

Propuesta de Diseño de Espacio  
Público a Nivel de Esquema  
Básico de una Ruta Turística  
Accesible del Patrimonio  
Arquitectónico de Salamina.

**UNIVERSIDAD CATOLICA DE MANIZALES**

FACULTAD DE INGENIERIAS Y ARQUITECTURA

PROGRAMA DE ARQUITECTURA

**Estudiantes**

Claudia Patricia Argoty Rosales

Catalina Castillo Cardona

## TABLA DE CONTENIDO

RESUMEN.....	5
ABSTRACT.....	5
INTRODUCCIÓN .....	6
1 Problema.....	7
2 Justificación.....	8
3 Objetivos.....	10
3.1 Objetivo General.....	10
3.2 Objetivos Específicos .....	10
4 Marco Teórico .....	11
5 Marco normativo .....	17
6 Metodología.....	22
7 Resultados.....	23
7.1 Definir la ruta turística de patrimonio arquitectónico. ....	23
7.1.1 Análisis del trabajo académico: Workshop para la ruta turística del patrimonio arquitectónico de Salamina.....	23
7.1.2 Trabajo de campo - reconocimiento del sector. ....	25
7.1.3 Definición del recorrido de la Ruta. ....	26
7.2 Diagnóstico de barreras para la accesibilidad en la ruta.....	28
7.2.1 Salida de campo - identificación de barreras en la ruta.....	28
7.2.2 Plano diagnostico – identificación de barreras.....	31
7.3 Estudio de casos según el tipo de barrera y tipo de intervención. ....	31
7.4 Identificar el tipo de intervención que se requiere para el diseño de la ruta turística accesible. ....	34
7.4.1 Criterios de intervención para el diseño de la ruta. ....	34

7.4.2	Criterios de intervención por perfil vial .....	35
7.4.3	Plano modelo – Diseño de la ruta.....	36
8	Análisis y Discusión .....	38
9	Conclusiones.....	39
10	Bibliografía.....	40
11	Anexos.....	41
	Anexo 1 .....	41
	Anexo 2 .....	42
	Anexo 3 .....	43
	Anexo 4 .....	44

### **LISTA DE FIGURAS**

<b>Figuras 1</b>	Mapa conceptual del marco teórico .....	11
<b>Figuras 2</b>	Estadística de discapacidad. Diciembre 2013. DANE 2005.....	15
<b>Figuras 3</b>	Patrimonio Arquitectónico de Salamina .....	25
<b>Figuras 4</b>	Plano definición del recorrido de la ruta.....	27
<b>Figuras 5</b>	Ficha de campo derivada del marco teórico – identificación de barreras.....	29
<b>Figuras 6</b>	Modelo Plano diagnostico - barreras de accesibilidad.....	31
<b>Figuras 7</b>	Modelo Plano - Diseño de la Ruta .....	37

### **LISTA DE TABLAS**

<b>Tabla 1</b>	Metodología .....	22
<b>Tabla 2</b>	Corporados participantes en el workshop .....	23
<b>Tabla 3</b>	Análisis DOFA.....	30

**Tabla 4** Criterios de intervención por perfil vial ..... 35

**Tabla 5** Dimensiones por perfil vial ..... 36

### **LISTA DE ANEXOS**

**Anexo 1** Plano definición del recorrido de la ruta ESC 1:750..... 27

**Anexo 2** Ficha de campo derivada del marco teórico – Diligenciadas. .... 29

**Anexo 3** Planos diagnóstico barreras de accesibilidad de la ruta. .... 31

**Anexo 4** Planos - Diseño de la Ruta ..... 37

## **RESUMEN**

Salamina mediante la resolución 087 de 2005 fue declarado como Bien de Interés Cultural de Carácter Nacional, y tal como se expone en la Edición 49 de la Cámara de Comercio de Manizales por Caldas - CCMPC, “durante mucho tiempo este municipio caldense ha querido ser reconocido por su arquitectura y su tradición, y ahora lo está logrando gracias a la declaratoria de la UNESCO como Paisaje Cultural Cafetero – PCC”. Con relación al valor arquitectónico e histórico que tiene el municipio de Salamina y el reconocimiento que actualmente está obteniendo a nivel nacional, es importante desarrollar propuestas con el fin de aprovechar el potencial con el cual cuenta el municipio, por tal razón el siguiente trabajo investigativo propone por medio de soluciones arquitectónicas el diseño de una ruta turística accesible enfocada a superar barreras de movilidad, entendiéndose como barrera cualquier obstáculo, estorbo o tropiezo que limite o impida el acceso, la libertad de movimiento, la permanencia, la circulación, la comunicación y la prestación de servicios a las personas con discapacidades físicas, sensoriales, cognitivas, intelectuales o mentales, para el caso de la investigación se tendrán en cuenta las discapacidades físicas y sensoriales.

## **ABSTRACT**

Salamina by means of the resolution 087 from 2005 was declared as an asset of cultural interest to national level, and as show the publication 49 of Cámara de Comercio de Manizales – CCMPC, “During many time this municipality of Caldas had wanted to be recognized because of its architecture and tradition, and now this municipality bring off it thanks to the UNESCO’s declaration as Paisaje Cultural Cafetero – PCC”. With relation to historical and architectural value that the municipality Salamina and the recognition that is actually getting at national level, is important develop proffer with the end to take advantage of potential that the municipality has, because of the next investigative document proffer by means of architectural solution the design of a tourist way accessible, it’s focus to overcome hurdle of mobility, understanding with hurdle any kind of barrier that keep off the traffic and communication to the people with physical, sensorial, cognitive disability, for the case of the investigation, it will pay attention in the physical and sensorial disabilities.

## INTRODUCCIÓN

El trabajo de diseño con soporte investigativo se crea a partir del interés profesional en temas relacionados con la arquitectura y el turismo y del municipio de Salamina reconocido como uno de los 17 municipios pertenecientes a la Red de Pueblos Patrimonio, la cual es una iniciativa del Fondo Nacional de Turismo con el fin de promocionar dichos destinos, además del reconocimiento que se le está dando a nivel internacional por hacer parte de la declaratoria de Paisaje Cultural Cafetero – PCC, por parte de la Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura - Unesco en el año 2011.

Teniendo en cuenta dicho valor histórico y arquitectónico que tiene el municipio de Salamina es importante desarrollar propuestas con las cuales se logre la exaltación y divulgación del patrimonio a través del turismo y el espacio público accesible, que garantice a futuro su conservación y sostenibilidad (para este caso el trazado urbano vinculado con los inmuebles patrimonio), para que los visitantes puedan hacer un adecuado recorrido a través de la ruta dentro del centro histórico.

De tal forma desde la academia se desarrolla una propuesta de diseño de espacio público con el fin de habilitar una ruta turística accesible del patrimonio arquitectónico por algunos de los inmuebles patrimoniales del municipio de Salamina – Caldas, bajo la premisa que “El patrimonio es de todos y para todos” buscando promocionar el municipio en el contexto turístico, durante el desarrollo de la investigación se analizan variables relacionadas a la accesibilidad el cual es un “concepto social que hace referencia a las condiciones de facilidad que una persona tiene para relacionarse con su entorno y refleja el desarrollo de una sociedad” (Méndez, 2010), puesto que será visitada por gran variedad de personas a las cuales se debe garantizar el libre desplazamiento y aprovechamiento del espacio.

## 1 Problema

Teniendo en cuenta el trabajo académico realizado entre los programas de pregrado de administración turística y arquitectura, en el cual participaron 36 alumnos y 3 docentes con el apoyo de la Corporación Tierrabuena, dicho trabajo se llevó a cabo en el municipio de Salamina donde se evidencio el gran valor patrimonial con el cual es reconocido a nivel regional y nacional, siendo esta la principal motivación para iniciar el desarrollo de una propuesta de diseño urbano con el cual se pueda potencializar las oportunidades turísticas con las que cuenta el municipio, desde el punto de vista patrimonial, sin embargo, durante el diagnóstico y análisis del lugar , se pudo evidenciar diferentes tipos de obstáculos en los elementos urbanísticos arquitectónicos como aceras, vías, luminarias, pasos peatonales, señalética, entre otros, los cuales se convierten en barreras de accesibilidad<sup>1</sup> e imposibilitan un adecuado recorrido de la ruta turística del patrimonio arquitectónico dentro del Centro Histórico del Municipio de Salamina.

Como se menciona anteriormente, unas de las barreras evidenciadas es el mal estado de las aceras que no cuentan con un ancho mínimo para una circulación adecuada de los peatones, altura de los bordillos que dificultan el tránsito para todas las personas, además, la ausencia de rampas y pasos peatonales adecuados que permitan una movilidad accesible, además , el amoblamiento urbano también presenta falencia lo cual no permite propiciar espacios accesibles y de participación para la comunidad y el turista.

---

<sup>1</sup> La accesibilidad es un concepto social que hace referencia a las condiciones de facilidad que una persona tiene para relacionarse con su entorno y refleja el desarrollo de una sociedad. (Méndez, 2010)

## 2 Justificación

Salamina hace parte de los 17 municipios de la red de pueblos patrimonio<sup>2</sup>, lo que enfrenta al municipio a una preparación hacia una oferta turística tanto a nivel nacional como a nivel internacional con un enfoque hacia el turismo cultural, ya que según estadísticas del DANE – Cuenta Satélite de Turismo, para el año 2013 el gasto turístico receptor en servicios culturales, deportivos y recreativos aumentaron en un 9% y haciendo un comparativo con el año 2000 es de un 64%, lo cual sugiere que este tipo de turismo va en crecimiento y Salamina por contar con atributos arquitectónicos patrimoniales puede verse beneficiada cuando se desarrollen estrategias relacionadas con relación al turismo cultural, como lo dice Martínez “fomentar el uso público y la incorporación de los bienes culturales en estrategias turísticas y/o de desarrollo local” Martínez, 2014, así mismo, el aprovechamiento del municipio como atractivo turístico proporciona herramientas para trabajar intervenciones arquitectónicas y urbanísticas en el Sector Patrimonial.

Salamina mediante la resolución 087 de 2005 fue declarado como Bien de Interés Cultural de Carácter Nacional, y como se dice en la Edición 49 CCMPC, “durante mucho tiempo este municipio caldense ha querido ser reconocido por su arquitectura y su tradición, y ahora lo está logrando gracias a la declaratoria de la UNESCO del Paisaje Cultural Cafetero – PCC”.

Con relación al valor arquitectónico e histórico que tiene el municipio de Salamina y el reconocimiento que se le está dando a nivel nacional, es importante desarrollar propuestas con las cuales se logre un aprovechamiento de los recursos (para este caso el trazado urbano

---

<sup>2</sup> Iniciativa del Fondo Nacional de Turismo, con la cual se busca promover el turismo en todo el país.



vinculado con los inmuebles patrimonio), para que los visitantes puedan hacer un adecuado recorrido por el centro histórico y pueda disfrutar del patrimonio cómodamente y sin generar impactos negativos, por tal razón, es importante realizar una propuesta de diseño de espacio público para habilitar la ruta turística accesible establecida para el presente estudio.

Teniendo en cuenta lo anterior, se propone por medio de soluciones de diseño urbano, arquitectónicas el desarrollo de la ruta turística accesible enfocada a superar barreras de movilidad, contribuyendo con la libre circulación de personas con movilidad reducida y situación de discapacidad visual permitiendo que las personas puedan desempeñarse independientemente a través de los productos turístico- patrimoniales, eliminando las barreras de accesibilidad con las cuales padece actualmente el municipio, entendiéndose como barrera cualquier obstáculo, estorbo o tropiezo que limite o impida el acceso, la libertad de movimiento, la permanencia, la circulación, la comunicación y la prestación de servicios a las personas con discapacidades físicas, sensoriales, cognitivas, intelectuales o mentales.

### 3 Objetivos

#### 3.1 Objetivo General

Diseñar una propuesta de espacio público a nivel de esquema básico de una ruta turística accesible del patrimonio arquitectónico de Salamina.

#### 3.2 Objetivos Específicos

- ❖ Definir la ruta turística del patrimonio arquitectónico.
- ❖ Diagnosticar barreras para la accesibilidad en la ruta.
- ❖ Estudio de casos según tipo de intervención.
- ❖ Identificar el tipo de intervención que se requiere para el diseño de la ruta turística accesible.

#### 4 Marco Teórico



*Figuras 1 Mapa conceptual del marco teórico*

El siguiente trabajo de grado se basa en el desarrollo de una propuesta de *espacio público accesible*, para la ruta turística del patrimonio arquitectónico en el municipio de Salamina.

Desde el ámbito teórico, se tienen en cuenta tres (3) conceptos principales, *Patrimonio*, *Accesibilidad* y *Turismo*, de los cuales a través de su interrelación, se derivan tres conceptos más: *Patrimonio Accesible*, *Turismo Accesible* y *Turismo Cultural*, (figura 1).

Como punto de partida, se analizará el concepto de *Patrimonio*, según (Gnemmi, 1997) :

“Patrimonio: del latín patrimonio, en sentido figurado significa bien o herencia. En el caso del patrimonio construido se hace referencia a todo tipo de bienes cuyo conjunto define la identidad de los pueblos” (pág. 308), ya que es el principal incentivo y atractivo del municipio de Salamina y es éste componente el que lo clasifica entre los 17 municipios de la Red Pueblos

Patrimonio de Colombia, que con sus diferentes transformaciones en el transcurso de la historia, se ha logrado conservar.

Desde el punto de vista del patrimonio, se analiza el concepto de centro histórico, ya que este “alberga los valores auténticos y generan personalidad a la ciudad y a los ciudadanos. Es un espacio colectivo que junta a todos los sectores sociales de la ciudad, y sumamente deseado por esto mismo ya que económicamente atrae a diferentes inversiones. Lo que se conoce actualmente como Centro Histórico es el resultado de diferentes condiciones, nos hablan de un proceso de desarrollo pasado, de formas que fueron de otra época y se ha transformado con el paso del tiempo. En este sitio se realizan diferentes actividades importantes en la vida urbana de la ciudad y desde la formación de la ciudad hasta el día de hoy ha estado en constante transformación” (Larrañaga, 2010); actualmente Salamina cuenta con un centro histórico considerado como uno de los más consolidado de Colombia, el cual aún conserva muchas expresiones tradicionales, identidad de la sociedad que la habita, además, cuenta con políticas para su manejo y conservación como lo es el plan especial de manejo y protección – PEMP, siendo herramientas de gran importancia para el debido aprovechamiento de los elementos patrimoniales y en este caso ponerlos a disposición como un recurso desde el ámbito turístico.

El Ministerio de Cultura concibe el patrimonio cultural de manera incluyente, diversa y participativa, como una suma de bienes y manifestaciones que abarca un vasto campo de la vida social y está constituida por un complejo conjunto de activos sociales de carácter cultural (material e inmaterial), que le dan a un grupo humano sentido, identidad y pertenencia. (MinCultura, 2010, pág. 7).

Teniendo en cuenta lo anterior, el patrimonio es un recurso que es para la admiración y disfrute de toda la sociedad, dando a conocer cada uno de los elementos que lo hacen particular y ser considerado como patrimonio y reconocido a nivel regional, nacional o internacional, en este caso, con el municipio de Salamina busca por medio de la divulgación y promoción dar a conocer ese carácter cultural, representado en sus habitantes, calles, arquitectura y festividades que se realizan. Como se mencionó anteriormente Salamina cuenta con un Plan Especial de Manejo y Protección – PEMP al patrimonio, con el cual se determina detalladamente el área afectada como centro histórico, el área de influencia y los diferentes tratamientos que se deben llevar a cabo con cada una de las edificaciones evaluadas y establecidas como patrimoniales, los cuales sirven como parámetros a tener en cuenta durante el desarrollo del diseño de la ruta, buscando a través de teorías y tipos de intervención arquitectónica y urbanística una adecuada inserción urbana teniendo en cuenta la normativa relacionada con el patrimonio del municipio.

Dando continuidad al mapa conceptual (figura 1), el segundo concepto general que se tiene para la investigación es el *Turismo* como concepto conector del ámbito patrimonial y la accesibilidad; el turismo es una alternativa viable para la promoción de un destino y más si se cuenta con criterios históricos y de relevancia para la sociedad.

Siendo así, se analiza la tipología de turismo cultural la cual consiste en: “organizar y realizar un viaje con una propuesta de contenido territorial o temático para llevar a cabo actividades que permiten experimentar la cultura y las diferentes formas de vida de otras gentes y, como consecuencia, conocer y comprender sus costumbres, tradiciones, entorno físico, ideas intelectuales y lugares históricos, arqueológicos, arquitectónicos o de otra significación cultural”. (Miguel Angel Gomez Borja, 2005, pág. 29).

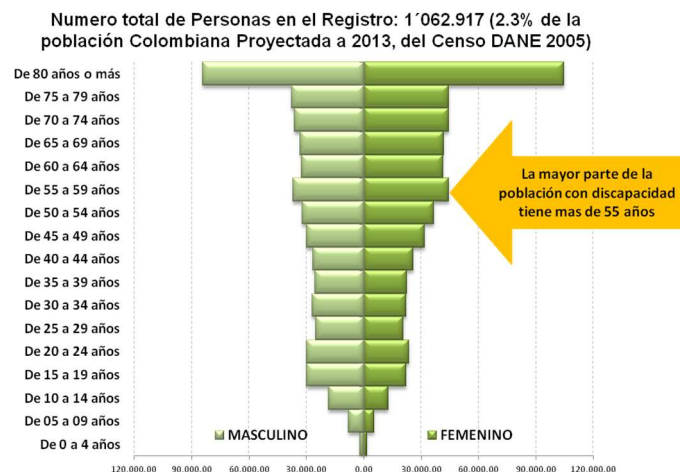
Teniendo en cuenta el anterior concepto, en el momento que el municipio de Salamina presente acciones para promocionarse turísticamente, se enfrenta a diferentes retos con relación a la interpretación del patrimonio y gestión del mismo con lo cual no se alterare la autenticidad del lugar por el hecho de creer que se está satisfaciendo al turista, siendo esto el mayor error que se comete a la hora de promocionar sitios con valores patrimoniales.

Bajo la premisa que “El patrimonio es de todos y para todos”, se deberán analizar variables con relación a la accesibilidad, puesto que será visitada por gran variedad de personas a las cuales se debe garantizar el libre desplazamiento y aprovechamiento del espacio.

Actualmente, gracias a diferentes intervenciones las cuales atienden dificultades que se presentan en los espacios públicos, se han incentivado la creación de normas, manuales y diversas herramientas con el fin generar bases teóricas y prácticas que se puedan aplicar en otros contextos y brindar accesibilidad a las personas, entendiéndose accesibilidad según la NTC 4695 como: “la característica que permite, en cualquier espacio o ambiente exterior o interior, el desplazamiento fácil de la población en general y el uso en forma confiable y segura de los servicios instalados en esos ambientes; incluye la eliminación de barreras físicas, actitudinales y de comunicación”, sin embargo en el presente trabajo se tendrán en cuenta el tema de accesibilidad atendiendo dos problemas de accesibilidad, la primera es relacionada con barreras físicas y la segunda con barreras visuales que atiendan necesidades comunicativas, ya que estas pueden ser atendidas directamente con soluciones arquitectónicas.

Este cambio en el entorno urbano, adquiere relevancia cuando según el informe de 2002 de la organización Panamericana de la salud, “la accesibilidad y la movilidad son los principales problemas a los que se enfrenta la población en condición de discapacidad, debido a las barreras

arquitectónicas, urbanísticas, de comunicación y actitudinales que intensifican la dificultad para integrarse al mercado laboral, y realizar actividades cotidianas”. Es por esta razón que la presente propuesta busca evitar las barreras arquitectónicas y urbanísticas durante el recorrido por la ruta del patrimonio de Salamina y facilitar el tránsito de las personas con mayor facilidad, ya que no solamente es un problema para el individuo en situación de discapacidad; esta situación también afecta a la familia limitando el desarrollo de sus actividades, en este caso, el disfrute del tiempo libre en turismo, recreación, entre otras. Existe otro segmento poblacional que también requiere de facilidades en los accesos, como lo son los adultos mayores, quienes según el Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE), (Méndez, 2010), para el 2020 el grupo de 65 y más años se incrementará en 35,8%.



*Figuras 2 Estadística de discapacidad. Diciembre 2013. DANE 2005.*

Siendo así una necesidad el desarrollo de proyectos que garanticen el acceso y facilidad de movilización de personas que cuentan con algún tipo de discapacidad, entendiéndose por discapacidad "como un concepto que evoluciona y que resulta de la interacción entre las

personas con deficiencias y las barreras debidas a la actitud y al entorno que evitan su participación plena y efectiva en la sociedad, en igualdad de condiciones con las demás".

Convención de la ONU, 2006. Dicho proyecto busca eliminar o por lo menos disminuir a aquellas barreras que dificultan una igualdad en la participación de las personas. “La Clasificación Internacional del Funcionamiento, de la Discapacidad y de la Salud -CIF, desarrollada por la Organización Mundial de la Salud -OMS, utiliza un enfoque “biopsicosocial”, y define la discapacidad, desde el punto de vista relacional, como el resultado **de interacciones complejas entre las limitaciones funcionales** (físicas, intelectuales o mentales) de la persona y **del ambiente social y físico** que representan las circunstancias en las que vive esa persona. La CIF incluye deficiencias, limitaciones en la actividad y restricciones en la participación, denotando los aspectos negativos de la interacción entre un individuo (con una condición de salud) y la de los factores contextuales individuales (factores ambientales y personales)”. OMS, 2002.


Para el efectos del desarrollo del diseño se toman como determinantes para la ruta dos tipos de accesibilidad: físicas y sensoriales según el tipo de usuario como se expresa en el Manual para un Entorno Accesible (Jesús de Benito Fernández, 2005), ya que con relacion a estos dos tipos de discapacidad se pueden dar soluciones arquitectonicas, con relacion a soluciones de accesibilidad física, se debe tener en cuenta el desplazamiento o traslado de una persona de un punto a otro (en todas las direcciones: vertical, horizontal, etc.), así como también el alcance de objetos, ya sea a través de los propios medios de la persona o mediante alguna ayuda.

Y para accesibilidad a nivel sensorial se deberá hacer uso de elementos que requieran de los sentidos para efectos de comunicación, desplazamiento o relaciones sociales. Involucra personas con sordera o ceguera. Se presentan también discapacidades del sentido del tacto, del olfato y del



gusto. Este tipo de discapacidades requieren del uso de tecnología simple y compleja para fomentar la participación de las personas en situación de discapacidad - PSD en los beneficios de la sociedad. (Universidad Nacional de Colombia, Sede Bogota, 2011).

## 5 Marco normativo

NORMA	DESCRIPCIÓN										
<p><b>Resolución 087 De 2005</b></p>	<p>Declaratoria como Bien de Interés Cultural de Carácter Nacional. En la Resolución No.087 de Febrero 2 de 2005, por la cual se declara el sector urbano de Salamina como Bien de Interés Cultural de Carácter Nacional, no se definen límites. Se define el conjunto urbano de Salamina como un conjunto integral de valores de orden temporal, físico (constitución del bien, estado actual de conservación y autenticidad) estético, y de representatividad histórica y cultural, los cuales deben ser conservados y mantenidos.</p>										
<p><b>Plan Especial de Manejo y Protección – PEMP</b></p>	<p><b>Delimitación área afectada Centro Histórico Salamina</b></p> <p>Con base en el área actual y adelantada la valoración bajo los parámetros establecidos por la actual legislación<sup>8</sup> se determinó como área afectada dentro del actual PEMP, la definida por los siguientes límites:</p> <p style="text-align: center;">Cuadro 1. Delimitación – Trayectoria del Área Afectada del Centro Histórico de Salamina</p> <table border="1" data-bbox="565 1171 1295 1276"> <thead> <tr> <th data-bbox="565 1171 649 1203">Ubicación Geográfica</th> <th data-bbox="649 1171 1295 1203">Delimitación - Trayectoria</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="565 1203 649 1224">Norte</td> <td data-bbox="649 1203 1295 1224">Cl. 2 entre Cr. 2 y Cr. 9</td> </tr> <tr> <td data-bbox="565 1224 649 1245">Oriente</td> <td data-bbox="649 1224 1295 1245">Cr. 9 entre Cl. 2 y Cl. 8</td> </tr> <tr> <td data-bbox="565 1245 649 1266">Occidente</td> <td data-bbox="649 1245 1295 1266">Cr. 2 entre Cl. 2 y Cl. 5; Cl. 5 entre Cr. 2 y Cr. 4; Cr. 4 entre Cl. 5 y Cl. 6; Cl. 6 entre Cr. 4 y Cr. 5 y Cr. 5 entre Cl. 6 y Cl. 8</td> </tr> <tr> <td data-bbox="565 1266 649 1276">Sur</td> <td data-bbox="649 1266 1295 1276">Cl. 8 entre Cr. 5 y Cr. 9</td> </tr> </tbody> </table> <p style="text-align: right; font-size: small;">Fuente: PEMP - Salamina, Caldas. Consultoría, 2013.</p>  <p style="text-align: center;"><i>Fuente: Plan Especial de Manejo y Protección del Patrimonio - PEMP Salamina</i></p>	Ubicación Geográfica	Delimitación - Trayectoria	Norte	Cl. 2 entre Cr. 2 y Cr. 9	Oriente	Cr. 9 entre Cl. 2 y Cl. 8	Occidente	Cr. 2 entre Cl. 2 y Cl. 5; Cl. 5 entre Cr. 2 y Cr. 4; Cr. 4 entre Cl. 5 y Cl. 6; Cl. 6 entre Cr. 4 y Cr. 5 y Cr. 5 entre Cl. 6 y Cl. 8	Sur	Cl. 8 entre Cr. 5 y Cr. 9
Ubicación Geográfica	Delimitación - Trayectoria										
Norte	Cl. 2 entre Cr. 2 y Cr. 9										
Oriente	Cr. 9 entre Cl. 2 y Cl. 8										
Occidente	Cr. 2 entre Cl. 2 y Cl. 5; Cl. 5 entre Cr. 2 y Cr. 4; Cr. 4 entre Cl. 5 y Cl. 6; Cl. 6 entre Cr. 4 y Cr. 5 y Cr. 5 entre Cl. 6 y Cl. 8										
Sur	Cl. 8 entre Cr. 5 y Cr. 9										

	<p style="text-align: center;"><b>Propuesta para el Desarrollo del Turismo Cultural</b></p> <p>De otro lado, siendo parte del proyecto Red de Pueblos Patrimonio, promovido por el Ministerio de Comercio Industria y Turismo y FONTUR, el Municipio ha comenzado a ser promocionado en el ámbito nacional, en campañas radiales y de televisión, invitando a los colombianos a visitar a Salamina y los demás Pueblos Patrimonio. Aun cuando estas campañas pudieran generar más visitantes, es poco probable que hoy en día sean bien aprovechadas, puesto que no se cuenta con producto turístico cultural dentro del municipio y existen grandes deficiencias en la prestación de los servicios para los visitantes.</p> <p style="text-align: center;"><b>4. Condiciones de manejo - programas y proyectos</b></p> <p>Intervenciones para la promoción, conocimiento y difusión del patrimonio son: Creación de rutas patrimoniales en Salamina: Se busca con este proyector orientar el disfrute y reconocimiento de los valores patrimoniales del centro histórico entre propios y visitantes. <b>El inventario de patrimonio mueble e inmueble como la riqueza en flora es tan amplio que permite plantear cuatro rutas para el área afectada del centro histórico.</b> Las casas de Salamina no solo permiten el recorrido y disfrute de su arquitectura interna; sino que también cuentan con valores agregados que pueden ser igualmente aprovechados: ornamentación en madera, objetos y papeles de colgadura, variedad de patios y la manera como se dispone con la flora del lugar que permite variedad de colores y formas a lo largo del año, son los complementos ideales que definen la cotidianidad de la forma de vida Salamineña. Finalmente, la relación desde los balcones internos sobre solares y el paisaje lejano, es una característica propia de la arquitectura de ladera y una condición única de las casas es estas condiciones.</p>
<p style="text-align: center;"><b>Conpes 3658 - Lineamientos de Política para la Recuperación de los Centros Históricos de Colombia.</b></p>	<p>“Este documento presenta a consideración del Consejo Nacional de Política Económica y Social (Conpes) los lineamientos de la Política Nacional para la Recuperación de los CH del país, con el propósito de que dichos centros recobren su dinamismo y sus calidades físicas y se constituyan en punto de encuentro, de convivencia y de inclusión social, al tiempo que se consolidan como un elemento estratégico para el desarrollo de las ciudades.</p> <p>Para ello es necesario reconocer el potencial de los CH, con el objeto de aprovechar efectivamente sus cualidades históricas, arquitectónicas y urbanísticas como ventajas competitivas respecto de otros sectores de la ciudad, para transformarlos en lugares atractivos para la inversión, el turismo cultural, la vivienda y la habitabilidad, lo que permitirá la conservación y revitalización del patrimonio cultural desde una óptica de integración de éste a las dinámicas urbanas”</p>

<p><b>Ley 361 de 1997</b></p>	<p>Por la cual se establecen mecanismos de integración social de las personas en situación de discapacidad y se dictan otras disposiciones.</p> <p><b>Título IV – De la accesibilidad</b> <b>Capítulo I – Nociones generales</b> <b>Artículo 44.</b> Para los efectos de la presente ley, se entiende por accesibilidad como la condición que permite en cualquier espacio o ambiente interior o exterior, el fácil y seguro desplazamiento de la población en general, y el uso en forma confiable y segura de los servicios instalados en estos ambientes. Por barreras físicas se entiende a todas aquellas trabas, irregularidades y obstáculos físicos que limiten o impidan la libertad o movimiento de las personas. Y por telecomunicaciones, toda emisión, transmisión o recepción de señales, escrituras, imágenes, signos, datos o información de cualquier naturaleza, por hilo, radio u otros sistemas ópticos o electromagnéticos.</p>
<p><b>Decreto 1504 de 1998</b></p>	<p>Por el cual se reglamenta el manejo del espacio público en los planes de ordenamiento territorial</p> <p><b>Capitulo primero – Disposiciones Generales</b> <b>I. Elementos constitutivos</b> <b>Elementos constitutivos artificiales o construidos:</b> <b>a. Áreas integrantes de los perfiles viales peatonal y vehicular, constituidas por:</b> Los componentes de los perfiles viales tales como: áreas de control ambiental, zonas de mobiliario urbano y señalización, cárcamos y ductos, túneles peatonales, puentes peatonales, escalinatas, bulevares, alamedas, rampas para discapacitados, andenes, malecones, paseos marítimos, camellones, sardinales, cunetas, ciclopistas, ciclo vías, estacionamiento para bicicletas, estacionamiento para motocicletas, estacionamientos bajo espacio público, zonas azules, bahías de estacionamiento, bermas, separadores, reductores de velocidad, calzadas, carriles; ii) Los componentes de los cruces o intersecciones, tales como: esquinas, glorietas orejas, puentes vehiculares, túneles y viaductos. <b>II. Elementos complementarios</b></p>
<p><b>Decreto 798 de 2010</b></p>	<p>Por medio del cual se reglamenta parcialmente la Ley 1083 de 2006.</p> <p><b>Capitulo. III</b> <b>Condiciones mínimas de los perfiles viales al interior del perímetro urbano</b></p>

**Artículo 7°.** Elementos de los perfiles viales. En la planificación, diseño, construcción y/o adaptación de las vías del perímetro urbano los municipios o distritos podrán establecer que los perfiles viales vehiculares se conformen como mínimo por el andén y la calzada. Adicionalmente podrán contener los componentes del perfil vial señalados en el literal a) numeral 2 artículo 5° del Decreto 1504 de 1998 o norma que lo adicione, modifique o sustituya, según lo establecido en el plan de ordenamiento territorial y en las normas que regulen la materia.

La vía de circulación peatonal se podrá conformar como mínimo por la franja de circulación peatonal y la franja de amoblamiento.

**Parágrafo.** Los elementos del perfil de los pasos urbanos se sujetarán a las reglamentaciones que sobre fajas de retiro expida el Gobierno Nacional, según lo dispuesto por la Ley 1228 de 2008.

**Artículo 8°.** Estándares para los andenes. Se podrán adoptar los siguientes estándares para la planificación, diseño, construcción y/o adaptación de los andenes de las vías del perímetro urbano de los municipios o distritos:

- a). El andén se compone de la franja de circulación peatonal y de la franja de amoblamiento.
- b). La dimensión mínima de la franja de circulación peatonal de los andenes será de 1.20 metros.**
- c). La dimensión mínima de la franja de amoblamiento cuando se contemple arborización será de 1.20 metros y sin arborización 0.70 metros.**
- d). Para el diseño y la construcción de vados y rampas se aplicará en lo pertinente la Norma Técnica Colombiana NTC 4143 "Accesibilidad de las personas al medio físico. Edificios, Rampas Fijas".
- e). Para orientar el desplazamiento de las personas invidentes o de baja visión en el diseño y construcción de los andenes se aplicará, en lo pertinente, la Norma Técnica Colombiana NTC 5610 "Accesibilidad de las personas al medio físico. Señalización Táctil".

**Artículo 10.** Estándares para el carril. Se podrán adoptar los siguientes estándares para la planificación, diseño, construcción y/o adaptación de los carriles de las vías del perímetro urbano de los municipios o distritos:

- a). En las vías urbanas los anchos de carriles sin transporte público colectivo tendrán una dimensión mínima de 3.00 metros.**
- b). En las vías urbanas los anchos de carriles con transporte público colectivo tendrán una dimensión mínima de 3.20 metros.
- c). Cuando se planteen carriles de aceleración o desaceleración, la dimensión mínima de estos será de 3.00 metros. Tratándose de pasos urbanos la dimensión mínima será de 3.65 metros.
- d). Cuando los carriles sean de uso mixto tendrán una dimensión mínima de 3.20 metros.

	<p>e). Cuando se contemple carril de estacionamiento paralelo a la vía, su ancho mínimo será de 2.50 metros. En los pasos urbanos no se permitirá carril de estacionamiento paralelo a la vía.</p>
<p><b>Norma Técnica Colombiana NTC 4143</b></p> <p>Accesibilidad de personas al medio físico Edificios, rampas fijas.</p>	<p>En la siguiente norma se establecen las dimensiones mínimas y las características generales que deben cumplir las rampas con el fin de facilitar el acceso a todas las personas.</p> <p>Para el presente trabajo se estudian e implementan en el diseño de la ruta.</p>

## 6 Metodología

La presente investigación es de carácter cualitativo el cual se desarrolló a partir del mapa conceptual (figura 1) que se presenta en el marco teórico del cual se desarrollaron los objetivos y como metodología desde el semillero de investigación se planteó el diseño de un método en el cual se vincula cada uno de los objetivos con sus respectivas actividades y entregables, los cuales sirven como soporte del cumplimiento de los objetivos

**Tabla 1 Metodología**

Objetivo	Actividades	Entregables
1 Definir la ruta turística de patrimonio arquitectónico.	Estudio de resultados del Workshop Trabajo de campo - reconocimiento del sector.  Definición del recorrido de la ruta turística de patrimonio arquitectónico en el municipio de Salamina.	Documento resumen describiendo productos finales del workshop Fotos evidenciando el carácter patrimonial del municipio.  Documento teórico describiendo el recorrido de la Ruta. Plano a escala 1:750, señalando el recorrido de la ruta y los inmuebles patrimoniales.
2 Diagnosticar barreras para la accesibilidad en la ruta.	Trabajo de campo - identificación de barreras en la ruta.	Registro fotográfico con cuaderno de campo Fotos evidenciando el estado actual de la ruta. Ficha de campo derivada del marco teórico. Documento técnico y planimetría (Esc 1:100), en el que se evidencie los elementos urbanos a intervenir (características, localización, falencias, etc.)
3 Estudio de casos según tipo de intervención.	Realizar búsqueda de referentes, con relación a temas de accesibilidad en el patrimonio a nivel urbano.	Cuadro descriptivo de barreras y referente
4 Identificar el tipo de intervención que se requiere para el diseño de la ruta turística accesible.	Con relación a la búsqueda de referentes, identificar soluciones arquitectónicas viables para ser aplicadas en la ruta. Diseño de propuesta de espacio público accesible en la ruta turística.	Documento técnico y planimetría (Esc 1:100), evidenciando las propuestas de solución para el diseño de la Ruta.  Plano urbano (1:500) Cortes

## 7 Resultados

### 7.1 Definir la ruta turística de patrimonio arquitectónico.

#### 7.1.1 Análisis del trabajo académico: Workshop para la ruta turística del patrimonio arquitectónico de Salamina

Teniendo en cuenta que un workshop es un trabajo académico interdisciplinar que tiene como estrategia pedagógica la interacción de estudiantes y docentes de diferentes áreas del conocimiento los cuales durante una jornada académica, se busca la solución de alguna problemática en común, para el presente trabajo se realizó un análisis del "workshop para la ruta turística del patrimonio arquitectónico de Salamina" el cual tuvo el objetivo de: consolidar una ruta turística del patrimonio arquitectónico para el municipio de Salamina Caldas, realizado en el segundo semestre de 2015 entre los programas de pregrado de administración turística y arquitectura en el cual participaron 36 alumnos y 3 docentes.

El trabajo se llevó a cabo en el municipio de Salamina, contando con el apoyo de la Corporación Tierrabuena, que tiene como objetivo “propender por el desarrollo turístico y cultural del municipio de Salamina”, con aproximadamente 50 corporados. Para llevar a cabo este ejercicio académico se realizó una convocatoria por parte de la corporación tierrabuena con el fin vincular a los prestadores de servicios turísticos y casas patrimoniales en una ruta turística para promocionar el municipio y reforzar la apropiación del patrimonio, se realizaron actividades con el fin de dar a conocer a los visitantes información relacionada con los inmuebles patrimoniales y los sitios de interés turístico, describiéndolos con criterios técnicos, pero que a su vez sean entendidos por toda la comunidad.

Finalmente el workshop se llevó a cabo con la vinculación de 10 casas patrimoniales, 6 puntos de visita, 5 hoteles y 5 restaurantes:

**Tabla 2** Corporados participantes en el workshop

<b>Casas</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Manuel Arias Betancour</li><li>• Andres Mauricio Arias</li><li>• Fernando Cardona A.</li><li>• Toro Ceballos</li></ul>
--------------	--

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Hugo Olarte</li> <li>• Duque Maya</li> <li>• Gomez Alzate</li> <li>• Pajarito Consuelo M.</li> <li>• Francisco Javier M.</li> <li>• Casa del Presbítero</li> <li>• Ferney Vasquez</li> </ul>
<b>Restaurantes</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tierra Paisa</li> <li>• Sabores de mi pueblo</li> <li>• Epa la Arepa</li> <li>• Fruticafe</li> <li>• Palma brasa Restaurante Bar</li> </ul>
<b>Hoteles</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Hotel Colonial</li> <li>• Hospedaje el Parque</li> <li>• Hotel Boutique Casa de Lola García</li> <li>• Hotel La Casona</li> <li>• Hotel Campestre Mirador de Santamaría</li> </ul>
<b>Puntos de visita</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Museo de arte religioso la Inmaculada Concepción</li> <li>• Galería de antigüedades Rodrigo Jimenez Mejia.</li> <li>• Artesanías Arteclavos</li> <li>• Artesanías entre los Arboles</li> <li>• Artesanías los Maderos de Ruben</li> <li>• Artesanías Enredajos Casa Cultura</li> </ul>

Gracias al acompañamiento y buena disposición de los participantes, se lograron realizar cinco (5) propuestas, una (1) por cada grupo participante, obteniendo un grupo ganador. Posteriormente se realizó con el semillero de investigación HITEPA y la oficina de diseño de la UCM un análisis de los trabajos, con el fin desarrollar con mayor detenimiento el diseño de fichas y el pasaporte, el cual se entregó a los corporados participantes como un producto parcial. (Fichas de levantamiento del inmueble, pasaporte turístico, circuito urbano – ruta turística). En el producto parcial se tenían en cuenta aspectos como; trazado de la ruta, donde se especificaba cual era el recorrido y las edificaciones patrimoniales que se incluyeron en la ruta.



El análisis del “workshop” fue de gran importancia ya que permitió la definición del recorrido de la ruta ya que después del estudio de la propuesta del workshop, se tomó la decisión de realizar ajustes en el recorrido de la ruta, ya que en algunas de las vías dificultaban el tránsito de personas con algún tipo de discapacidad (tal recorrido se describe en el numeral 7.1.3), además se vincularon en el diseño de la ruta todas las edificaciones patrimoniales que hicieron parte del workshop, generando durante el recorrido franjas donde se informa al peatón la localización de dichas edificaciones patrimoniales.

Para el presente trabajo lo se tomó en cuenta los temas relacionados con las edificaciones patrimoniales vinculadas a la ruta y la propuesta del recorrido, lo cual se contrastó durante el desarrollo del trabajo de cambio – reconocimiento del sector, el cual se describe a continuación.

### 7.1.2 Trabajo de campo - reconocimiento del sector.



*Figuras 3 Patrimonio Arquitectónico de Salamina*

Con la información del workshop como base se realizó una salida de campo al municipio de Salamina con el fin de **identificar el estado actual del recorrido de la ruta propuesto en el workshop y si es necesario establecer modificaciones.**

De acuerdo con la visita realizada y por medio de un cuaderno de campo y fichas derivadas del marco teórico, se tomó la información que permitió establecer el recorrido (véase capítulo 7.1.3) y se realizar el levantamiento de barreras (véase capítulo 7.2.1) que se encuentran actualmente y no permiten una adecuada movilización peatonal y dificulta el paso de personas con algún tipo de discapacidad.

Con respecto a las edificaciones patrimoniales como se mencionó en el numeral anterior, se vincularon las mismas que se habían propuesto en el workshop con el fin de dar continuidad al trabajo realizado.

Con la salida de campo se logró evidenciar la importancia y relevancia que tiene el municipio de Salamina con relación al patrimonio como lo podemos observar en las imágenes (Figura 3 – Patrimonio Arquitectónico de Salamina), el cual no solamente se refleja en su arquitectura, sino también en el paisaje y la calidez de sus habitantes; sin embargo el municipio actualmente no cuenta con las condiciones óptimas para ser visitada por turistas, donde estos se puedan movilizar libremente sin encontrarse con algún elemento que obstaculice el paso o se deban desviar para continuar el recorrido.

### **7.1.3 Definición del recorrido de la Ruta.**

De acuerdo con un análisis transversal de la información del workshop se definió el siguiente recorrido para la ruta, la cual se definió por las calles en las cuales se presentaba mayor carácter

patrimonial y tuvieran condiciones óptimas para ser intervenidas con relación a temas de accesibilidad, tales vías son (figura 2):

- La carrera séptima (7ma) desde la calle cuarta (4ta) hasta la calle sexta (6ta)
- Calle sexta (6ta) desde la carrera séptima (7ma) hasta la carrera octava (8va)
- Carrera 8va desde la Calle sexta (6ta) hasta la Calle tercera (3ra)
- Calle cuarta (4ta) desde la Carrera octava (8va) hasta la Carrera cuarta (4ta)
- Carrera quinta (5ta) desde la Calle tercera (3ra) hasta la Calle cuarta (4ta)
- Carrera cuarta (4ta) desde la Calle tercera (3ra) hasta la calle cuarta (4ta).
- Calle tercera (3ra) desde la carrera quinta (5ta) hasta la carrera tercera (3era).



**Figuras 4** Plano definición del recorrido de la ruta.

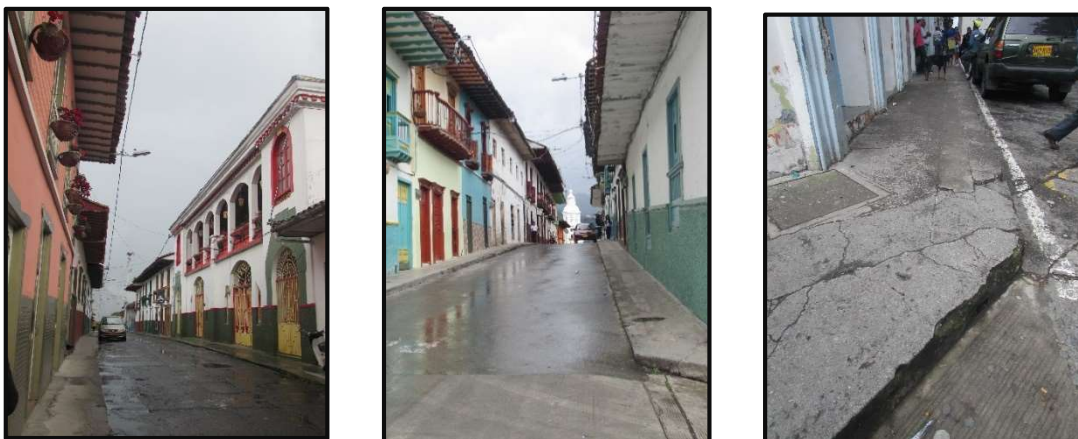
**Anexo 1** Plano definición del recorrido de la ruta ESC 1:750

El recorrido inicia en el parque principal (1), desplazándose hacia la carrera séptima hacia el sur, en la cual se encuentra ubicado el inmueble “Casa Pajarito” (2), continúa el recorrido hasta la calle sexta dirigiéndose hacia el costado oriente hasta la carrera octava, encontrándose con el “Mural Salamina en Retazos” (3), siguiendo el recorrido por la carrera octava con dirección hacia el Norte, se puede encontrar con los inmuebles Manuel Arias (6), Familia Toro Ceballos (7), Casa

del Presbítero (8) y Familia Arias (9), hasta la calle cuarta hacia el occidente donde se encontraran nuevamente con el parque principal y la iglesia Inmaculada Concepción (10), siguiendo en esta misma dirección se encuentra el “Museo de Antigüedades” (11), continua hasta la carrera quinta, avanza con sentido norte hasta la calle tercera y se dirige con sentido occidente hasta la carrera tercera donde se encuentra con el Cementerio de Salamina (13), el recorrido continua por la calle tercera con sentido oriente hasta llegar a la carrera cuarta, avanzando hacia la calle cuarta en dirección occidente hasta llegar al parque principal pasando por “Arte Clavos” (12), después de llegar al parque principal, finalmente el recorrido se dirige hacia la carrera sexta con sentido sur hasta llegar a la Casa de la Cultura (14) donde finaliza la Ruta.

## 7.2 Diagnóstico de barreras para la accesibilidad en la ruta.

### 7.2.1 Salida de campo - identificación de barreras en la ruta.



*Fotos: Evidencia fotográfica del estado actual de la ruta en el municipio de Salamina.*

Luego de la consolidación del recorrido de la ruta, se realizó una segunda salida de campo al municipio de Salamina con el fin identificar las barreras de accesibilidad que actualmente se presentan.

Para tal fin fue necesario el diseño de una ficha de campo derivada del marco teórico, con el objetivo de identificar aspectos como: elementos de espacio público (constitutivo o complementario), descripción (estado actual de la vía y elementos relevantes para el diseño), tipo

de barrera (física o visual), foto y localización (planos a escala grafica en planta y dirección exacta de la calle).

Esto con el fin de describir cada una de las calles por las cuales se desarrolla el recorrido con sus

FICHA DE CAMPO DERIVADA DEL MARCO TEORICO					
FECHA	MUNICIPIO				
TRABAJO DE GRADO	PROPUESTA DE DISEÑO DE ESPACIO PÚBLICO ACCESIBLE EN DE LA RUTA TURÍSTICA DEL PATRIMONIO ARQUITECTÓNICO DE SALAMINA.				
OBJETIVO	Diagnosticar barreras para la accesibilidad en la ruta.				
ELEMENTO ESPACIO PUBLICO			Foto	LOCALIZACION	
	Constitutivo (Artificial)			PLANTA	ALZADO
DESCRIPCION	Complementario				
TIPO DE BARRERA	FISICA		DIRECCIÓN:		
	VISUAL				

*Figuras 5* Ficha de campo derivada del marco teórico – identificación de barreras

*Anexo 2* Ficha de campo derivada del marco teórico – Diligenciadas.

determinantes y permitiera el diagnostico e identificación de los obstáculos que se presentaban, dificultan el adecuado paso de los peatones y finalmente el desarrollo de una ruta turística con criterios patrimoniales.

Las conclusiones se describen a través de una Matriz DOFA el estado actual de las vías del recorrido y para mayor profundidad en el anexo 3 se encuentran las fichas diligenciadas y la planimetría a detalle de las diez y ocho (18) vías que hacen parte del recorrido.

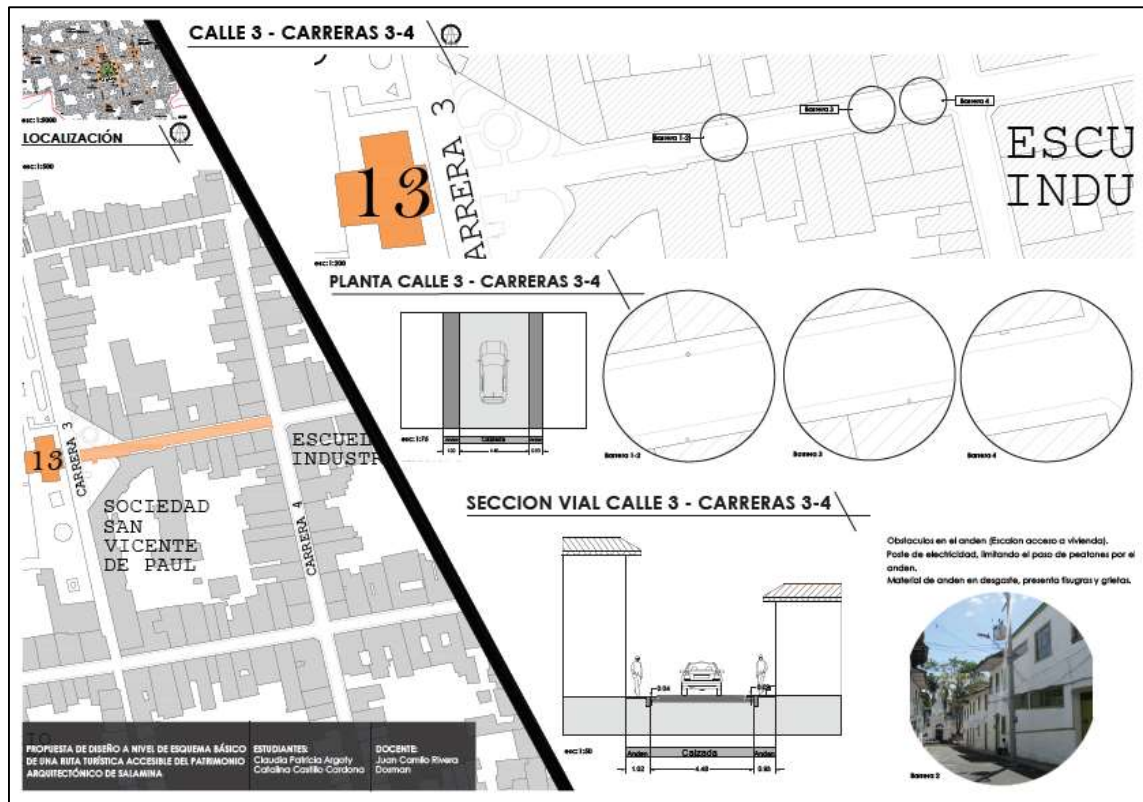


**Tabla 3 Análisis DOFA**

<b>ANÁLISIS DOFA</b>	
<b>DEBILIDADES</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Los andenes por donde se desarrolla la ruta presentan alturas entre 0,04 y 0,85 mts.</li> <li>- El ancho de los andenes oscila entre los 0,87 Y 2,5 mts. Los andenes presentan grietas y fisuras que dificultan el tránsito continuo de peatones.</li> <li>- Las vías vehiculares presentan grietas, dificultando el paso.</li> <li>- Se presentan obstáculos en los andenes causados por los postes de luz.</li> <li>- Se presentan obstáculos en los andenes ocasionados por vados, rampas o escalones para los accesos a las viviendas.</li> <li>- No existe señalización.</li> </ul>
<b>FORTALEZAS</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Presencia de predios patrimoniales.</li> <li>- Visual desde diferentes puntos el PCC.</li> </ul>
<b>OPORTUNIDADES</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Hace parte de la Red Pueblo Patrimonio de Colombia</li> <li>- Hace parte de los municipios de la Declaratoria de PCC.</li> <li>- Promoción continúa a nivel regional y nacional del destino.</li> </ul>
<b>AMENAZAS</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Incremento en el porcentaje de visitas al municipio</li> </ul>





### 7.2.2 Plano diagnóstico – identificación de barreras



*Figuras 6 Modelo Plano diagnóstico - barreras de accesibilidad*  
*Anexo 3 Planos diagnóstico barreras de accesibilidad de la ruta.*

### 7.3 Estudio de casos según el tipo de barrera y tipo de intervención.

Teniendo en cuenta el “Manual para un Entorno Accesible” (Jesús de Benito Fernández, 2005) y la Cartilla de andenes de Bogotá (Alcaldía Mayor de Bogotá, 2015) se desarrolló un cuadro descriptivo en el cual se evidencian posibles intervenciones teniendo en cuenta el tipo de usuario y el tipo de barrera a la que puede estar expuesto durante un itinerario de movilidad por el espacio público.

ESTUDIO DE CASOS SEGÚN TIPO DE BARRERA Y TIPO DE INTERVENCIÓN			
TIPO DE USUARIO	BARRERA	INTERVENCIÓN	GRAFICO
<p><b>AMBULANTES</b></p> <p>Son aquellas personas que realizan movimientos con dificultad o necesitan de algún elemento de apoyo.</p>	Pendientes pronunciadas, desniveles aislados y escaleras.	Elevación de la calzada: Esta alternativa busca evitar las interrupciones bruscas durante el recorrido de la ruta.	 <p><i>Fuente: <a href="http://vialterra.com/obra/ma-10/">http://vialterra.com/obra/ma-10/</a></i></p>
	Dificultad al transitar por espacios estrechos.	<p>Sistematizar la tipología de los cruces de calles.</p> <p>Ampliación de los andenes: con el fin de brindarle más espacio de tránsito al peatón</p>	<p>Desarrollo de áreas óptimas para el tránsito de vehículos y garantizar la movilidad adecuada para los peatones.</p>
<p><b>USUARIOS EN SILLAS DE RUEDAS</b></p> <p>Son personas que necesitan de una silla de ruedas para desplazarse de un lugar a otro ya sea de forma autónoma o con ayuda de terceras personas.</p>	Dificultad en recorrer trayectos largos sin descansar.	<p>Áreas Estanciales: Espacios donde se disponga de mobiliario con el fin de brindar la posibilidad de descanso y, al mismo tiempo contener elementos de servicio necesarios dentro del equipamiento urbano.</p>	 <p><i>Fuente: Cartilla de Andenes de Bogotá D.C.</i></p>
	Mayor peligro de caídas por resbalones o tropiezos de los pies o los bastones	Pavimentos: materiales antideslizantes.	<p>El acabado de las superficies de piso de los andenes y espacios peatonales debe ser totalmente continuo, firme y antideslizante tanto en un ambiente seco como en un ambiente húmedo o, incluso, con saturación de agua. (Alcaldía Mayor de Bogotá, 2015)</p>



		<p>Iluminación de refuerzo: Con carácter general, se reforzará la iluminación en las zonas de paso de peatones al objeto de mejorar la seguridad vial.</p>	 <p><b>Fuente:</b> <a href="https://www.flickr.com/photos/adoce rramientosmetalicos/10454396496/">https://www.flickr.com/photos/adoce rramientosmetalicos/10454396496/</a></p>
<p><b>SENSORIALES</b></p> <p>Personas que presentan dificultades con la percepción relacionadas con los sentidos, principalmente las auditivas y las visuales.</p>	<p>Detectar obstáculos (desniveles, elementos salientes, agujeros, etc.).</p>	<p>Señalización: Localización de una franja táctil.</p>	 <p><b>Fuente:</b> Rafael Reyes Tormes - Accesibilidad En Los Espacios Públicos Urbanizados</p>
		<p>Iluminación de refuerzo</p>	 <p><b>Fuente:</b> <a href="https://www.flickr.com/photos/adoce rramientosmetalicos/10454396496/">https://www.flickr.com/photos/adoce rramientosmetalicos/10454396496/</a></p>
	<p>Dificultades para determinar direcciones y para el seguimiento de itinerarios.</p>	<p>Localización de bolardos : limitar el espacio de tránsito entre peatones y vehículos</p>	 <p><b>Fuente:</b> <a href="https://www.flickr.com/photos/adoce rramientosmetalicos/10454396496/">https://www.flickr.com/photos/adoce rramientosmetalicos/10454396496/</a></p>
		<p>Señalización</p>	 <p><b>Fuente</b> <a href="http://www.flickrriver.com/photos/proiek/5054486724/">http://www.flickrriver.com/photos/proiek/5054486724/</a></p>

## **7.4 Identificar el tipo de intervención que se requiere para el diseño de la ruta turística accesible.**

### **7.4.1 Criterios de intervención para el diseño de la ruta.**

Basados en el estudio de casos (véase capítulo 7.3) se desarrollaron una serie de estrategias de intervención óptimas para el diseño de la ruta:

- ✓ Ampliación de los andenes proyectando el andén principal de tránsito de la ruta con una dimensión de 1,90 mt, el cual permite el desarrollo de la franja de circulación y la franja de amoblamiento con sus respectivas características.
- ✓ Reducción de la calzada a una dimensión mínima de 3,0 mts, con el fin de permitir la ampliación de los andenes del perfil vial.
- ✓ Implementación de franja táctil, con losetas de concreto de 0,4 x 0,4 las cuales cumplen con los requisitos de la NTC 4992 para pavimentos y serán aptas para la construcción de pisos, para tráfico peatonal y vehicular liviano.
- ✓ Localización de mobiliario urbano, con el fin de brindar espacios de estancia durante los recorridos más largo de la ruta.
- ✓ Nivelación de la cota del andén con el fin salvar los desniveles de los andes y facilitar el tránsito seguro del peatón.
- ✓ Localización de bolardos luminosos y postes de luz, los cuales faciliten la iluminación de la ruta.

## 7.4.2 Criterios de intervención por perfil vial

Teniendo en cuenta que el presente trabajo es una propuesta de diseño, después de analizar la base teórica, se continua con el proceso de diseño en el cual de acuerdo a los criterios de intervención expuestos en el numeral anterior y basados en los conceptos descritos en el marco teórico, se propusieron estrategias de intervención para la adecuación del espacio público de la ruta, para tal fin se desarrollaron dos cuadros descriptivos, el primero (Tabla 4) se especifican las adecuaciones que se realizaron en cada uno de los perfiles relacionado el porcentaje de reducción de calzada, ampliación de andenes, implementación de bolardos luminosos, mobiliario, luminarias, franja táctil y canecas de basura. En el segundo cuadro (Tabla 5) se especifican las dimensiones de los perfiles viales en el diagnóstico y las modificaciones que se realizaron con el fin de generar espacios óptimos y garantizar el tránsito cómodos de los peatones.

**Tabla 4** Criterios de intervención por perfil vial

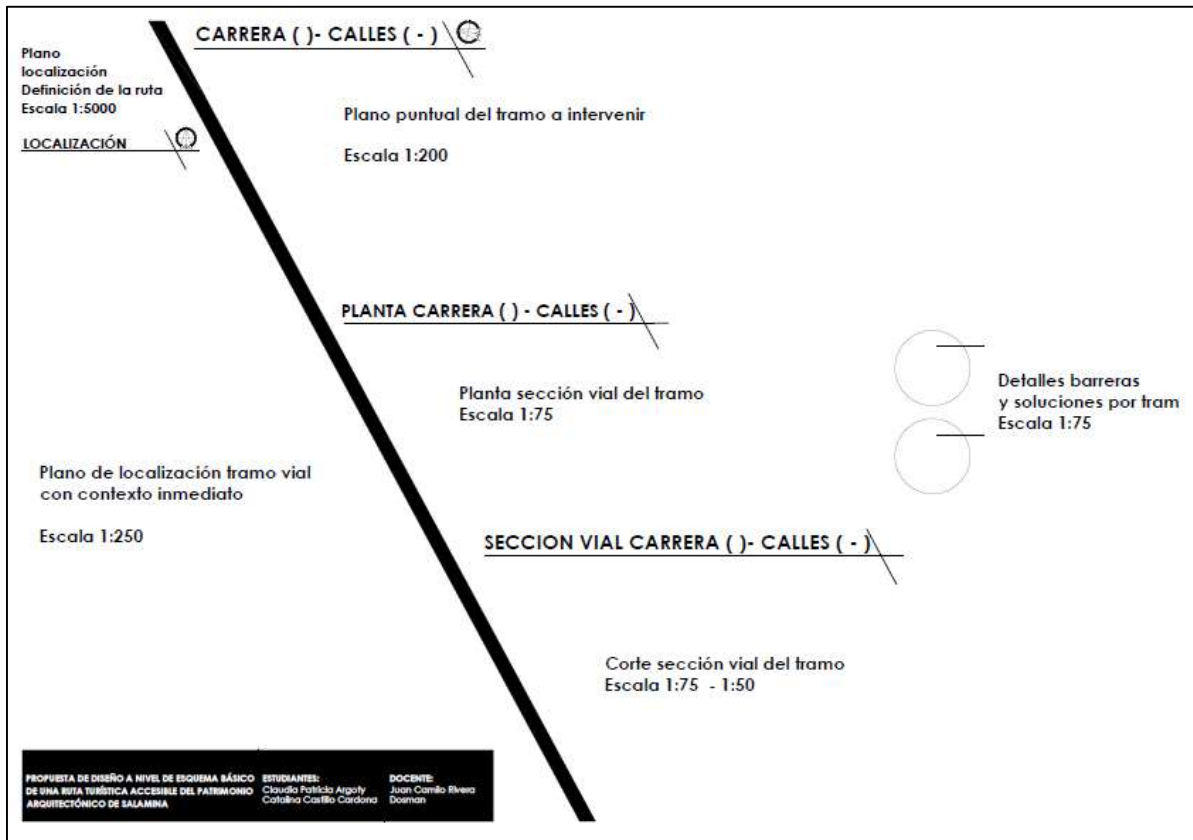
PERFIL VIAL CARRERAS	% Diferencia		Bolardos Luminosos		Mobiliarios		Luminarias		Franja Táctil		Canecas	
	Reducción de la Calzada	Ampliación de Andenes	SI	NO	SI	NO	SI	NO	SI	NO	SI	NO
Carrera séptima (7ma) desde la calle cuarta (4ta) hasta la calle quinta (5ta)	0%	0%		X		X	X		X		X	
Carrera séptima (7ma) desde la calle quinta (5ta) hasta la calle sexta (6ta)	36%	53%		X		X	X		X		X	
Carrera octava (8va) desde la Calle sexta (6ta) hasta la Calle quinta (5ta)	38%	50%	X		X		X		X		X	
Carrera octava (8va) desde la Calle quinta (5ta) hasta la Calle cuarta (4ta)	36%	52%	X		X		X		X		X	
Carrera octava (8va) desde la Calle cuarta (4ta) hasta la Calle tercera (3ra)	36%	54%	X		X		X		X		X	
Carrera sexta (6ta) desde la Calle sexta (7ta) hasta la Calle quinta (6ta)	14%	84%		X		X	X		X		X	
Carrera sexta (6ta) desde la Calle sexta (6ta) hasta la Calle quinta (5ta)	17%	82%		X		X	X		X		X	
Carrera sexta (6ta) desde la Calle quinta (5ta) hasta la Calle cuarta (4ta)	2%	92%		X		X	X		X		X	
Carrera sexta (6ta) desde la Calle cuarta (4ta) hasta la Calle tercera (3ra)	33%	58%		X		X	X		X		X	
Carrera cuarta (4ta) desde la Calle tercera (3ra) hasta la calle cuarta (4ta).	36%	53%		X		X			X		X	
<b>PROMEDIO</b>	<b>25%</b>	<b>58%</b>										
PERFIL VIAL CALLES	% Diferencia		Bolardos Luminosos		Mobiliarios		Luminarias		Franja Táctil		Canecas	
	Reducción de la Calzada	Ampliación de Andenes	SI	NO	SI	NO	SI	NO	SI	NO	SI	NO
Calle sexta (6ta) desde la carrera séptima (7ma) hasta la carrera octava (8va)	35%	45%		X		X	X		X		X	
Calle cuarta (4ta) desde la Carrera octava (8va) hasta la Carrera séptima (7ma)	36%	53%		X		X	X		X		X	
Calle cuarta (4ta) desde la Carrera séptima (7ma) hasta la Carrera sexta (6ta)	0%	100%		X		X	X		X		X	
Calle cuarta (4ta) desde la Carrera sexta (6ta) hasta la Carrera quinta (5ta)	37%	52%		X		X	X		X		X	
Calle cuarta (4ta) desde la Carrera quinta (5ta) hasta la Carrera cuarta (4ta)	30%	61%		X		X	X		X		X	
Calle tercera (3ra) desde la carrera sexta (6ta) hasta la carrera quinta (5ta).	34%	54%	X		X		X		X		X	
Calle tercera (3ra) desde la carrera quinta (5ta) hasta la carrera cuarta (4ta).	35%	54%	X		X		X		X		X	
Calle tercera (3ra) desde la carrera cuarta (4ta) hasta la carrera tercera (3ra).	33%	57%	X		X		X		X		X	
<b>PROMEDIO</b>	<b>30%</b>	<b>59%</b>										

**Tabla 5** Dimensiones por perfil vial

PERFIL VIAL CARRERAS	PENDIENTE S	DIAGNOSTICO				PROPUESTA				% Diferencia	
		CALZADA	ANDEN ESTE	ANDEN OESTE	Total Andenes	CALZADA	ANDEN ESTE	ANDEN OESTE	Total Andenes	Reducción de la Calzada	Ampliacion de Andenes
Carrera séptima (7ma) desde la calle cuarta (4ta) hasta la calle quinta (5ta)	0%	14,40	2,95	1,23	4,18	14,40	2,95	1,23	4,18	0%	0%
Carrera séptima (7ma) desde la calle quinta (5ta) hasta la calle sexta (6ta)	6%	4,70	0,95	0,95	1,90	3,00	1,90	1,70	3,60	36%	53%
Carrera octava (8va) desde la Calle sexta (6ta) hasta la Calle quinta (5ta)	6%	4,81	0,91	0,93	1,84	3,00	1,90	1,75	3,65	38%	50%
Carrera octava (8va) desde la Calle quinta (5ta) hasta la Calle cuarta (4ta)	0%	4,67	0,92	0,91	1,83	3,00	1,90	1,60	3,50	36%	52%
Carrera octava (8va) desde la Calle cuarta (4ta) hasta la Calle tercera (3ra)	6%	4,72	1,00	0,98	1,98	3,00	1,90	1,80	3,70	36%	54%
Carrera sexta (6ta) desde la Calle sexta (7a) hasta la Calle quinta (6ta)	3%	3,50	1,63	1,00	2,63	3,00	1,90	1,23	3,13	14%	84%
Carrera sexta (6ta) desde la Calle sexta (6ta) hasta la Calle quinta (5ta)	4%	3,60	1,63	1,05	2,68	3,00	1,90	1,38	3,28	17%	82%
Carrera sexta (6ta) desde la Calle quinta (5ta) hasta la Calle cuarta (4ta)	5%	15,28	3,00	1,52	4,52	14,90	3,00	1,90	4,90	2%	92%
Carrera sexta (6ta) desde la Calle cuarta (4ta) hasta la Calle tercera (3ra)	9%	4,49	1,03	1,03	2,06	3,00	1,65	1,90	3,55	33%	58%
Carrera cuarta (4ta) desde la Calle tercera (3ra) hasta la calle cuarta (4ta).	8%	4,71	0,89	1,00	1,89	3,00	1,90	1,70	3,60	36%	53%
PERFIL VIAL CALLES	PENDIENTE S	DIAGNOSTICO				PROPUESTA				% Diferencia	
		CALZADA	ANDEN NORTE	ANDEN SUR	Total Andenes	CALZADA	ANDEN NORTE	ANDEN SUR	Total Andenes	Reducción de la Calzada	Ampliacion de Andenes
Calle sexta (6ta) desde la carrera séptima (7ma) hasta la carrera octava (8va)	6%	4,59	1,02	0,9	1,92	3,00	1,61	1,90	3,51	35%	45%
Calle cuarta (4ta) desde la Carrera octava (8va) hasta la Carrera séptima (7ma)	10%	4,70	0,91	0,97	1,88	3,00	1,68	1,90	3,58	36%	53%
Calle cuarta (4ta) desde la Carrera séptima (7ma) hasta la Carrera sexta (6ta)	7%	8,80	9,20	3,00	12,20	8,80	9,20	3,00	12,20	0%	100%
Calle cuarta (4ta) desde la Carrera sexta (6ta) hasta la Carrera quinta (5ta)	17%	4,75	0,97	0,90	1,87	3,00	1,90	1,72	3,62	37%	52%
Calle cuarta (4ta) desde la Carrera quinta (5ta) hasta la Carrera cuarta (4ta)	7%	4,26	1,00	0,96	1,96	3,00	1,90	1,32	3,22	30%	61%
Calle tercera (3ra) desde la carrera sexta (6ta) hasta la carrera quinta (5ta).	6%	4,58	0,90	0,94	1,84	3,00	1,52	1,90	3,42	34%	54%
Calle tercera (3ra) desde la carrera quinta (5ta) hasta la carrera cuarta (4ta).	18%	4,62	0,92	0,96	1,88	3,00	1,60	1,90	3,50	35%	54%
Calle tercera (3ra) desde la carrera cuarta (4ta) hasta la carrera tercera (3ra).	10%	4,48	0,93	1,02	1,95	3,00	1,53	1,90	3,43	33%	57%

### 7.4.3 Plano modelo – Diseño de la ruta.

Se desarrolló un plano tipo memoria en el cual se pueda evidenciar las intervenciones que se realizaron en el recorrido de la ruta, en el plano se describen las características de cada uno de los perfiles viales que integran el itinerario de la ruta turística accesible del patrimonio arquitectónico de Salamina, en total se realizaron diez y ocho (18) perfiles viales.



*Figuras 7 Modelo Plano - Diseño de la Ruta*

*Anexo 4 Planos - Diseño de la Ruta*

## 8 Análisis y Discusión

- El no cumplimiento en la normativa con relación a las obras en el espacio público, puede suponer un sinnúmero de riesgos para muchos ciudadanos, generando barreras infranqueables originando que determinadas personas no puedan hacer una vida normalizada durante el transcurso de las obras, dando origen a accidentes durante el tránsito, es decir, aquellas personas que cuenten con alguna dificultad a la hora de transitar se pueden ver sometidas a riesgos intolerables como huecos en la acera sin proteger o en una persona en silla de ruedas condenada a no aprovechar del espacio a consecuencia del mal estado en el que se puedan encontrar dichos espacios.
- Nuestras ciudades son como organismos vivos en constante proceso de transformación, es por tal razón que se hace necesario este tipo de propuestas, donde se busca dar soluciones a problemáticas que no se habían evaluado o no se tuvieron en cuenta a la hora desarrollarse la ciudad, ejemplo el municipio de Salamina, el cual se fue desarrollando supliendo las necesidades que para la época se requerían y que para la actualidad se rescatan y valoran como patrimonio, sin embargo existen otras variables como el espacio público que requiere de modificaciones para suplir las necesidades o requerimientos actuales, como lo es la accesibilidad.
- Actualmente el tema de accesibilidad se convierte en una necesidad como se mencionó anteriormente y más cuando se trata de ofrecer un destino con carácter patrimonial, ya que este es de todos y para todos, con lo cual se debe garantizar de toda personas que esté interesada en reconocer el patrimonio de un lugar puedan hacerlo sin presentar algún obstáculo en su movilidad desde el punto de vista urbano y arquitectónico.

## 9 Conclusiones

- Teniendo en cuenta el análisis realizado al workshop se logró definir e identificaron las vías, con el fin de desarrollar el recorrido o itinerario más viable para la ruta, relacionado con temas de accesibilidad, patrimonio y turismo, además se vincularon los predios que se habían tenido en cuenta en el workshop dándole continuidad al trabajo realizado desde la academia.
- Por medio del desarrollo de las fichas derivadas del marco teórico enfocadas al reconocimiento de barreras, se identificaron y localizaron las barreras con relación a la accesibilidad existente durante el recorrido planteado para la ruta.
- De acuerdo al análisis de manuales de accesibilidad se logró identificar diferentes soluciones de accesibilidad teniendo en cuenta el tipo de usuario y barreras a las cuales podía estar expuesto en el momento de transitar por la ruta planteada.
- Finalmente se desarrollaron estrategias de intervención para la ruta turística accesible del patrimonio arquitectónico de Salamina.

## 10 Bibliografía

- Alcaldía Mayor de Bogotá. (2015). *Cartilla de Andenes de Bogotá DC*. Bogotá: Grupo Concepto Creativo SAS.
- Gnemmi, H. (1997). *Puntos de vista sobre la conservación del patrimonio arquitectónico y urbano*. Córdoba, Argentina: Ediciones Eudocor SRL.
- Jesús de Benito Fernández, J. G. (2005). *Manual para un Entorno Accesible*. España: Centro Español de Documentación.
- Larrañaga, A. E. (2010). *Transformación de los espacios públicos de la ciudad patrimonial*. Guadalajara, Mexico.
- Méndez, C. S. (2010). La evolución de la accesibilidad en Colombia. *Normas y Calidad* (86), 26-32.
- Miguel Angel Gomez Borja, J. A. (2005). *Gestión del turismo cultural y de ciudad*. Ediciones de la Universidad de Castilla.
- MinCultura. (2010). *Legislación y normas generales para la gestión, protección y salvaguardia del patrimonio cultural en Colombia: Ley 1185 de 2008 y sus decretos reglamentarios*. Bogotá.
- Universidad Nacional de Colombia, Sede Bogotá. (2011). *Protocolos de Servicio para el Turismo Accesible de Turistas y Visitantes Jóvenes, Adultos Mayores y Personas en Situación de Discapacidad*. Bogotá.



## 11 Anexos

### Anexo 1

Plano definición del recorrido de la ruta ESC 1:750

## **Anexo 2**

Ficha de campo derivada del marco teórico – Diligenciadas.

## **Anexo 3**

Planos diagnóstico barreras de accesibilidad de la ruta

## **Anexo 4**

### Planos diseño de la Ruta Turística Accesible del Patrimonio Arquitectónico de Salamina.