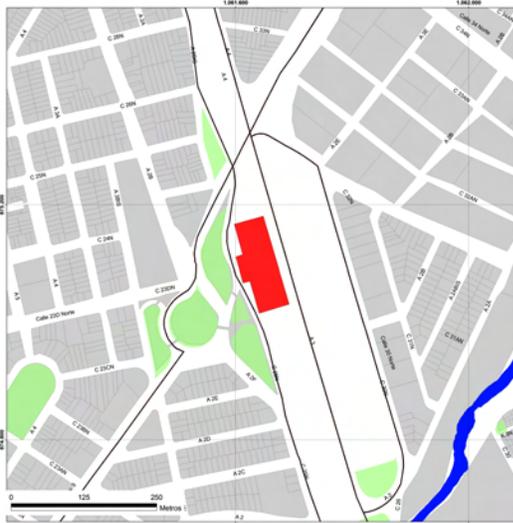


BIENES INMUEBLES DE INTERES CULTURAL DE SANTIAGO DE CALI



BIC N-14

Estacion del Ferrocarril

Bien de Interés Cultural del ámbito Nacional

Decreto 1802 / 19-X-1995

Nivel 1 Conservación Integral

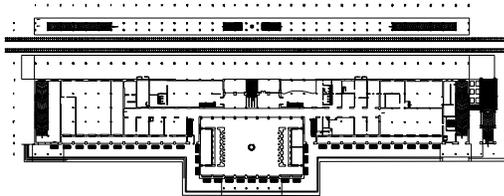
Autor: Hernando González Barona

Constructores: Alfonso Garrido Tovar , Luis Enrique Palacios.

Fecha: 1949

Av. 2B - Calle 2N

Uso Actual: Oficinas



La idea de construir una gran estación «acorde con las circunstancias y con las aspiraciones de la ciudad» como señala Carlos Botero se remonta a 1927 cuando el General Alfredo Vásquez Cobo encarga a Paulo Emilio Páez su diseño. Sin embargo la vieja estación seguirá funcionando hasta que a principios de la década de los 40 la nación adquiere los predios donde levantar el nuevo edificio y se realiza un concurso en 1945 en el cual resulta ganadora la propuesta de Alfonso Caycedo Herrera y Angel Castro Borrero de un edificio de «estilo moderno, porque es el que más se adapta a las construcciones grandes, donde el movimiento de masas y el estudio de proporciones priman sobre los pequeños detalles decorativos de los edificios clásicos». Sin embargo hubo que esperar hasta 1949 cuando se da inicio, bajo la dirección de los ingenieros Alfonso Garrido Tovar y Luis Enrique Palacios, a la construcción de un proyecto distinto al del concurso diseñado por el arquitecto payanés Hernando González Varona, quien a pesar de ser uno de los pocos teóricos de la arquitectura neocolonial (había diseñado el Palacio Nacional de Popayán, 1938) desarrolló un proyecto a medio camino entre el clasicismo y las formas abstractas del racionalismo moderno.

Carlos Botero señala que este edificio «como la mayor parte de las estaciones construidas para el Ferrocarril del Pacífico, ... está compuesto sobre una estricta simetría bilateral con un gran cuerpo central dominante y dos alas laterales...El volumen del centro, perceptible desde la ciudad en su fachada principal como un gran cubo, parece incrustarse en un alargado paralelepípedo de dominante horizontal con el cual se corta para resolver el acceso principal al edificio, conteniendo en toda su altura un gran vestíbulo sobre el cual se abren como balcones los corredores de los dos pisos superiores que llevan a los bloques de oficinas, los mismos que como ejes de circulación organizan los espacios de trabajo en doble crujía.... Visto desde la vía férrea, el volumen se percibe único, horizontal y en toda su extensión de 157 metros con un gran andén de abordaje de doble altura, cubierto a todo lo largo por una ligera losa de hormigón y sostenido por una columnata...De toda esta composición simétrica hay que recalcar el manejo hábil del gran volumen paralelepípedo para obtener una rica diversidad de formas jerarquizadas en un juego de espacios, para el público los mayores y más importantes, y espacios para la administración y dirección técnica, los secundarios de las oficinas... Es claramente legible el apoyo en principios ordenadores como la simetría volumétrica de-

BIENES INMUEBLES DE INTERES CULTURAL DE SANTIAGO DE CALI



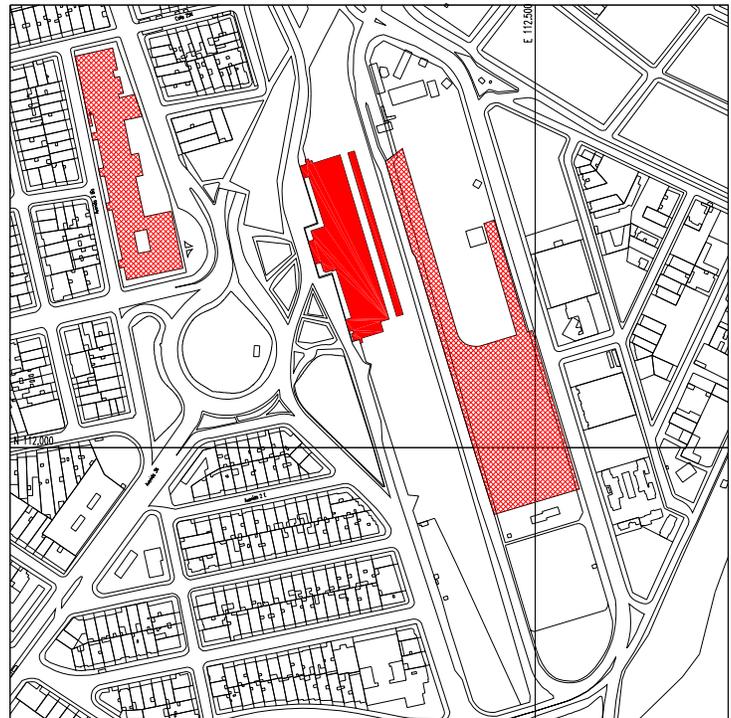
rivada de la organización espacial, la jerarquía de espacios, los ritmos expresados en el orden visual que establecen los elementos estructurales con altura dada por columnas y entresijos y los sobrepuestos que definen los vanos y llenos...». Al valor patrimonial del edificio en sí hay que sumar la existencia en el vestíbulo en sus grandes muros laterales (que cierran el volumen central hacia el norte y sur) de dos grandes murales del artista Hernando Tejada sobre la historia de la región teniendo como punto culminante de la misma la implantación del ferrocarril.



La Estación se conectó con la ciudad a través de la Avenida de las Américas proyectada por Karl Brunner. Esta concebida como un gran eje espacial, remataba los dos focos de su perspectiva con sendas fuentes, siendo la más importante la que se construyó a inicios de los 1970s frente a la estación. Las modificaciones posteriores en función del tránsito desfiguraron el rol de la fuente, la perspectiva desde el centro dejó de ser percibida desde los vehículos al quedar limitada a una sola dirección la circulación en la Avenida y las soluciones peatonales y de paradero de buses que nutren la Terminal de Transportes (a la que se accede a través de un tunel bajo la estación) han deteriorado completamente el espacio exterior, demandan que la rehabilitación del edificio que se ha ido adelantando debe contemplar la recuperación de toda el área exterior que constituye su área de influencia.



Fotografías Archivo CITCE

Zona de Influencia:**Referencias:**

Dec. 1802 19-X-1995 Consejo de Monumentos Nacionales
 Acuerdo 30 de 1993
 Acuerdo 069 de 2.000
 Acuerdo 0232 de 2007, Plan Especial de Protección del Patrimonio Inmueble de Santiago de Cali

Bibliografía:

Botero, Carlos E: *La Arquitectura del Ferrocarril del Pacífico: Planos y Dibujos. Facultad de Artes Integradas, Universidad del Valle.* Cali, 1995
 Botero, Carlos E: *De tanto Tren en La Estación, esta se ensancha y la Ciudad se expande.* En Revista CITCE No. 3, Cali, 2000.