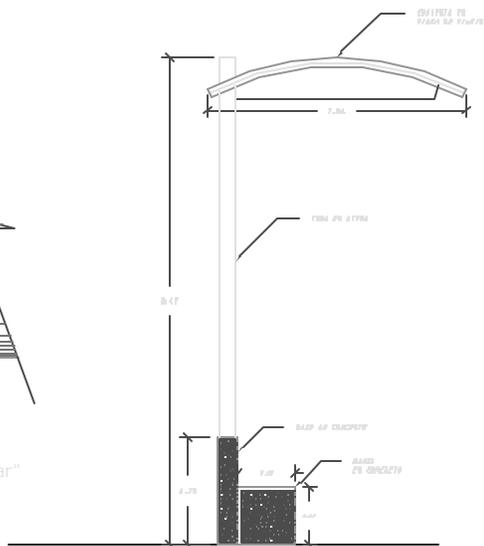
TIRABUJOS DE GUANO



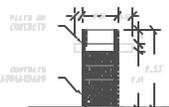
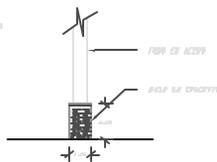
DETALLES 1



PERGOLAS
"Parque Bolívar"
Escala 1:10



LUMINARIAS
Escala 1:10

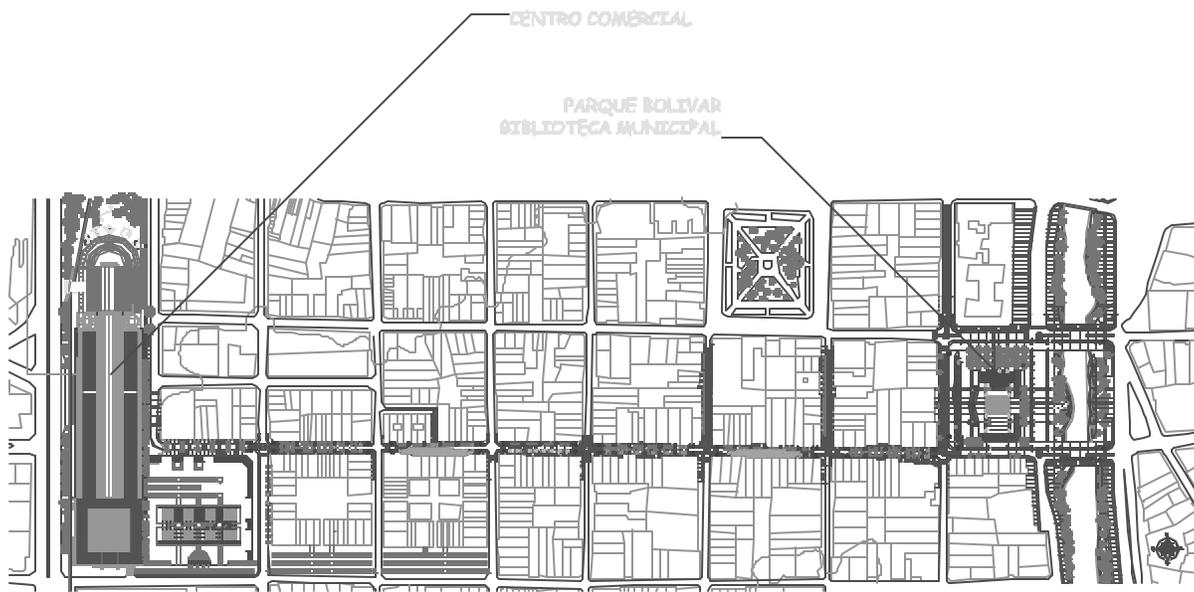


BANCAS
"Parque Bolívar"
Escala 1:10

REVITALIZACION DE LA CALLE
CARLOS SARMIENTO LORA COMO PRINCIPAL ESTRUCTURANTE
FISICO DEL AREA CENTRO DE LA CIUDAD DE TULUA



DETALLES 2



- | | | | |
|---|--------------------|---|------------------------|
|  | PERGOLAS |  | CABINAS TELEFONICAS |
|  | BOLARDOS |  | LUMINARIAS |
|  | CARTELERAS URBANAS |  | BOLARDOS DE LUMINACION |
|  | BAHIAS DE PARQUEO |  | BASUREROS |

PLANTA GENERAL DEL SISTEMA - LOCALIZACION DEL MOBILIARIO URBANO

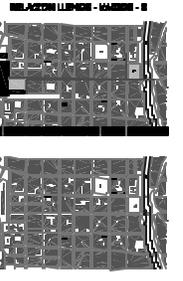
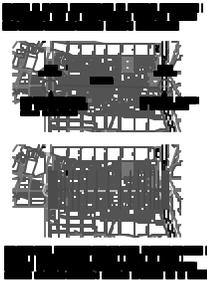
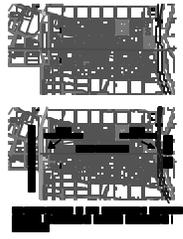
REVITALIZACION DE LA CALLE
 CARLOS SARMIENTO LORA COMO PRINCIPAL ESTRUCTURANTE
 FISICO DEL AREA CENTRO DE LA CIUDAD DE TULUA
 TULUA DE GRADO



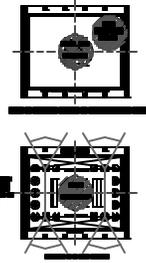
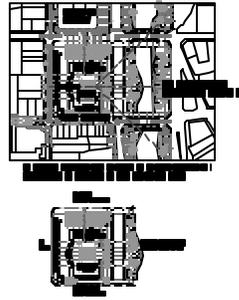
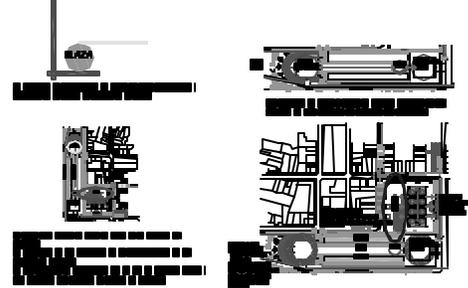
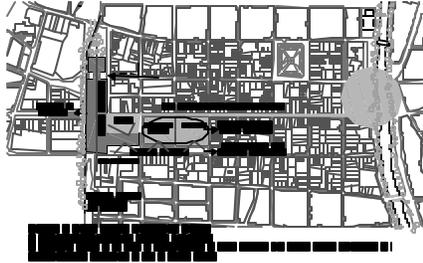
LA RELACION DEL SISTEMA CON LA CIUDAD - I



CONCEPTO APLICADO AL SISTEMA - I



EMPLAZAMIENTO - I - AREA ACTUAL, TERRENO DE INTERES



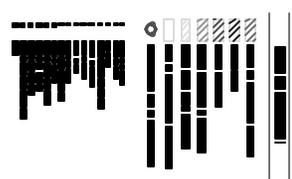
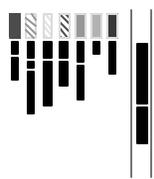
MEMORIA

REVITALIZACION DE LA CALLE
CARLOS SARMIENTO LORA COMO PRINCIPAL ESTRUCTURANTE
FISICO DEL AREA CENTRO DE LA CIUDAD DE TULUA

TRABAJO DE GRADO



UNIVERSIDAD
NACIONAL DE
COLOMBIA



AREAS DE ACTIVIDAD - ESTRUCTURA URBANA

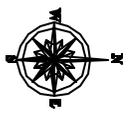
ADMINISTRACIÓN DEL TERRITORIO URBANO Y RURAL
 CON PLANAL
 REVITALIZACION DEL CENTRO HISTORICO - URBANIZACION SUSTENTABLE
 AÑO: 2010
 AVANZADA, ABRIL DE 2010

UNIVERSIDAD NACIONAL DE COLOMBIA
 FACULTAD DE ARQUITECTURA Y URBANISMO



REVITALIZACION DE LA CALLE CARLOS SARMIENTO LORA COMO PRINCIPAL ESTRUCTURANTE FISICO DEL AREA CENTRO DE LA CIUDAD DE TOLUA

TRABAJO DE GRADO



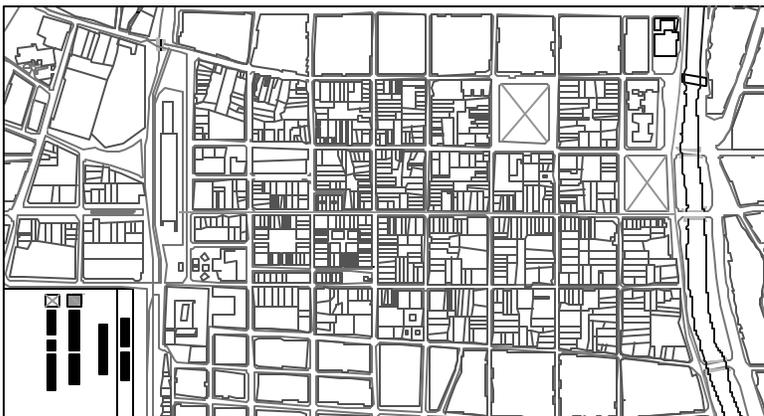
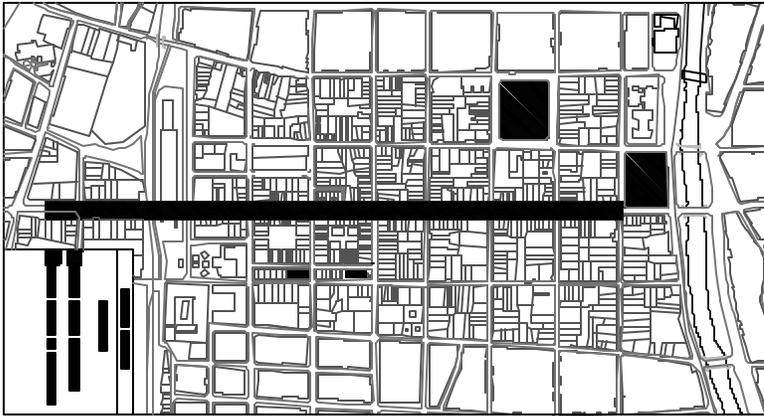
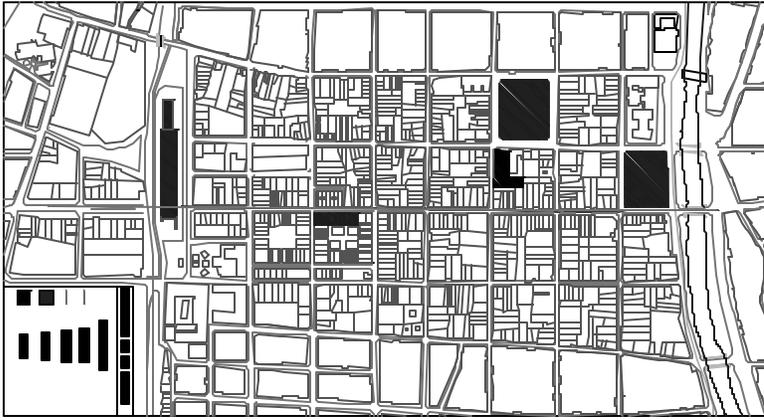
EQUIPAMIENTOS PRINCIPALES - ESTRUCTURA VIAL

INSTITUTO DE INVESTIGACIONES Y SERVICIOS - ZONA ESCOLAR - PLANIFICACION URBANA Y DISEÑO CONCEPTUAL - LUGAR VARIAS SITUACIONES - ANÁLISIS AMBIENTAL URBANO

escala 1:10,000



REVITALIZACION DE LA CALLE CARLOS SARMIENTO LORA COMO PRINCIPAL ESTRUCTURANTE FISICO DEL AREA CENTRO DE LA CIUDAD DE TULUA TRABAJO DE GRADO



ELEMENTOS DE LA IMAGEN - ESPACIO PUBLICO - MALLA VERDE - ESTRUCTURA CIRCULATORIA

ADMINISTRACION DEL TERRITORIO URBANO Y RURAL

ZONA ESCUELA

ESPAZOS DE RECREACION Y ESPACIOS DE RECREO - LUGAR PARA LAS ACTIVIDADES

ANILLO, ANILLO DE ANILLO

MANIZALES, ANILLO DE ZONA



REVITALIZACION DE LA CALLE CARLOS SARMIENTO LORA COMO PRINCIPAL ESTRUCTURANTE FISICO DEL AREA CENTRO DE LA CIUDAD DE TULUA

TRABAJO DE GRADO

ESQUEMA DE PARTICIPACION Y PROYECTO

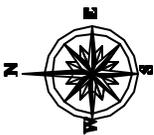
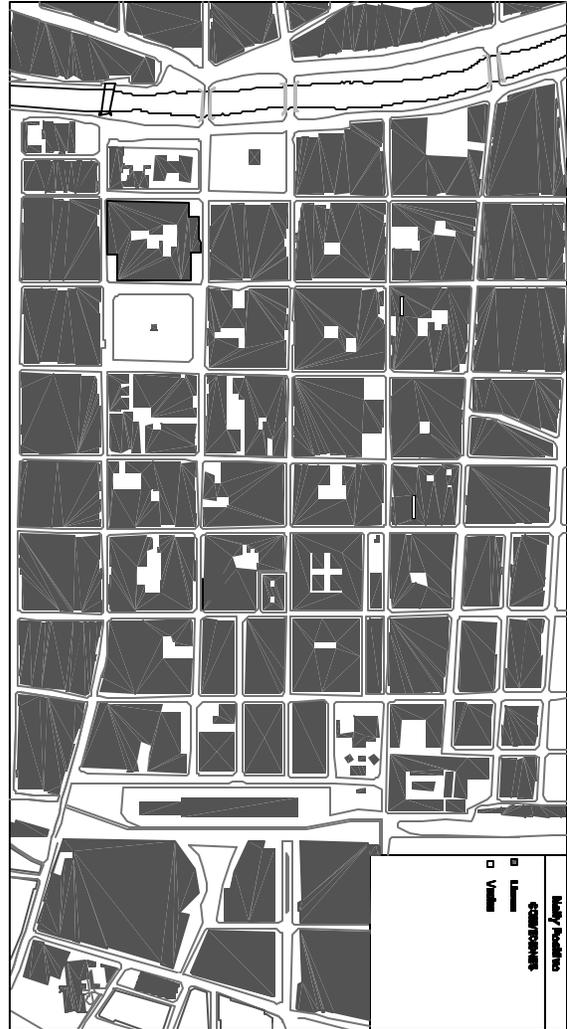
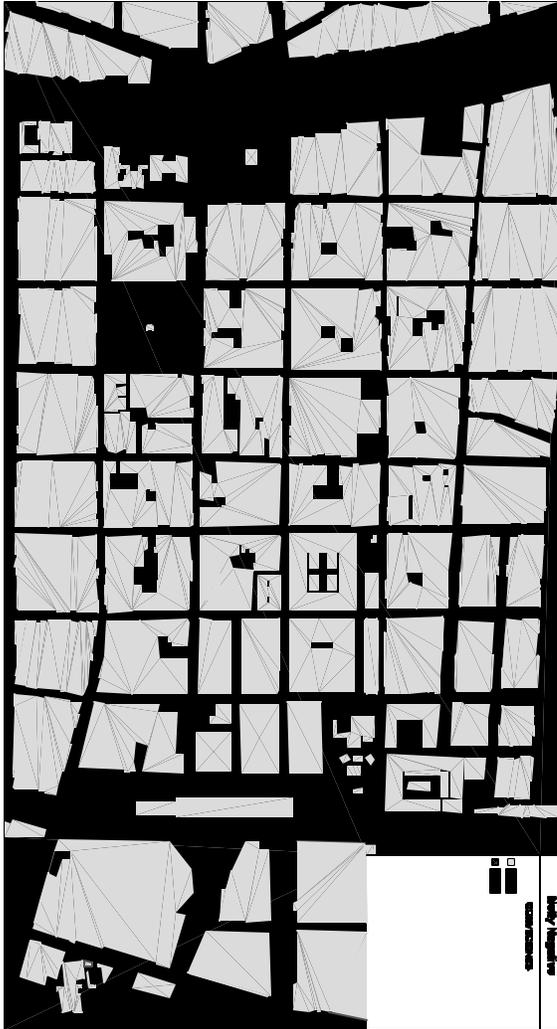
GRUPO LOCAL

RESERVA ESTRUCTURAL OCIDENTAL - OCCIDENTAL - LUISA VARELA SANCHEZ

DR. ANTONIO AMEZQUITA

MANIZALES, JUNIO DE 2008

NOLLY POSITIVO - NOLLY NEGATIVO



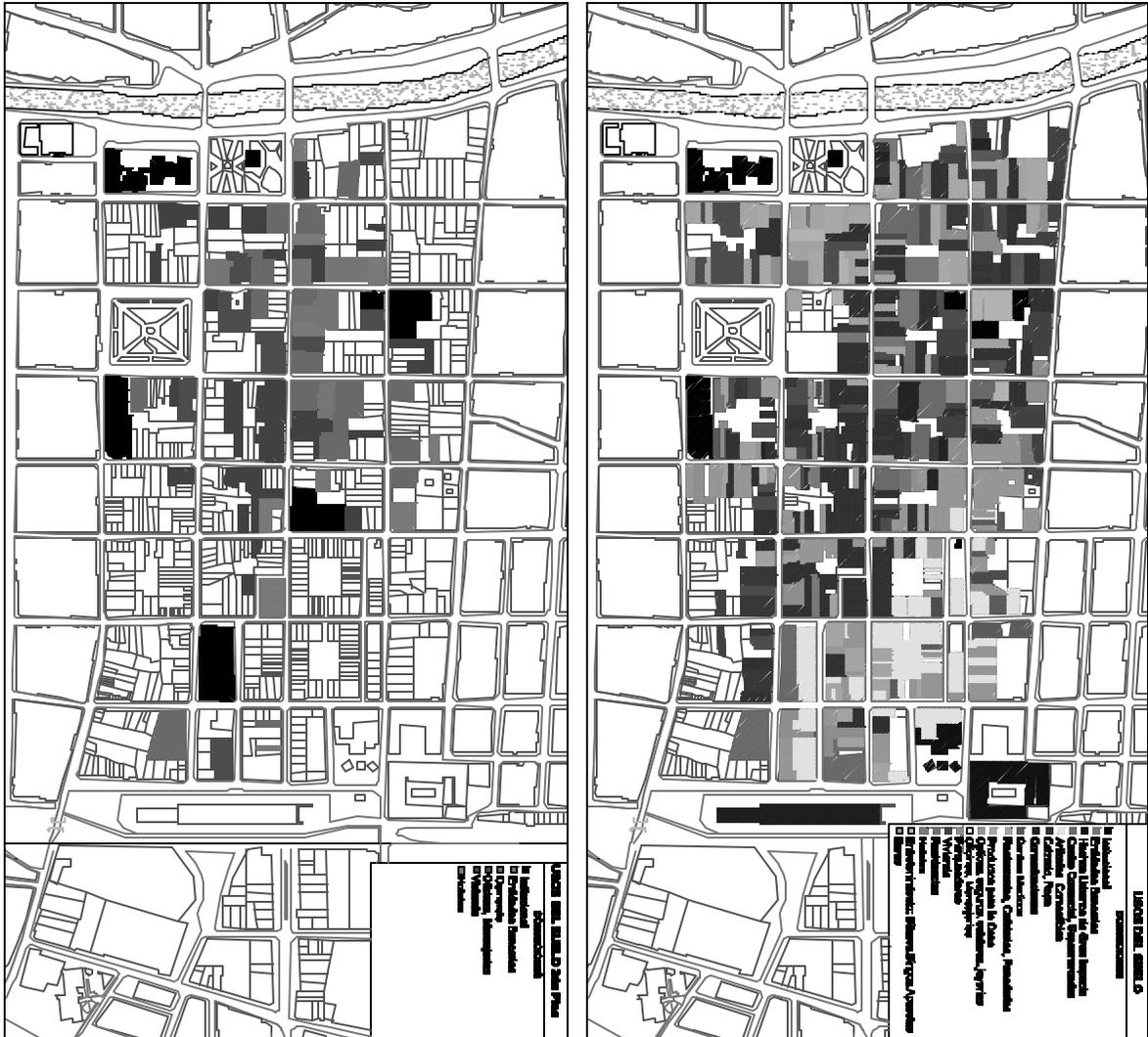
UNIVERSIDAD
NACIONAL DE
COLOMBIA



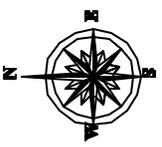
REVITALIZACION DE LA CALLE
CARLOS SARMIENTO LORA COMO PRINCIPAL ESTRUCTURANTE
FISICO DEL AREA CENTRO DE LA CIUDAD DE TULUA

TRABAJO DE GRADO

SIN ESCALA
 REVITALIZACION DE LA CALLE CARLOS SARMIENTO LORA - LUGAR VECINIALES ESPANOLA
 ANO: 2000
 MAQUETA: ANA DE ROSA



USOS DEL SUELO



- LEGENDA**
- Residencial
 - Industria
 - Comercio
 - Oficinas
 - Escuelas
 - Parques
 - Centros de salud
 - Centros de recreación
 - Centros de servicios
 - Centros de cultura
 - Centros de deporte
 - Centros de educación
 - Centros de investigación
 - Centros de desarrollo
 - Centros de producción
 - Centros de distribución
 - Centros de almacenamiento
 - Centros de transporte
 - Centros de comunicación
 - Centros de información
 - Centros de gestión
 - Centros de control
 - Centros de monitoreo
 - Centros de mantenimiento
 - Centros de reparación
 - Centros de reciclaje
 - Centros de energía
 - Centros de agua
 - Centros de saneamiento
 - Centros de residuos
 - Centros de reciclaje
 - Centros de energía
 - Centros de agua
 - Centros de saneamiento
 - Centros de residuos

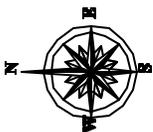
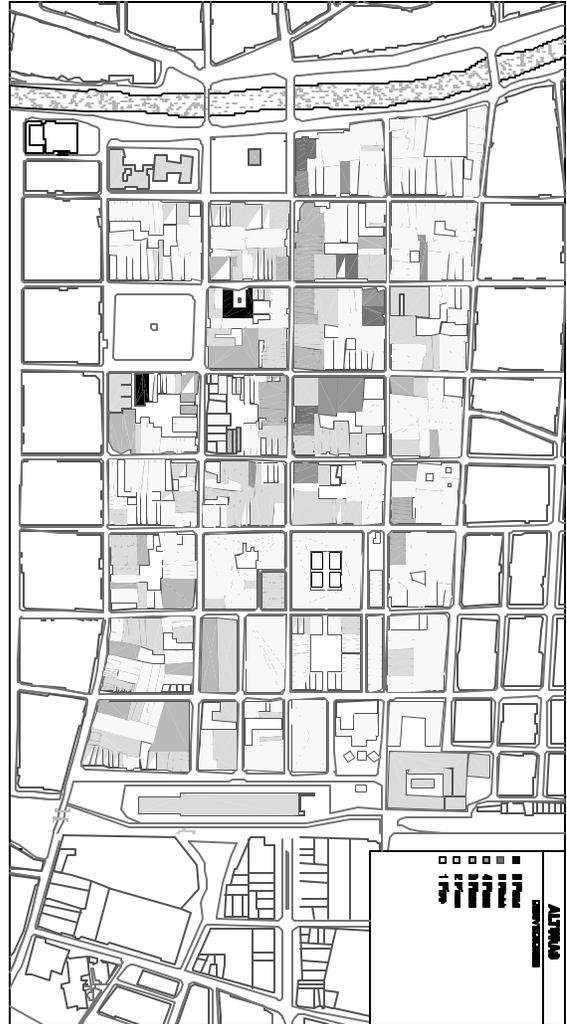
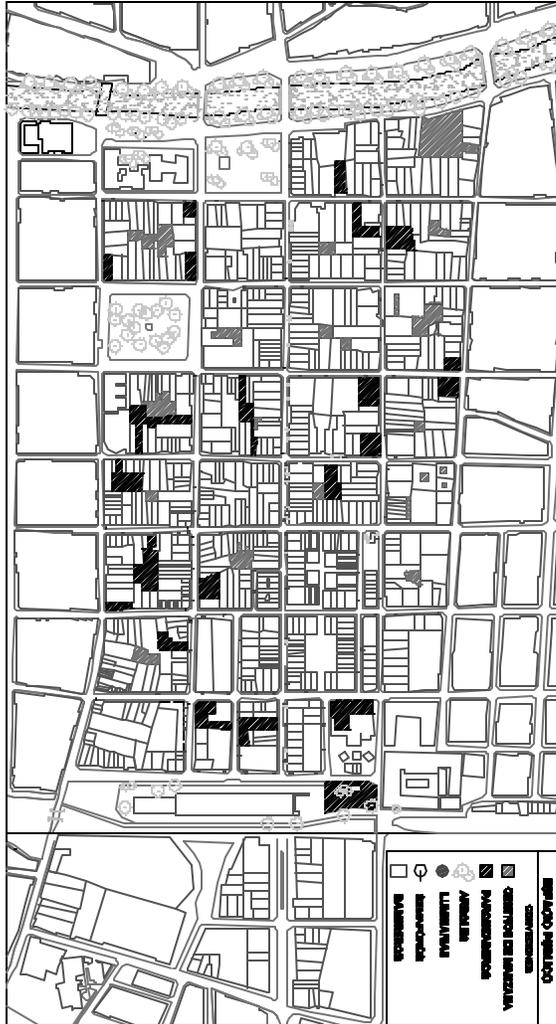


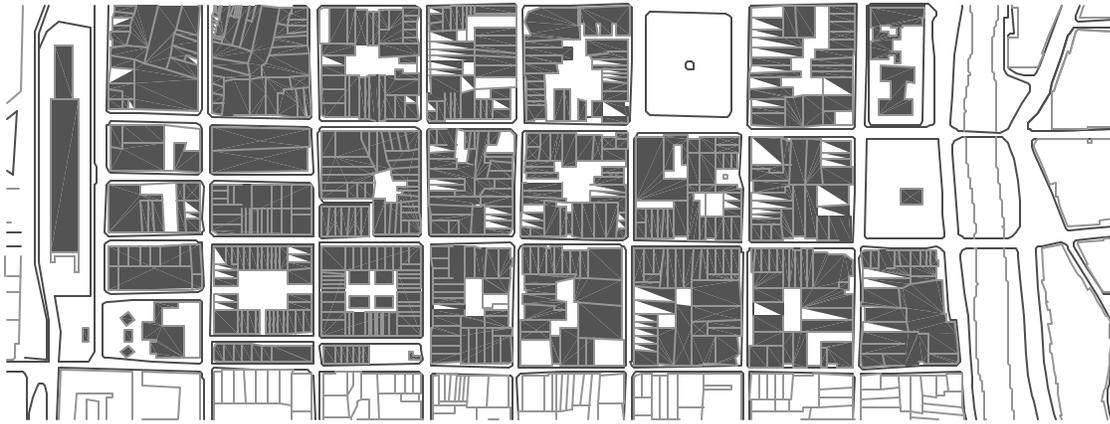
REVITALIZACION DE LA CALLE CARLOS SARMIENTO LORA COMO PRINCIPAL ESTRUCTURANTE FISICO DEL AREA CENTRO DE LA CIUDAD DE TOLUA

TRABAJO DE GRADO

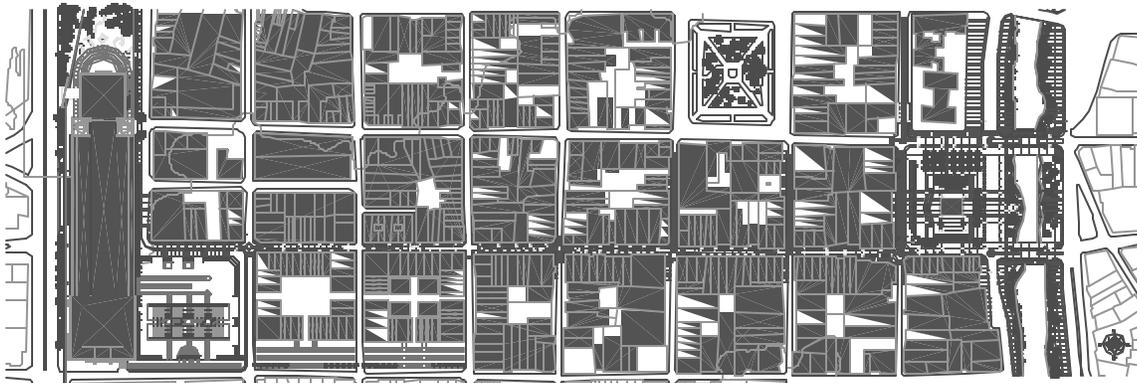
ALTURAS - ESPACIO PÚBLICO

escala: 1:1.000





NOLLY ESTADO ACTUAL



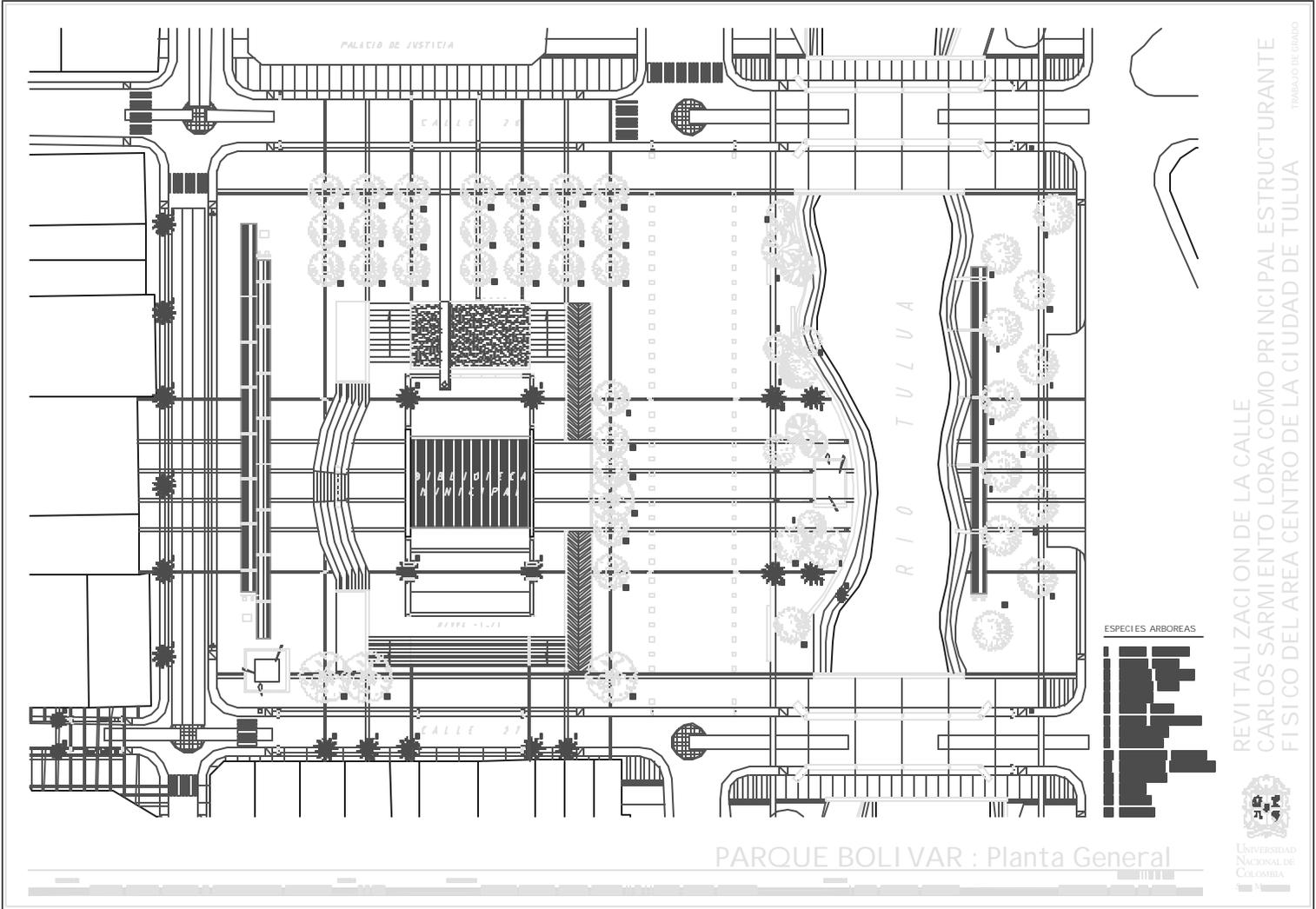
NOLLY PROPUESTA

NOLLYS

REVITALIZACIÓN DE LA CALLE
CARLOS SARMIENTO LORA COMO PRINCIPAL ESTRUCTURANTE
FÍSICO DEL ÁREA CENTRO DE LA CIUDAD DE TULUA
TRABAJO DE GRADO



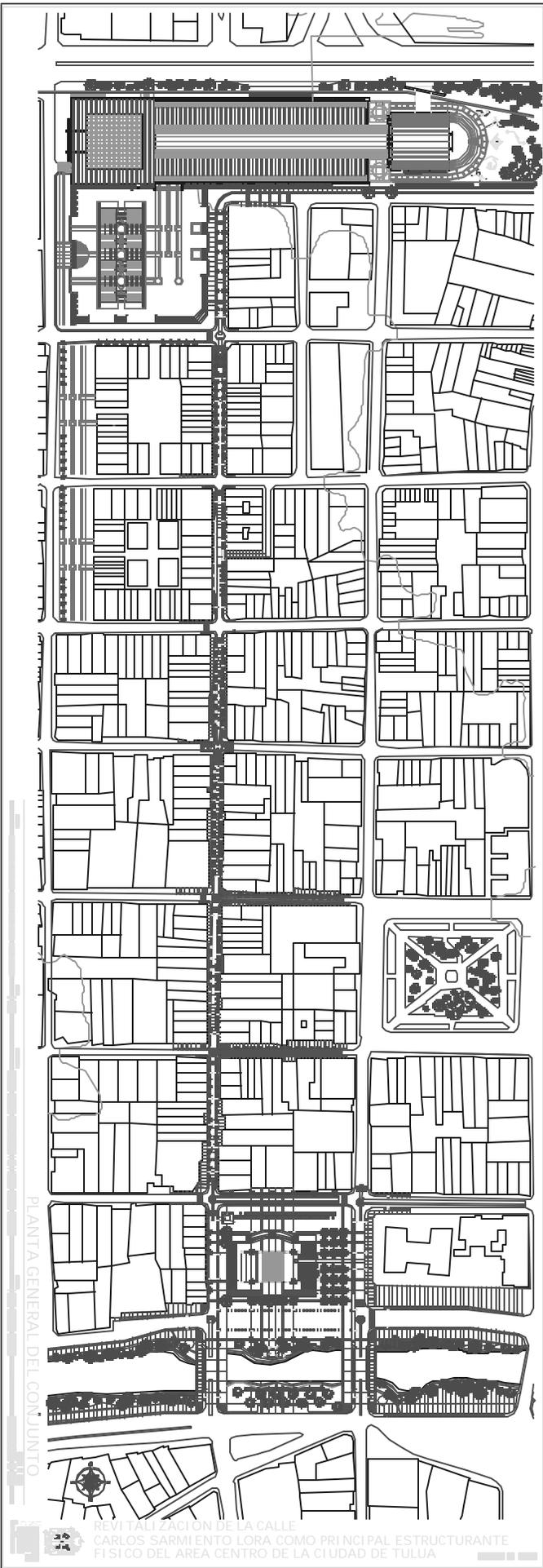
UNIVERSIDAD
NACIONAL DE
COLOMBIA



PARQUE BOLIVAR : Planta General

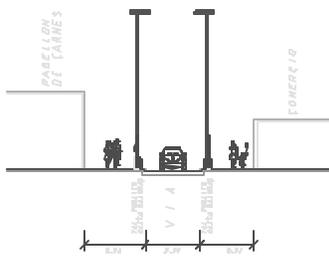
REVITALIZACIÓN DE LA CALLE
 CARLOS SARMIENTO LORA COMO PRINCIPAL ESTRUCTURANTE
 FÍSICO DEL AREA CENTRO DE LA CIUDAD DE TULUA
 TRABAJO DE GRADO





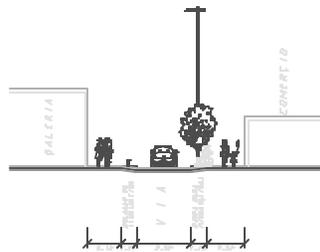
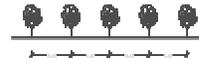
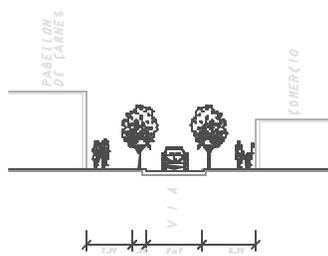
PLANTA GENERAL DEL CONJUNTO

REVISIÓN DE LA CALLE
CARLOS SARMIENTO LORA COMO PRINCIPAL ESTRUCTURANTE
FÍSICO DEL ÁREA CENTRO DE LA CIUDAD DE TOLUCA



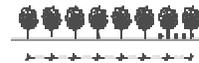
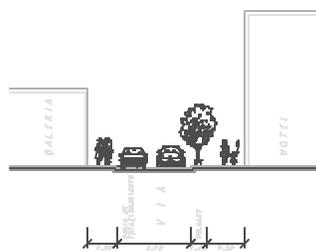
1

CALLE 27 ENTRE CRAS. 21 Y 22

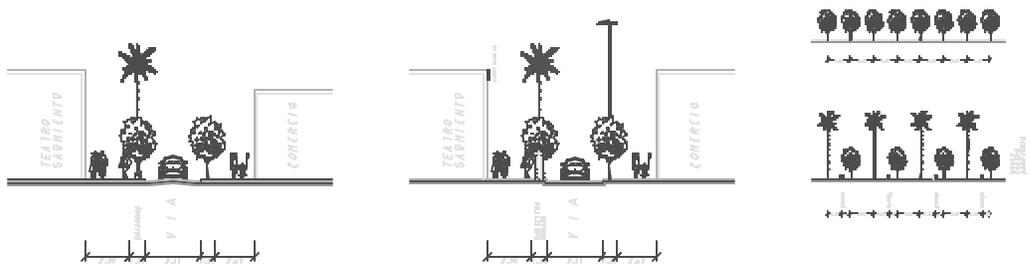


2

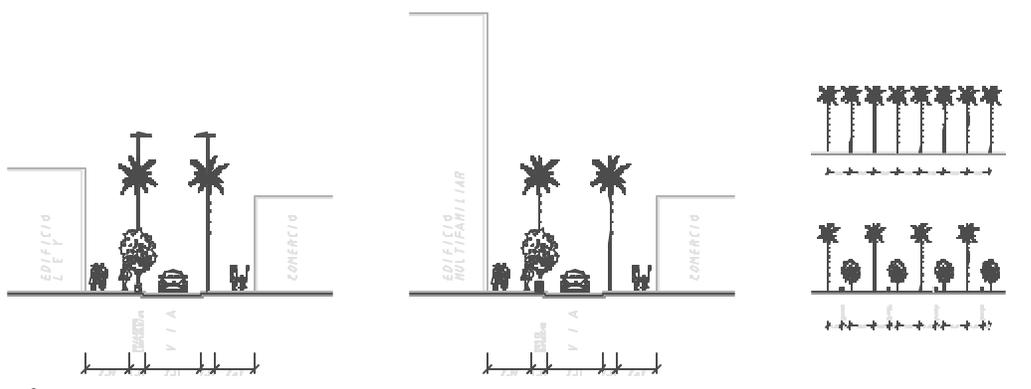
CALLE 27 ENTRE CRAS. 22 Y 23



SECCIONES CALLE SARMIENTO

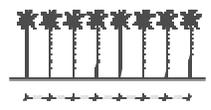
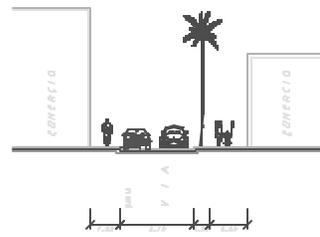
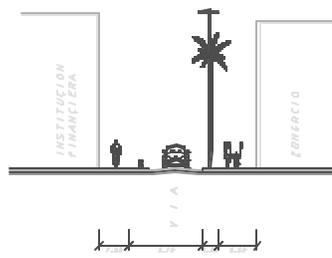
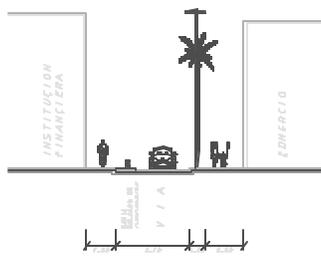


3 CALLE 27 ENTRE CRAS. 23 Y 24

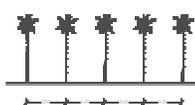
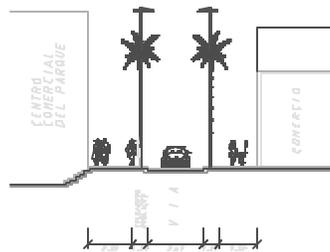
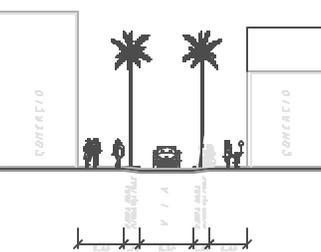


4 CALLE 27 ENTRE CRAS. 24 Y 25

SECCIONES CALLE SARMIENTO



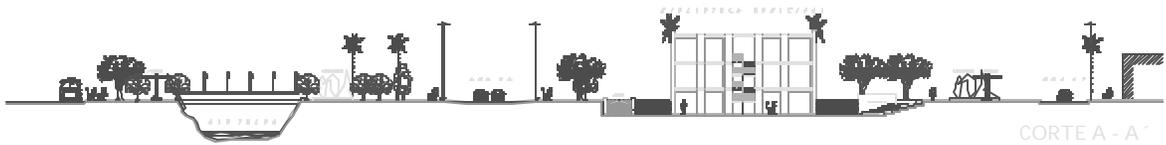
5 CALLE 27 ENTRE CRAS. 25 Y 26



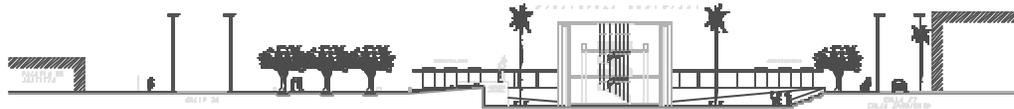
6 CALLE 27 ENTRE CRAS. 26 Y 27

SECCIONES CALLE SARMIENTO





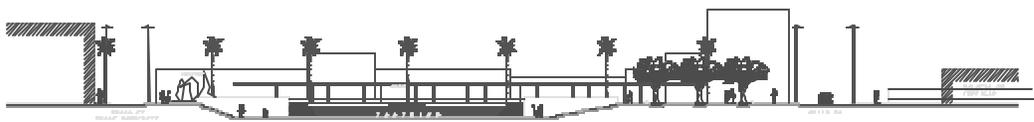
CORTE A - A'



CORTE B - B'



CORTE C - C'



CORTE D - D'

SECCIONES PARQUE BOLIVAR

REVITALIZACION DE LA CALLE
 CARLOS SARMIENTO LORA COMO PRINCIPAL ESTRUCTURANTE
 FISICO DEL AREA CENTRO DE LA CIUDAD DE TULUA
 TUMBALAO DE GONDO



UNIVERSIDAD
 NACIONAL DE
 COLOMBIA