

Plan parcial la Alameda y la Capuchina: Intervención en grandes zonas de renovación caso de estudio sector la Nieves

Ángela Yamile Pedraza García

Juan David Beltrán Rapalino

Oscar Julián Echeverri Echeverri

Universidad La Gran Colombia

Facultad De Arquitectura

Bogotá, Colombia

Mayo de 2016

Plan parcial la Alameda y la Capuchina: Intervención en grandes zonas de renovación caso de estudio sector la Nieves

Ángela Yamile Pedraza García

Juan David Beltrán Rapalino

Oscar Julián Echeverri Echeverri

Director:

Omar David Latorre Chacón

Tesis o trabajo de investigación presentada(o)

Como requisito parcial para optar al título de:

Arquitecto(a)

Universidad La Gran Colombia

Facultad De Arquitectura

Bogotá, Colombia

Mayo de 2016

Resumen

El sector comprendido entre los barrios La Alameda y La Capuchina ha sido uno de los escenarios urbanos más importantes y significativos en la historia de Bogotá, capital de Colombia. Este sector tomó importancia como gran nodo comercial para la ciudad debido a su ubicación estratégica.

Actualmente, el barrio se encuentra dentro de una zona de renovación urbana que presenta innumerables problemáticas sociales evidenciadas en el territorio, tales como: inseguridad, invasión del espacio público, expendio de droga, exhibicionismo, contaminación visual y auditiva, abandono y deterioro de las edificaciones, falta de higiene en el espacio público. Estas situaciones trascienden a través de los principales bordes urbanos, lo que demuestra que tanto las preexistencias en la ciudad como los problemas en su territorio son transversales a la longitud de sus bordes “ejes”. Debido a esto, los bordes que presentan esta condición propician ambientes negativos para la permanencia de las personas, por lo cual es necesario proponer bordes que se constituyan en elementos articuladores de las zonas de intercambio, zonas de permanencia articulando las preexistencias del sector, y zonas de experiencia, entre otras, logrando así la compatibilidad de usos que generen dinámicas de permanencia, accesibilidad, permeabilidad e intercambio en las respectivas unidades de actuación urbanística a proponer.

A partir de las estrategias del Plan Zonal Centro, incorporado como instrumento de planificación de primer orden, en el Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá, adoptado

mediante Decreto 619 del 28 de julio de 2000, de la integración y conexión estratégica que propician los bordes tanto directos como indirectos, esta monografía responde a la necesidad de generar un proceso de cuidadosa planeación urbanística que integre los Planes Parciales de Renovación Urbana (aprobados y en proceso de aprobación por parte de la Secretaría Distrital de Planeación) y los bordes, consiguiendo así “tejer la ciudad”.

Palabras clave: Preexistencia, Compatibilidad, Permeabilidad, Integración, Borde

Abstract

The area covered between La Alameda and la Capuhina neighborhoods has been one of the most important and significant urban settings in the history of Bogota, capital of Colombia. This sector took importance as a great commercial node due to his strategical location. Currently, the neighborhood is inside of a place of urban renovation that presents uncountable social problematics, such as: insecurity, public space invasion, drugs dealing, exhibitionism, visual and auditive contamination, buildings desertion and deterioration, and great lack of hygiene in the public space. These situations transcend through the principal urban borders, which demonstrates that as preexistences in the city as the problems in the territory are transversal to the length of their borders "axis". Accordingly this, the borders which shows this conditions propitiate negative environments for the staying of the people, thereby it is necessary to propose borders that may constitute

Throughout different historical stages, it has acquired multiple forms and functions that have given it its character and identity; however, due to their status as "territory threshold" port and gate of the old city, the historic center and administrative center of the modern city, San Victorino and Nasturtium are an urban environment marked by their intersections and contrasts, reflected in the built environment and social actors.

This research takes as its starting point an exploration of the important sectors that defined the establishment of trading houses in these neighborhoods who settled on the western slopes of the city of Santa Fe. Finishing the year 1581, a legion of parents Capuchins appeared to

stay in the New Kingdom of Granada. It was a flat terrain, bordered by the San Francisco River that is the output port of Honda that connected inside with Cartagena, following the currents of the Magdalena River. Since then the Capuchin Fathers began to build a chapel which over the years would become church, which would be known as the "Church of San Jose", since the Church shares its space with the market for electric and the over time the industry took importance as a major commercial hub for the city of Bogotá since ancient times. Today the neighborhood is located within an area of urban renewal that has many social problems such as insecurity, public space invasion, drug addiction, prostitution, exhibitionism, sex workers, visual and noise pollution, public health, and a large number of commercial sex establishments, all these framed in major urban edges, which prevent the reading of the same permeable preventing him from being a sector of urban integration between its built fronts.

Keywords: Accessibility, Threshold, Permeability, Integration, Borde.

Tabla de contenido

PLAN PARCIAL LA ALAMEDA Y LA CAPUCHINA: INTERVENCIÓN EN GRANDES ZONAS DE RENOVACIÓN CASO DE ESTUDIO SECTOR LA NIEVES	1
RESUMEN	3
PALABRAS.....	4
ABSTRACT.....	5
INTRODUCCIÓN	10
JUSTIFICACIÓN	13
HIPÓTESIS.....	15
OBJETIVOS.....	16
OBJETIVO GENERAL	16
OBJETIVOS ESPECÍFICOS.....	16
MARCO REFERENCIAL.....	18
MARCO HISTÓRICO	18
CONCLUSIONES HISTÓRICAS:	22
MARCO NORMATIVO.....	23
<i>Predio a Predio.....</i>	<i>23</i>
CONCLUSIONES NORMATIVAS	29
MARCO TEÓRICO.....	29
<i>Teoría del borde como espacio articulador dentro de las áreas de acción en la ciudad.....</i>	<i>29</i>
CONCLUSIONES TEÓRICAS	40
MARCO CONCEPTUAL.....	41
<i>Accesibilidad.....</i>	<i>42</i>
<i>Movilidad.....</i>	<i>46</i>
<i>Otros Conceptos De Conectividad, Accesibilidad Y Movilidad</i>	<i>49</i>
REFERENTES INTERNACIONALES.....	60
<i>San Berillo Master Plan.....</i>	<i>60</i>
<i>The Green Dunes Urban Park.....</i>	<i>62</i>
REFERENTES NACIONALES.....	63
<i>Plan parcial la sabana.....</i>	<i>63</i>
<i>Análisis referente al edificio de la Contraloría general de la república de Colombia.....</i>	<i>63</i>
METODOLOGÍA.....	65
RESULTADOS Y ESTRATEGIAS PARA LA RENOVACIÓN URBANA EN GRANDES EXTENSIONES DEL SECTOR LAS NIEVES.....	67
ESTRATEGIA	67
CONCLUSIONES	74
BIBLIOGRAFÍA.....	75
ANEXOS.....	76

ANEXO A. CONCEPTOS V/S ENTORNO INMEDIATO	76
ANEXO B. PLANOS DE LLENOS Y VACÍOS ACTUAL VS PROPUESTA.....	77
ANEXO C. USOS ACTUAL VS PROPUESTO	78
ANEXO G. TIPOLOGÍA DE MANZANAS	79
ANEXO I. PROPUESTA PANEL 1	80
ANEXO LL. PROPUESTA PLAN PARCIAL	84
ANEXO M. PROPUESTA PLAN PARCIAL	85
ANEXO N. PROPUESTA PLAN PARCIAL.....	86
ANEXO O. PROPUESTA PLAN PARCIAL.....	87
ANEXO P. PROPUESTA PLAN PARCIAL	88

Lista de Figuras

Figura 1: Tratamientos Urbanísticos.....	11
Figura 2: Análisis Plano de Bogotá por Carlos Cabrer (1797)	19
Figura 3: Plano de Bogotá (1900).....	20
Figura 4: Evidencia del crecimiento urbano Plano De Bogotá (2015)	21
Figura 5: Delimitación de los sectores normativos de la UPZ - 93 Las Nieves.....	23
Figura 6: Área de estudio para determinar plan parcial.	25
Figura 7: Área de actividad central – Decreto 492 del 2004. Delimitación de Plan Zonal Centro.....	26
Figura 8: Delimitación Plan Centro según planos decreto 492 del 2007 vs delimitación propuesta general del proyecto de grado.....	27
Figura 9: Espacios estratégicos y zonas de intervención.	28
Figura 10: Representación de Bordes.	30
Figura 11: Representación de Integración de nodos	36
Figura 12: El modelo de ciudad de Dinápolis.....	38
Figura 13: Bordes.....	52
Figura 14: Variedad	53
Figura 15: Permeabilidad	54
Figura 16: Legibilidad.....	55
Figura 17: Imagen apropiada	56
Figura 18: Versatilidad	57
Figura 19: Personalización.....	59
Figura 20: Riqueza visual - Perceptiva	59
Figura 21: San Berillo Master Plan.....	61
Figura 22: Green Dunes Urban Park.....	62
Figura 23: PLAN PARCIAL “LA SABANA”	63
Figura 24: Análisis referente al edificio de la Contraloría general de la república de Colombia	64
Figura 25: Áreas de oportunidad.....	66
Figura 26: Áreas de oportunidades de intervención.....	66
Figura 27: Caracterización borde de la Av. Caracas.....	67
Figura 28: caracterización borde de la carrera 10	68
Figura 29: Caracterización borde de la calle 19.....	68
Figura 30: Caracterización borde de la carrera 13	69
Figura 31: Propuesta	70
Figura 32: Plano propuesta en plata y cortes.	71
Figura 33: Plano propuesta de circulaciones.....	72
Figura 34: Usos y cortes.....	73

Introducción

Bogotá en su categoría de metrópoli, recoge dentro de sus procesos de planificación urbana, una serie de propuestas de renovación urbana (definición de la Ley 388/97), que responden a determinados contextos políticos y que han tenido sus propias caracterizaciones y diagnósticos físicos, numéricos y cualitativos. Es posible identificar los proyectos que no han sido ejecutados, sin embargo, se dificulta establecer cuál ha sido el impacto de esa no ejecución y cómo ha sido la huella que para el tejido urbano ha dejado la inserción de piezas resultantes de procesos de renovación urbana. Principalmente porque aún hoy esta transformación sobre la Bogotá construida no ha logrado superar la atomización, por lo tanto no se ha logrado la articulación necesaria para que estas piezas urbanas configuren dinámicas de transformación de sus entornos.

La reflexión sobre el estado actual de la renovación plantea la necesidad de conocer el trayecto que ha forjado esta situación. Hoy en día la renovación urbana responde a las disposiciones normativas de la Secretaría Distrital de Planeación (SDP) en materia de planificación del territorio, cuyos conceptos están en el Plan de Ordenamiento Territorial. En éste se define una política, un programa y un tratamiento de Renovación cuyo resultado es un modelo urbano completamente permisivo en cuestión de norma ya que se establece cómo posible el desarrollo de grandes proyectos y el modelo de construcción predio a predio, es decir que se desarrolla en el mismo territorio con el mismo tratamiento pero con la posibilidad de aplicar normativas diferentes. Lo anterior origina las zonas de renovación no incluyan en su planificación el dimensionamiento de manera eficiente y coherente con los resultados de unidad que se quieran alcanzar, rompiendo el propósito de lograr unidades de actuación homogéneas.

La renovación no ha dejado huellas físicas en nuestro territorio que permitan evidenciar un proceso evolutivo. Es así como se vuelve indispensable reconstruir el proceso para que los momentos o grandes capítulos de esta transformación urbana desde la renovación sean perceptibles, lo cual permitirá entender las causas de los resultados de dispersión y desarticulación. Cabe recalcar que la discusión teórica debería guiar a una solución que amarre las problemáticas conceptuales de la renovación y las apropie al territorio.

En la actualidad se está desarrollando el Plan Centro, un modelo en el cuál se encuentran contenidos los tratamientos urbanísticos como Operaciones Estratégicas dentro del Plan Zonal, en este caso en la localidad de Santa Fe, además de una serie de espacios estratégicos que buscan consolidar y revitalizar el centro ampliado como incluyente, sustentable y diverso.

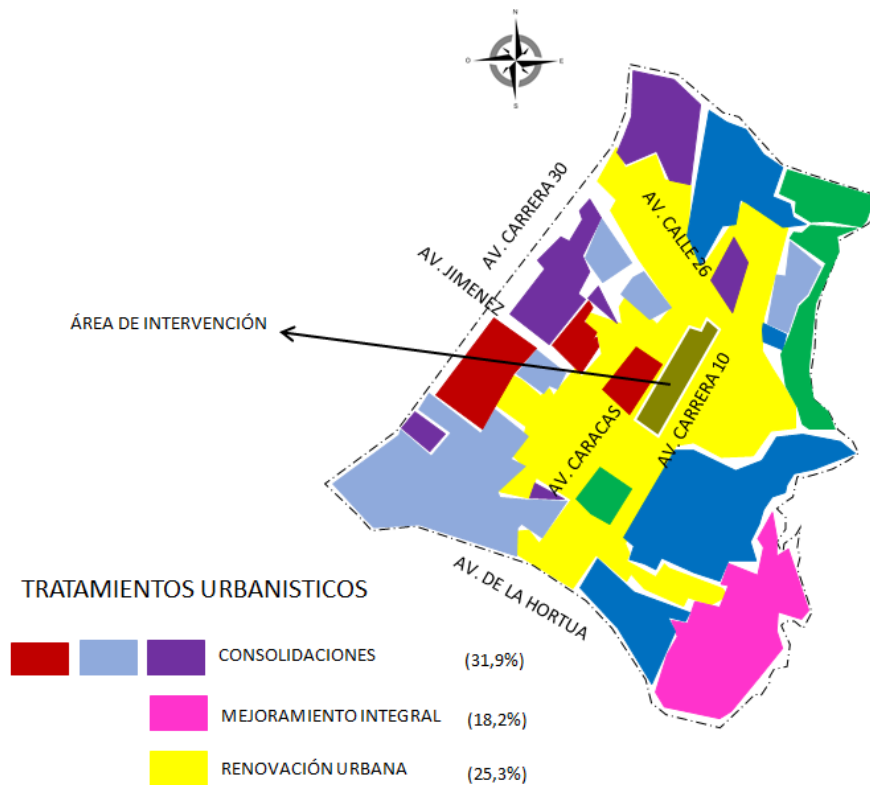


Figura 1: Tratamientos Urbanísticos

Fuente: Decreto 494 de 2007/ plano de tratamientos, Decreto 190 del 2004 (complicación del POT) /Alcaldía Mayor De Bogotá

Pregunta problema

¿Cómo abordar un proyecto de renovación en una zona que está limitada y dividida interiormente por unos bordes que están siendo límites obstáculos y no elementos Articuladores?

Justificación

“Las ciudades de América Latina comparten una problemática y también una gran oportunidad: Un crecimiento urbano expansivo que contrasta con grandes áreas centrales deterioradas o subutilizadas pero con los mejores soportes urbanos” (...) (Alcaldía Mayor de Bogotá y Cámara de Comercio, 2015, pág. 14).

El presente documento busca construir el argumento desde la disciplina de la Arquitectura, para que el eje de los procesos de renovación urbana este sobre la revitalización para la construcción de ciudad, en este caso particular Bogotá, fortaleciendo las acciones de renovación y dejando atrás la estrategia de construcción predio a predio, de tal manera que sea una forma positiva de hacer ciudad, pensando en su totalidad utilizando los territorios caracterizados como de renovación.

Actualmente el caso de estudio, comprendido entre los bordes de la Avenida Calle 26 y la Avenida Calle 13 en sentido norte sur y la Avenida Carrera 10 hasta la Avenida Caracas en sentido oriente occidente sector Las Nieves, se encuentra involucrado en algunos planes de desarrollo urbano que influyen directamente sobre las dinámicas del sector, uno de ellos es el Plan Zonal del Centro donde se encuentran en marcados los planes parciales: San Victorino, Estación Central, Triángulo De Fenicia y Estación de la Sabana, el sector es señalado como zona de renovación urbana según el POT.

El Plan Parcial La Alameda y La Capuchina, busca la transformación de zonas desarrolladas de la ciudad que tienen condiciones de subutilización de las estructuras físicas existentes, para aprovechar al máximo su potencial de desarrollo por medio de la reorganización de usos del

suelo urbano preexistentes en el sector, que cuenta con una vocación definida de gran nodo comercial en la ciudad, incorporando nuevos usos que garanticen la revitalización del sector a partir de una estrategia de intervención que integre los planes parciales existentes y de solución a las problemáticas propias del territorio.

Hipótesis

La proyección de una estrategia urbana desde la implementación del concepto de revitalización, teniendo los bordes como elementos articuladores y no limitantes, puede generar una alternativa de intervención del territorio que se articule adecuadamente con su contexto y con los demás planes parciales, diseñados para el área objeto de estudio.

Objetivos

Objetivo General

Establecer una estrategia de intervención urbana para grandes zonas de renovación dentro del centro ampliado de Bogotá, que integren los planes parciales adoptados en el sector y defina los lineamientos generales para planes parciales nuevos. Plan Parcial la Alameda y la Capuchina.

Objetivos Específicos

- Identificar de modo multiescalar, los bordes según: área de influencia, área de análisis y área de intervención.
- Caracterizar desde la transversalidad las relaciones de borde, articulando las diversas tensiones urbanas, de manera tal que se propicien continuidades y no barreras o límites.
- Definir una propuesta general que permita relacionar el área de influencia y análisis con la ciudad.
- Identificar proyectos estratégicos que determinen las unidades de actuación del proyecto urbano.
- Proponer un proyecto detonante para la zona de intervención en una gran zona de renovación.
- Reorganizar, consolidar y mejorar las condiciones de habitabilidad y vitalidad del sector, mediante la revitalización.

Marco referencial

Marco Histórico

El comercio popular de San Victorino se encuentra contenido en un sector de características históricas, patrimoniales y culturales de dos localidades que marcan la historia de la fundación y desarrollo posterior de la ciudad como son la localidad de La Candelaria y de Santa Fe. Los fundamentos culturales de este sector se remontan a un comercio que viene de los viajeros que arribaban desde el Mar Caribe por el Rio Magdalena y llegaban a Bogotá... quienes encontraban en San Victorino, el principal punto de acceso de sus mercancías a la ciudad. Durante, la colonia, se convirtió en el mayor mercado de maderas y en el siglo XIX, con la construcción de la Estación de la Sabana se consolidó como el mayor puerto terrestre de comercio de Bogotá.

San Victorino, cambió sus funciones iniciales como parte del centro financiero y comercial de la ciudad, como comercializador de artículos extranjeros especiales, dirigidos a las clases altas de la sociedad y se consolidó como una nueva centralidad de comercio mixto (reunión del comercio formal e informal) dirigido al sector popular. El uso de vivienda de estratos altos migró hacia el norte, dejando construcciones residenciales disponibles que fueron usadas luego para uso comercial y residencial con habitantes de menores ingresos o poder adquisitivo.

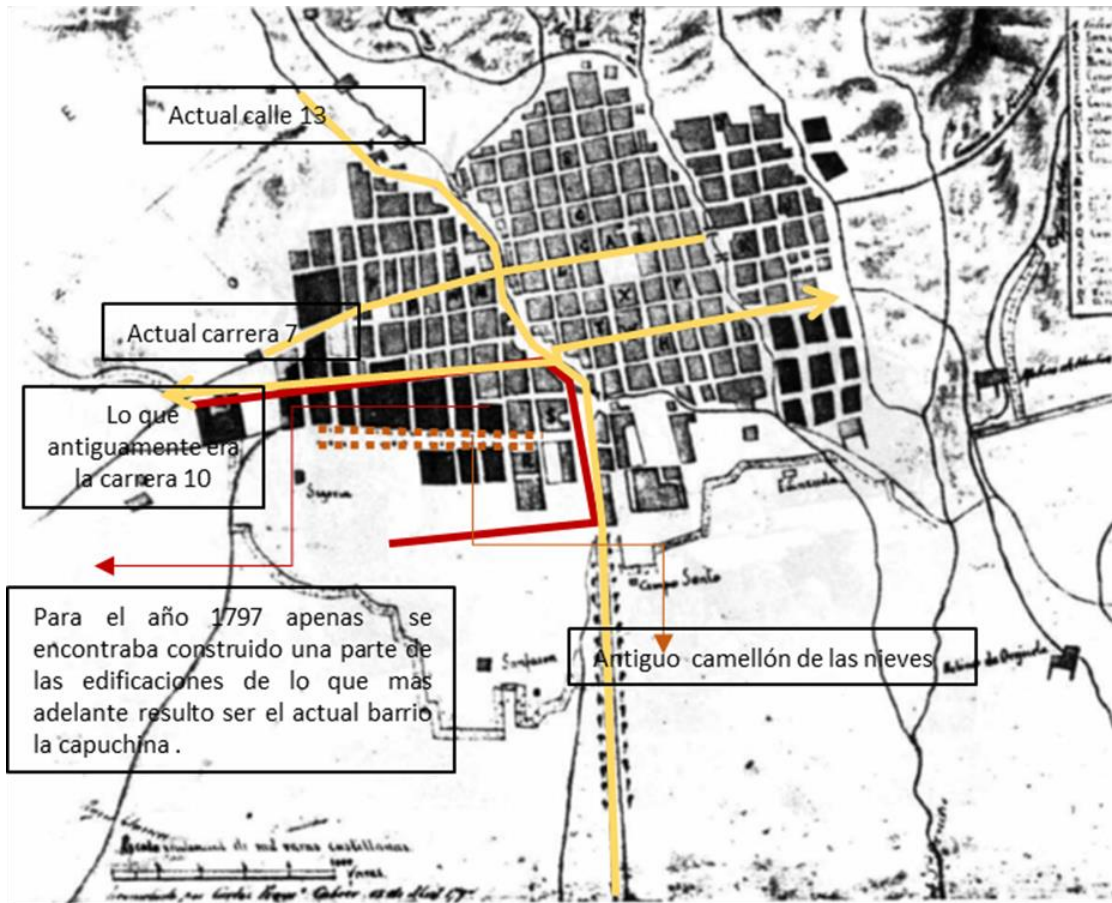


Figura 2: Análisis Plano de Bogotá por Carlos Cabrer (1797)

Fuente: Diagnostico Local con Participación Social 2009-201003-LOCALIDAD SANTA FE, Alcaldía Mayor de Bogotá

Uno de los sectores importantes que se definieron a partir de esta consolidación, fue el que se estableció sobre la ladera occidental de la ciudad en viviendas. De lo que actualmente es el barrio La Capuchina en cual se construyó una capilla que se transformó más adelante en Iglesia la cual se terminó en el año 1788 y a partir de entonces el territorio alrededor de esta se convirtió en un espacio de comercio de electrodomésticos. Sobre la calle 14 entre la carrera 13 y la Avenida Caracas se mueve una parte del mercado de ferreterías y repuestos eléctricos para lámparas etc.

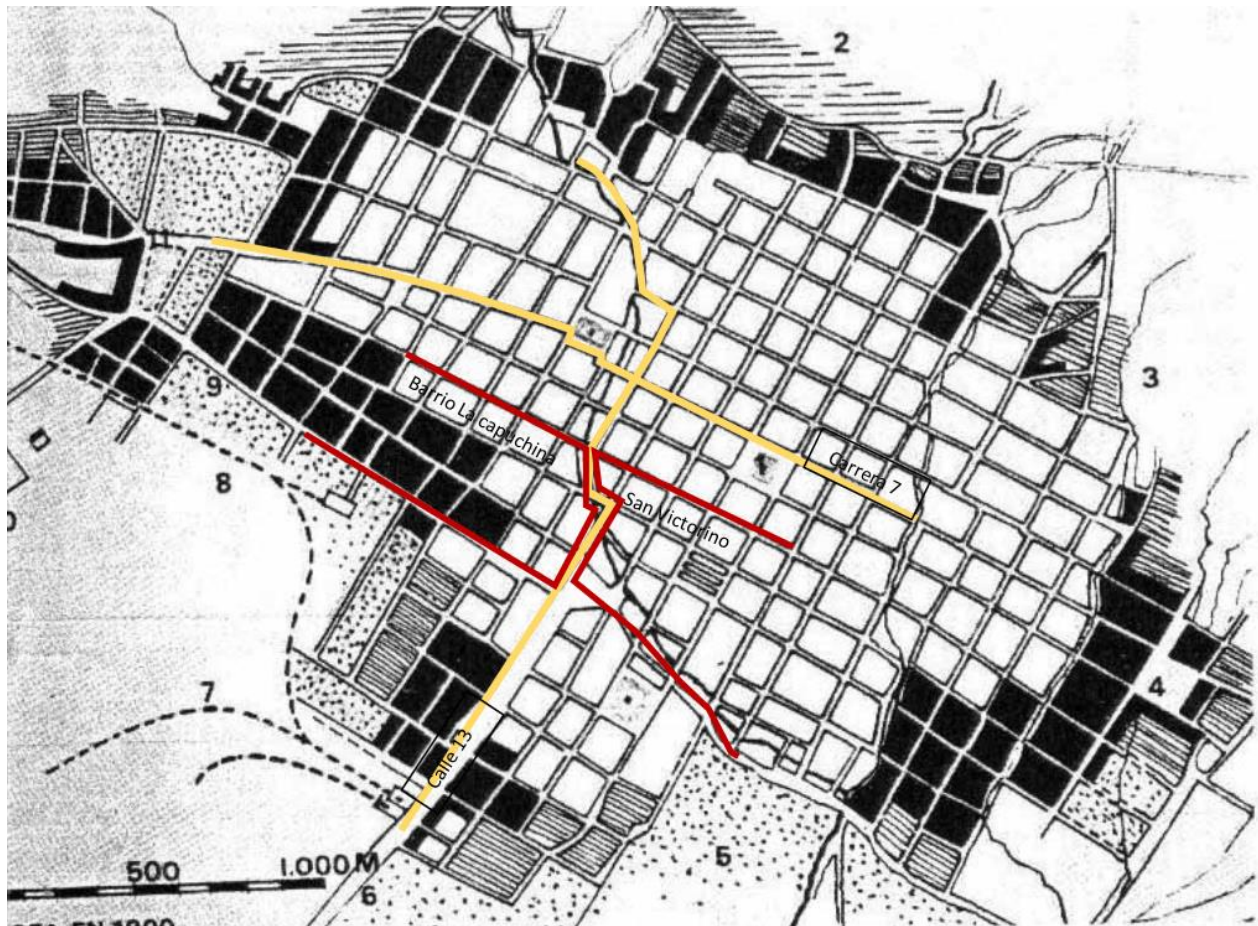


Figura 3: Plano de Bogotá (1900)

Fuente: CUADERNOS DE VIVIENDA Y URBANISMO. ISSN 2145-0226. Vol. 3, pág. 228(Fuente: Martínez (1976, p. 113).

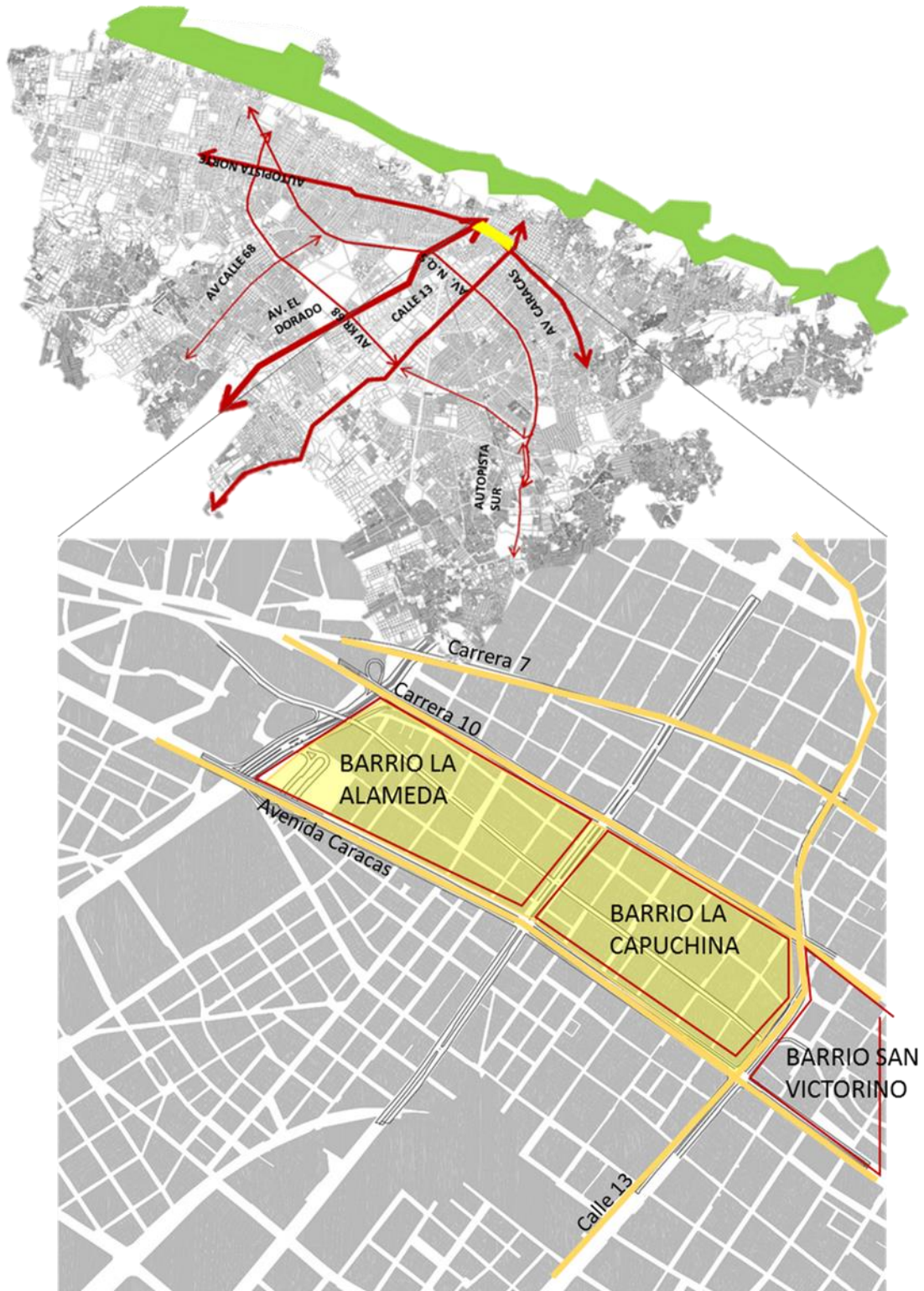


Figura 4: Evidencia del crecimiento urbano Plano De Bogotá (2015)
Fuente: Elaboración Propia

Los hechos históricos nombrados anteriormente llevaron a que este sector en el proceso de crecimiento urbano se consolidara dentro de lo que hoy es llamado como Localidad de Santa Fe y de la que también hacen parte los barrios: Santa Bárbara, Las Cruces, Las Aguas, La Veracruz, Santa Inés, San Bernardo, La Capuchina y Las Nieves. Actualmente el sector comercial existente en un principio en San Victorino creció en sentido norte, implementándose en viviendas de los mismos sectores tomando parte de los barrios La Capuchina y La Alameda y convirtiéndolos en nodos de comercio de otro tipo como son: ópticas, elementos dotacionales, comercio sexual entre otros. Estas transformaciones trajeron consigo un ranking en materia de problemas sociales: “inseguridad; el problema está agravado por los casos de drogadicción, prostitución, el exhibicionismo público, contaminación visual y auditiva, e higiene pública”, (Jorge Giraldo Acevedo, pág. 1), para lo cual la Renovación Urbana busca mediante la revitalización reorganizar, consolidar y mejorar las condiciones de habitabilidad y vitalidad del sector.

Conclusiones Históricas:

En un sector como los Barrios ubicados en la Localidad Santa Fé, históricamente se desarrolló el uso residencial que se vio desplazado por el uso comercial de San Victorino y en la actualidad la renovación urbana permite restablecerlo.

Marco Normativo.

Para poder entender la norma urbana en varios escenarios se enmarcará de lo particular a lo general para así identificar tácitamente el estado actual normativo.

Predio a Predio.

De las normas aplicables tanto de usos como de edificabilidad, se registra en las fichas normativas de la UPZ 93 Las Nieves reglamentado bajo el Decreto 492 del 2007. En relación con la ficha normativa de edificabilidad se identifica que la altura máxima permitida es de 3 pisos, índice de ocupación de (0,75) e índice de construcción de (2,2), para los sectores normativos 3 y 4 de la correspondiente UPZ en mención.

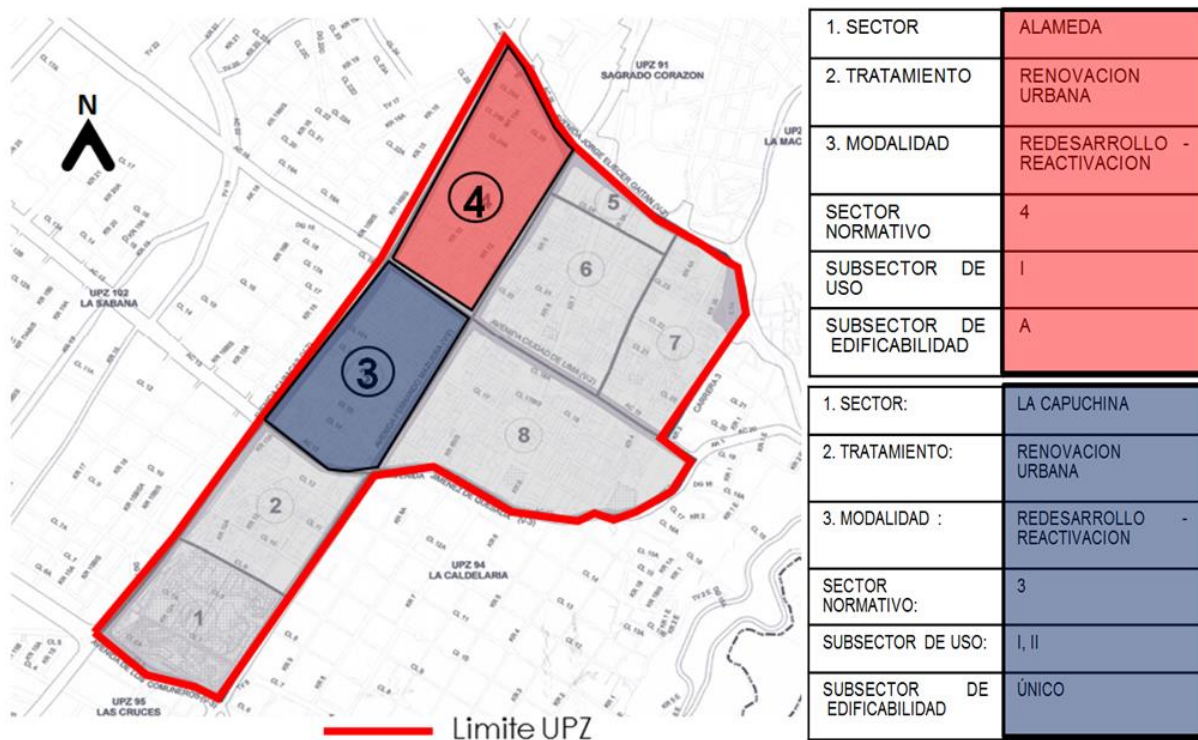


Figura 5: Delimitación de los sectores normativos de la UPZ - 93 Las Nieves.

Fuente: Elaboración propia con base en esquemas de la ficha normativa de la UPZ- 93 Las Nieves

Plan Parcial de Renovación Urbana.

En la UPZ 93 Las Nieves incorporado en el Plan Zonal Centro bajo el Decreto 492 del 2007 le asigna el tratamiento de Renovación Urbana, esto significa la posibilidad de formular un Plan Parcial en dichos sectores. En la actualidad dicha zona está deteriorada y subutilizada. Las normas aplicables son: La ley 388 del 1997 y el Decreto Nacional 1077 del 2015, posteriormente la Secretaria Distrital de Planeación incluyo las directrices para la formulación de Plan Parcial de Renovación Urbana en el Decreto 080 del 2016 en su capítulo IV.

Los Planes Parciales tienen dos modalidades Reactivación y Redesarrollo. La Ley 9ª de 1989, en su artículo 39, contiene una de las primeras definiciones de Planes de Renovación Urbana como aquellos dirigidos a introducir modificaciones sustanciales al uso de la tierra y de las construcciones, para detener los procesos de deterioro físico y ambiental de los centros urbanos, a fin de lograr, entre otros, el mejoramiento del nivel de vida de los moradores de las áreas de renovación, la descongestión del tráfico urbano o la conveniente rehabilitación de los bienes históricos o culturales.

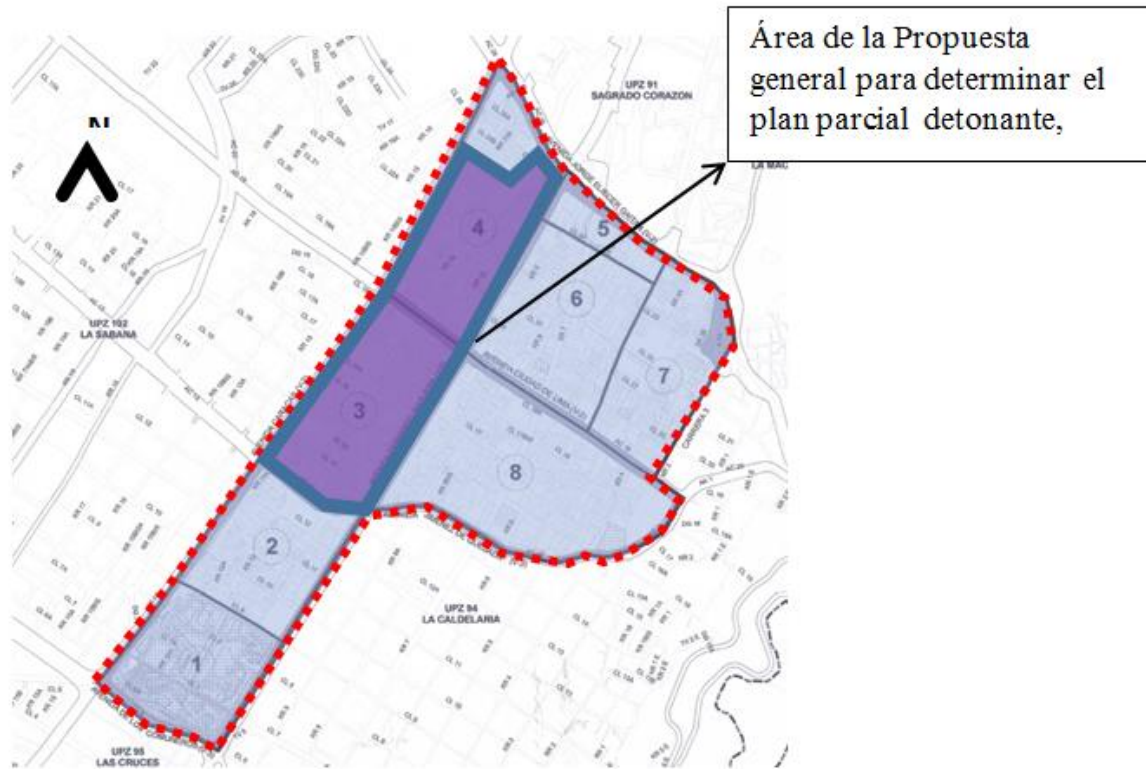


Figura 6: Área de estudio para determinar plan parcial.

Fuente: Elaboración propia con base en esquemas de la ficha normativa de la UPZ- 93 Las Nieves

Esta definición hoy está contemplada en la Ley 388 / 97 y en cada uno de los actos administrativos que adoptan el correspondiente Plan parcial, sin embargo es importante aportar la definición de revitalización urbana y el autor que se sdeleccione.

Plan Zonal Centro

El área objeto de estudio está zonificado dentro de la Opercion Estrategica y Plan Zonal Centro según el Decreto 492 de 2007, “Por el cuál se adopta la Operación Estratégica del Centro de Bogotá, el Plan Zonal del Centro -PZCB- y las Fichas Normativas para las Unidades de Planeamiento Zonal -UPZ- 91 Sagrado Corazón, 92 La Macarena, 93 Las Nieves, 94 La Candelaria, 95 Las Cruces y 101 Teusaquillo.” (SECRETARIA DISTRITAL DE PLANEACIÓN). El Plan Centro cubre 1.730 Ha, cuatro localidades: Santa Fe, Màrtires,

Teusaquillo y Candelaria, 9 unidades de Planeamiento Zonal y 59 barrios, limita al norte con la calle 39, por el sur con la Avenida de la Hortúa, por el oriente con los Cerros Orientales y por el occidente con la Avenida Carrera 30. Dentro de este territorio se localiza la propuesta general del proyecto de grado que limita al norte con la Avenida Calle 26, por el sur con la Avenida calle 13, al occidente con los Cerros Orientales y por el oriente con la Avenida carrera 30.

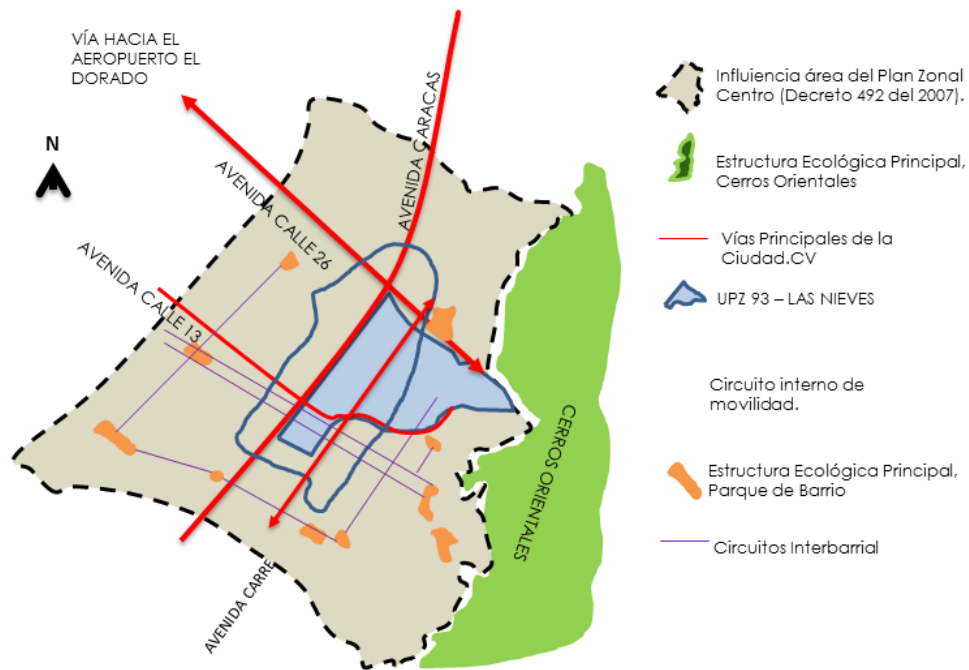


Figura 7: Área de actividad central – Decreto 492 del 2004. Delimitación de Plan Zonal Centro.
Fuente: Adaptado con base en el esquemas del plano del Plan Centro Decreto 492 del 2004.



Figura 8: Delimitación Plan Centro según planos decreto 492 del 2007 vs delimitación propuesta general del proyecto de grado

Fuente: Elaboración propia con base en esquemas y/o mapas del documento Operación Estratégica y plan Zonal Del Centro.

La adopción de las Operaciones Estratégicas se realiza mediante la implementación de otros instrumentos de planeación que ayudan a precisar y definir las condiciones de ordenamiento de la zona a intervenir dentro de los que se encuentran: La ley 388 del 97, POT Decreto 619 del 2000, compilación del POT 190 del 2004, las UPZ Decreto 492 del 2007 (Plan Zonal Centro).

La Propuesta general abarca los “instrumentos de planificación fundamental en el desarrollo de la estrategia de ordenamiento de la ciudad-región”. Permiten definir las necesidades de generación de suelo urbanizado según las previsiones de crecimiento poblacional y de localización de las actividades económicas para priorizar y programar proyectos de inversión sectorial en el corto, mediano y largo plazo. Para Bogotá los ordena el POT que es el documento que define las grandes políticas y planes de desarrollo urbano de Bogotá” (CONTRALORIA DE BOGOTA D.C, 2010, pág. 9) y los Planes Parciales (PP) son

instrumentos mediante los cuales se desarrollan y complementan las disposiciones de los Planes de Ordenamiento para áreas determinadas del suelo urbano y para las áreas incluidas en el suelo de expansión urbana, además de las que deban desarrollarse mediante unidades de actuación urbanística, macro proyectos u otras operaciones urbanas especiales, de acuerdo con las autorizaciones emitidas de las normas urbanísticas generales en los términos previstos en la presente de la Ley 388 de 1997 (SECRETARIA DISTRITAL DE PLANEACIÓN).

La propuesta general tiene como fin abordar los lineamientos establecidos en el Plan Zonal Centro, teniendo como directris la franja prioritaria de Renovación Urbana indicada en los planos oficiales del Decreto 492 del 2007, en el cual conecta mediante un circuito interno de movilidad, el centro historico, los nodos de articulación de bordes, para asi a bordar el area de intervención del Plan Parcia La Alameda y La Capuchina.

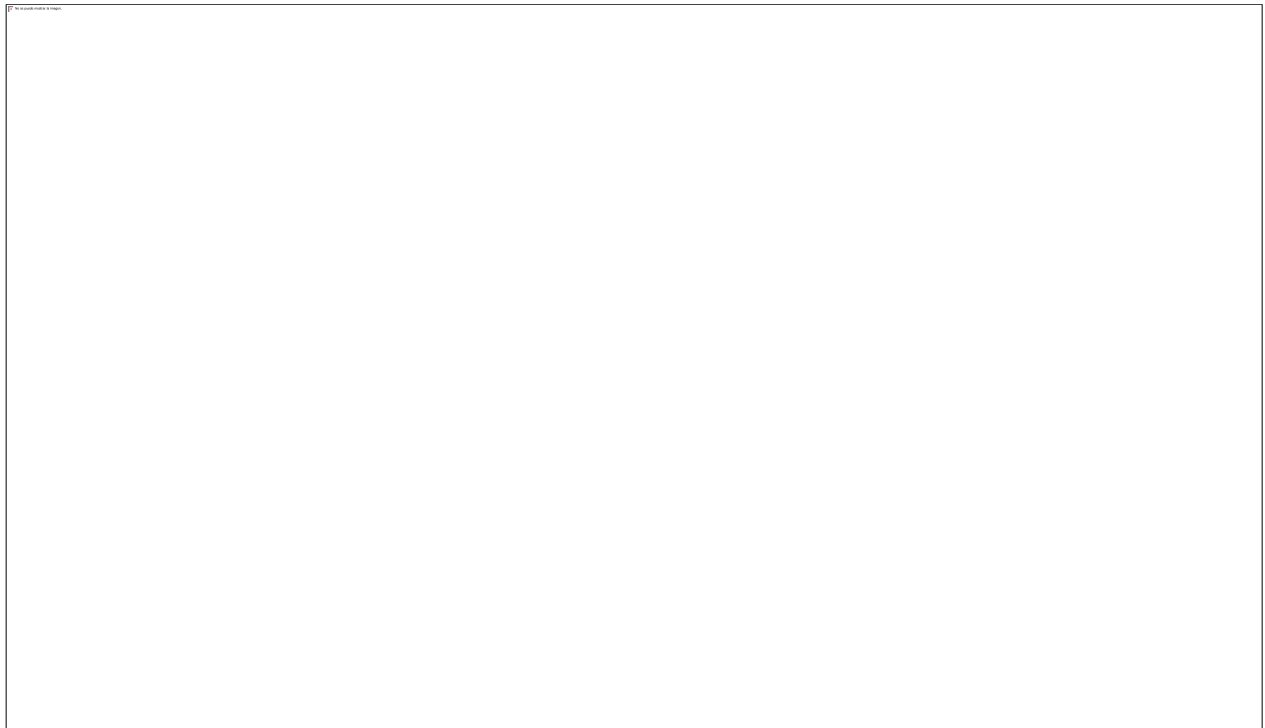


Figura 9: Espacios estratégicos y zonas de intervención.

Fuente: Modificación del original, Elaboración propia con base en esquemas y/o mapas del documento Operación Estratégica y plan Zonal Del Centro

Conclusiones normativas

La localidad de Santa Fé es una zona catalogada con el tratamiento de Renovación Urbana. La propuesta para intervenir zonas de renovación con un plan parcial concentrado en la UPZ- Las Nieves, requiere conexiones de movilidad internas, accesos peatonales, plazoletas como nodos urbanos o puntos de encuentro según normativas distritales en un área mínima de 8 hectáreas.

Marco teórico

Dentro de una gran propuesta de renovación urbana se encuentra que de manera innegable interactúan varios aspectos de necesario análisis, ya que constituyen los indicadores posteriores de la efectividad y vitalidad al final del desarrollo. Para lo cual se profundizará acerca de las teorías pertinentes a dicho objeto de investigación y transformación.

Teoría del borde como espacio articulador dentro de las áreas de acción en la ciudad.

El campo teórico acerca de los bordes es muy amplio. Para abarcar la densidad de este ítem es necesario remontarse a las etapas de desarrollo del concepto de borde para dimensionar las diversas teorías acerca de dicho concepto. Una vez evidentes las etapas se fijarán las teorías sobre características, lineamientos y dinámicas de los bordes, tomando como objetos de disertación la ciudad de Bogotá.



Figura 10. Representación de Bordes.

Se identifican los bordes como elemento articulador, tejedor de ciudades, no como barreras físicas y psicológicas, a su vez muestran patrones de organización de ciudad.

Fuente: Elaboración propia

Alrededor de la década de los 40's ocurrieron cambios significativos los cuales incrementaron la atención de las disciplinas espaciales como la Geografía Urbana, donde el borde fue usado principalmente como, “el lugar donde se da el crecimiento suburbano y donde los usos urbano y rural se mezclan, formando una zona de transición entre ciudad y campo” (Toro Vasco, Velasco Bernal, & Niño Soto, 2005). Esta teoría tuvo algunas derivaciones.

- Eicher, diferencia los bordes urbanos de los suburbios;
- Wissink, reconoció los pseudos suburbios satélites, de los pseudo-satélites al interior y exterior de los bordes urbanos;
- Andrews distinguió el borde urbano del borde rural;
- Duncan definió los territorios que rodean la ciudad como el comienzo de áreas rurales agrícolas y áreas rurales no agrícolas;

- Prior, hizo más compleja la terminología definiéndola de acuerdo a los usos del suelo de la interface, a través del estudio de usos de suelo, densidad poblacional, proceso y dinámicas de conversión de suelo urbano, medios de comunicación, transporte entre áreas de residencia y trabajo;
- Pahl, estableció el borde como el resultado de procesos particulares sociales, en donde la migración de clases medias orientaba la dirección de la ciudad y dominaban los entornos urbanos;
- Garreau, Harvey y Hall, durante los 80 y 90 dieron la mayor cantidad de nuevas definiciones sobre el tema, ciudades borde, metrópolis, territorio urbes y peri-urbanización. Discusión argumentada en que la transición central de la forma urbana, envuelve una parte de la dualidad compacta y suburbana, creando un patrón de extensión metropolitana y de ciudades mono-céntricas a áreas urbanas multi-céntricas. (Toro Vasco, Velasco Bernal, & Niño Soto, 2005)

Teniendo presente el enfoque general de acuerdo a los bordes donde se establece la premisa de borde como espacio donde se mezclan los usos de dos o más áreas de actuación, se puede revisar según Kevin Lynch quien entiende como borde,

Los límites entre dos fases o rupturas lineales de la continuidad playas, cruces de ferrocarril, bordes de desarrollo, muros.

Constituyen referencias laterales y no ejes coordinados vallas más o menos penetrables que separan una región de otra; o suturas, líneas según las cuales se relacionan o unen dos regiones.

Los bordes que aparecen más fuertes son los visualmente prominentes, de forma continua y son impenetrables al movimiento transversal. Son más importantes la continuidad y la visibilidad por sobre la impenetrabilidad. Pueden ser al mismo tiempo sendas en que la imagen de la circulación es predominante es una senda con características de límite.

Bordes aéreos que no son vallas que separan a nivel del suelo. Son elementos de identificación muy importantes en una ciudad. (Lynch, 1998). Como hemos visto anteriormente, Lynch profundiza el tema de los bordes abarcando temas coyunturales relacionados como la permeabilidad, los cuales también son indicadores importantes en la vitalidad de un sector dentro de una propuesta de renovación urbana. Lynch trasciende aún a los bordes elevados los cuales también constituyen límites permeables, a diferencia de aquellos que definitivamente no permiten mucho movimiento transversal, como son los ligados a las vías de transporte o movilidad vial.

Una de las teorías más relevantes en cuanto a los modelos de territorio es la Teoría de crecimiento de polos.

Teoría de crecimiento de polos.

Esta teoría está basada en la creencia que los gobiernos de países desarrollados, pueden inducir crecimientos de Economía y beneficio a partir de la inversión en industrias de capital intensivo en los grandes centros urbanos o capitales regionales.

Las experiencias en Latinoamérica y África han mostrado dificultad para alcanzar el éxito esperado, incrementando la inequidad entre áreas urbanas y rurales.

Según Douglas, una de las consecuencias de esta dicotomía conceptual, urbana-rural, es la existencia del enfoque de la planeación dividida. Por un lado los planificadores urbanos que consideran la urbanización como la llave de la integración regional o de expansión de ciudades, y por otro lado los planificadores rurales, quienes ven las ciudades como parásitos. Sin embargo para una vida urbana-rural o rural-urbana se deben incluir los dos elementos.

Después de 1950, las discusiones se dieron con base en un modelo de polarización espacial y periferia correlacionada, donde esta tesis, beneficia el centro de la ciudad a expensas de la periferia rural y urbana. Luego, las relaciones en las cadenas de poder, perpetúan la pobreza de la periferia y el subdesarrollo. Esta forma de pensamiento origina una política principal en respuesta al problema: la creación de polos de desarrollo, induciendo a la urbanización en la periferia.

Para efectos del tema de este trabajo, esta teoría se basa en invertir en centros urbanos para que derive vitalidad a un sector y desarrollo a una parte del área total de un país, dado que esta teoría se concibió para economías de países desarrollados y grandes metrópolis encontró a su paso distintas críticas que cuestionaron su implementación en diversas ciudades capitales versus sus áreas rurales.

Resulta muy útil aplicar el fundamento de la postura a un tema sencillo como son las áreas de actuación dentro de una zona en Bogotá que se encuentra deteriorada y sin vitalidad, lo cual es escenario acorde a los problemas sociales y de inseguridad que presenta actualmente.

Boisier (Boisier, 1976) junto con otros críticos de la materia propusieron elementos determinantes para un replanteamiento de la teoría, los cuales permiten adoptar una postura más

aterrizada y útil para una renovación urbana y la interacción entre planes parciales en zonas de deterioro y baja vitalidad.

Admitido que una traslación mecánica de los conceptos de la teoría de los polos de crecimiento desde el universo europeo al universo latinoamericano constituiría un error y un ejercicio estéril, cabe preguntarse cómo se podría intentar un replanteamiento de la teoría de forma que las estrategias que deriven de ella sean adecuadas a la realidad latinoamericana, o a la realidad de los países en desarrollo en general. Me imagino, que el tamaño geográfico de los países es el primer elemento que debiera ser explícitamente incorporado en un replanteamiento de la teoría y de una estrategia de desarrollo polarizado. Este elemento de hecho no aparece en las versiones clásicas de la teoría, pero en el caso de América Latina me parece importante volver al concepto de “espacio banal”, tan ajeno al pensamiento de Perroux.

Ahora bien, para crear condiciones de competencia entre, por ejemplo, dos ciudades que actúan como polos (históricos o planeados) necesitamos un espacio suficientemente grande entre ellos, que proteja al menos inicialmente el mercado de la ciudad más pequeña.

Un segundo elemento que sería preciso introducir en un replanteamiento de la teoría del desarrollo polarizado debiera ser, a mi juicio, la tesis centro-periferia de comercio interregional. Desarrollada inicialmente por Prebich y Singer para explicar la transferencia de recursos desde los países en desarrollo hacia los países industrializados a través del comercio internacional y particularmente a través del deterioro a largo plazo de los términos de intercambio, se ha supuesto implícitamente que idéntico modelo explicaría el funcionamiento económico espacial dentro de cada país. (Boisier, 1976)

Se evidencia entonces que, tanto el tamaño de un área de actuación como el tráfico de usuarios se pueden llegar a luchar en medio de una competencia de canibalización si la correlación por medio de los bordes no es adecuada.

Por su lado, José Luis Coraggio con su propuesta “Hacia una revisión de la teoría de los polos de desarrollo”, también aporta al tema por medio de críticas a la idea original de Perroux.

Entonces finalmente se extraen de la teoría las siguientes características:

- Intereses desarrollados en la interfaz de áreas urbanas recuperadas, la configuración local de las clases sociales y las relaciones de poder.
- Identificación de formas posibles de explotación de los recursos o estructuras preexistentes.
- Identificación de actividades comerciales, sociales e industriales y políticas específicas que constituyen el marco de trabajo (preexistencias) que toman lugar en la interfaz de los planes parciales.
- Análisis de las relaciones entre actividades comerciales y áreas deterioradas o improductivas actualmente, y entre actividades industriales, vías de acceso, de transporte, y áreas y nodos vitales, identificando conflictos contradicciones y vacíos.
- Identificación del papel de las autoridades de planeamiento, y políticas en la definición de la interfaz entre planes parciales y áreas de intervención, buscando encontrar las posibles influencias externas más allá de las locales. Que promuevan definitivamente la construcción de tejido urbano, ideal supremo del proyecto de renovación urbana.
- Identificación de flujos entre el las diferentes áreas de actuación y planes parciales, aun si ellos son en la mayoría de los casos inmateriales e intangibles. Entender estos flujos

permitirá proponer nuevos desarrollos que creen una sinergia con los procesos o dinámicas de uso actualmente usadas en la zona.

La teoría siguiente trata de las centralidades y como promulgar el desarrollo de las centralidades en manera simultánea a sus nodos.

Teoría Ekística.

Dennis Rondinelli (1985) por su parte avaló el método del modelo de la ciudad Dinápolis, la cual desarrolla una estrategia para el crecimiento de un nodo poblacional de manera equilibrada con su centralidad, también propone una manera de articular los diferentes nodos, a través de sus centralidades, basándose en la teoría de lugar central de Walter Christaller. (NIETO ESCALANTE, JUÁN ANTONIO | CONTRALORÍA DE BOGOTÁ, D.C., 2003)

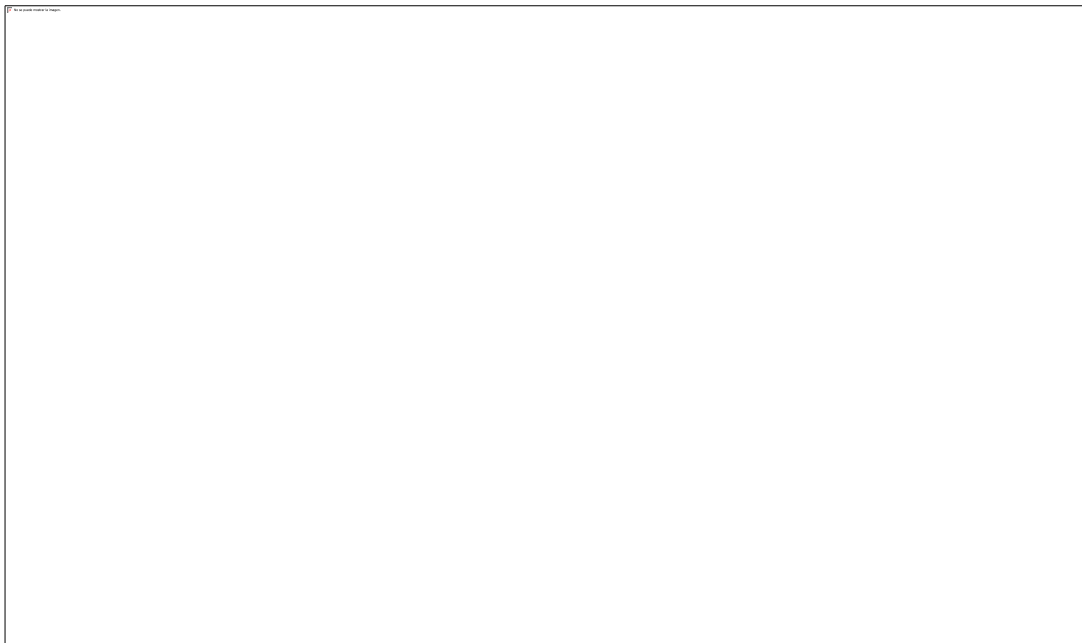


Figura 11. Representación de Integración de nodos

Se busca la conexión entre nodos de diferentes tipos, que puedan articular ciudad por medio de dinámicas que la sociedad ejerce.

Fuente: Elaboracion propia

La teoría de lugar central, es una teoría económica, que se basa en una distribución jerárquica de los centros urbanos a manera de sistema, para ello establece el término de “lugar central” a los nodos que abastecen de servicios a su población circundante. Para la localización de estos nodos, Christaller se basa en la centralización dependiendo del número de población del asentamiento y el tamaño del mismo, ya que Christaller asegura, que la existencia de lugares centrales ofrece una mayor y variada gama de servicios (Toro Vasco, Velasco Bernal, & Niño Soto, 2005).

El modelo de ciudad de Dinápolis

La teoría de Rondinelli hacia la aproximación del desarrollo del planeamiento se puede resumir en dos puntos: El primero es concerniente a la implementación de cambio a través de la manipulación de la jerarquía urbana de los asentamientos. Y el segundo es la resultante del libre comercio, donde lo que prima es la dispersión urbana como consecuencia de una conveniente inversión de capital.

Teoría que se basa en 5 elementos básicos; la naturaleza, el ser humano, la sociedad, las construcciones y las redes, se muestran 6 objetivos principales, los cuales se relacionan con algunos objetivos planteados por esta investigación, estos de manera general, buscan la equidad entre la población, la sostenibilidad y aportar al desarrollo tanto humano como regional. Los objetivos de esta teoría son:

- Organización de las comunidades con el fin de equidad espacial.
- Preservar el medio ambiente. Crear un entorno armónico.
- Lograr las aspiraciones humanas.
- Respetar los valores sociales y las tradiciones culturales.
- Cubrir las necesidades básicas de la comunidad.

- Ofrecer la accesibilidad y los servicios públicos.

Con el fin de cumplir estos objetivos, en el ámbito de ciudad, se desarrolló un modelo de ciudad donde se facilita el acceso a la comunidad a los servicios y equipamientos, por medio de la localización de centralidades comunitarias de diferentes niveles de servicios, donde sin importar la extensión de una ciudad o comunidad deben acceder con facilidad todos los habitantes. De esta manera nace el modelo de ciudad “Dinápolis” donde el crecimiento de una ciudad o comunidad debe ir acompañado del crecimiento de su área central, basándose en un eje principal, ya que, de ello depende la localización de servicios y equipamientos a nivel de ciudad, el cual a su vez se ve implementado con centralidades menores donde se localizan equipamientos y servicios para comunidades de escala menor.

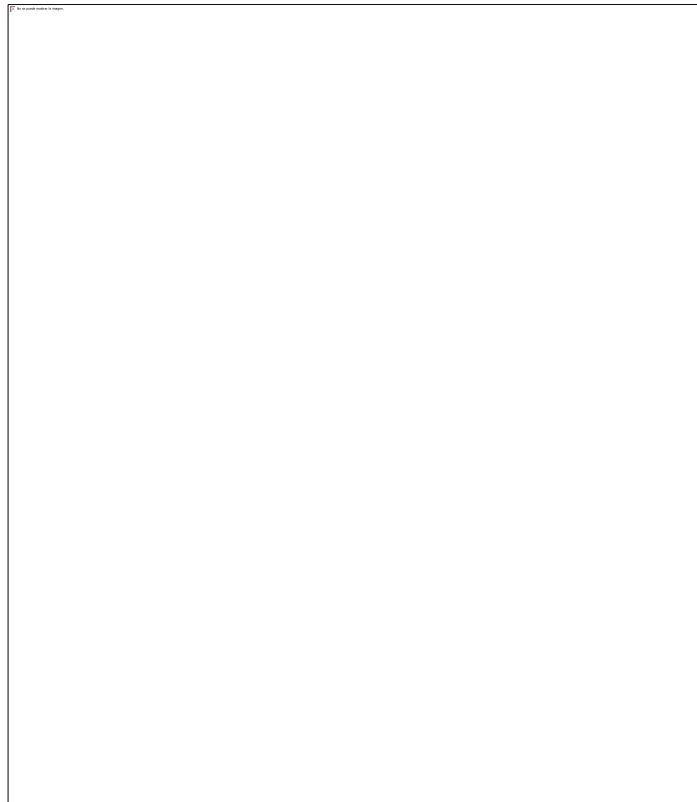


Figura 12: El modelo de ciudad de Dinápolis

Fuente: Tomado del trabajo de grado del Arq. Ioannis Alexiou, para optar por el título de Magíster, en Planeación Urbana y Regional. Pontificia Universidad Javeriana. 2002

Lineamientos de borde como espacio articulador

A partir de la configuración de la ciudad actual, en su dimensión territorial, con el estudio de la interpretación de los diferentes tipos morfológicos, las evoluciones de los núcleos urbanos y los espacios geográficos que dan lugar a los “ámbitos” de articulación territorial, se constituye la base de una nueva lectura del territorio, que define categorías formales así:

- Territorios Morfológicos: formados por ambientes urbanos producto de la localización sobre redes de comunicación y su disposición de acuerdo a la estructura espacial.
- Espacios Articuladores: conformados por bordes de particular actuación como rotulas o nodos regionales, corredores o elementos naturales que articulan un territorio y travesías o espacios agrícolas residuales, resultados de afectaciones de infraestructura.
- Crecimiento Urbano y Soporte Territorial: trazas propias de la región formadas por la interacción de la geografía y la historia, Estructura de ocupación Territorial o Distribución geográfica de los elementos físicos o materiales y las relaciones espaciales que entre ellos se establecen como parte del ejercicio de proyectar el territorio (Toro Vasco, Velasco Bernal, & Niño Soto, 2005)

Para finalizar, se tomará en consideración la postura de Jan Gehl, quien es arquitecto y ha ejercido la docencia en la Academia Real Danesa de Bellas Artes. Es socio fundador del estudio Gehl Architects – Urban Quality Consultants (Gehl Arquitectos – Consultores de Calidad Urbana) y ha escrito, entre otros, los libros *La humanización del espacio*, *Nuevos espacios públicos* y *Nuevos espacios urbanos*, que se encuentran traducidos al castellano. Sus proyectos

de mejora urbana se han implementado en Copenhague, Estocolmo, Rotterdam, Londres, Amman, Muscat, Melbourne, Sidney, San Francisco, Seattle y Nueva York. Es miembro honorario de RIBA (Instituto Real de Arquitectos Británicos), AIA (Instituto Americano de Arquitectos), RAIC (Instituto Real de Arquitectura de Canadá) y PIA (Instituto de Arquitectura de Pretoria).

Tener bordes activos y vitales es, sin lugar a dudas, el factor más importante cuando se trata de lograr un espacio urbano atractivo y vital. Contar con edificios estrechos, que a su vez tengan numerosas puertas y detalles de óptima manufactura al nivel de la vereda, también contribuye a que la vida urbana florezca y se extienda.

Cuando los bordes funcionan bien, ayudan a retroalimentar el círculo de la vida urbana. Las actividades se complementan entre sí, el número de experiencias posibles aumenta, los paseos peatonales se vuelven más seguros y las distancias parecieran acortarse (Gehl, 2014).

Esta conclusión compila lo que se busca con una propuesta de intervención urbanística. Los bordes, como visto en las teorías aquí expuestas son trascendentales en la integración y vitalidad de las zonas renovadas desde la planeación de nuevas dinámicas de uso.

Temas como preexistencia y permeabilidad son determinantes para conseguir la efectividad de los bordes y por ende el desarrollo óptimo que se planea con cada gran propuesta de renovación.

Conclusiones Teóricas

Según Lynch los bordes son límites de ciudad, concepto que refutamos y de los cuales concluimos que son una oportunidad de construir un modelo de ciudad organizada por medio del tejido urbano, el cual beneficie a los habitantes del sector.

En relación con los nodos de actividad según Dennis Rondinelli, son determinantes para la consolidación y reconocimiento de un sector que aporta diversidad de dinámicas.

Marco conceptual

“La accesibilidad física y la posibilidad de encuentro son los principales valores de las zonas urbanas y además el logro de su desarrollo económico”. Acher

El Proyecto de Renovación Urbana “La Capuchina – La Alameda” Sector Las Nieves, tiempo atrás se había planteado como temática abordada no solo por propuestas académicas, sino además, por propuestas de reforma a parciales que propenden por la recuperación de este sector, buscando transformar la falta de equilibrio e integración social desde la perspectiva de la accesibilidad y movilidad, criterio que ha jugado un papel protagónico para el enfoque de centralidad metropolitana y urbana desde el momento mismo de la génesis de la ciudad y en los procesos de expansión urbana como conector del centro tradicional.

Para este proyecto de Renovación se debe entender la materialización de conceptos como integración, consolidación, centralidad y accesibilidad urbana; tópicos importantes en la renovación que tienen como resultado innegable el desarrollo económico de una población organizada, funcional y compacta.

Accesibilidad y movilidad. La importancia de abordar estos conceptos como elementos de estudio se basa en la premisa de Jordi Borja, referente a la necesidad de un diálogo positivo entre centralidad y movilidad como reto para lograr el equilibrio e integración social en la ciudad (Gallegos, 2013).

La accesibilidad es otro concepto que interesa abordar por el beneficio social y el impacto económico que otorga a la ciudad.

Por otro lado, se analiza la movilidad vista más allá de los análisis urbanos, espaciales y funcionales de la acción de transitar por un espacio donde nace el comportamiento, el uso, el encuentro, la expresión cultural y el intercambio comercial. Se refiere entonces a la movilidad como práctica social de desplazarse. Con el objetivo de provocar intermediaciones entre población con diversos intereses y creando demandas que soporten una alta actividad de los oferentes. Se deben crear accesos directos que conecten de lado a lado universidades, centros culturales y sociales que incentiven diversos comercios nacientes y subsistentes en el sector de “Las Nieves”.

Accesibilidad.

“La accesibilidad física y la posibilidad de encuentro son más que nunca los principales valores de las zonas urbanas.” François Ascher

Conceptos teóricos de accesibilidad.

Lizárraga retoma el concepto de Laarman (1973) sobre la accesibilidad para reconocer que ésta “se vincula con la posibilidad de obtención del bien, del servicio o del contacto buscado, desde un determinado espacio, e incorpora elementos espaciales, temporales y tecnológicos”(Gallegos, 2013). La premisa deja entre ver que sectores subutilizados como la Carrera 12 y 13, siendo en potencia vías comerciales trascendentales para la comunicación directa entre entes homogéneos del sector, podrían convertirse en una inadvertida calzada de comercial, trayendo consigo además de desarrollo, seguridad y crecimiento socio-cultural.

Accesibilidad espacial.

Ortiz y Garnica indican que “las concentraciones de actividades que dependen de movimiento peatonal --usos mixtos con predominio comercial-- definen el ‘foco’ de centros o subcentros. Al ubicarse en las áreas más accesibles, estos usos se benefician de los altos niveles de movimiento peatonal”(Gallegos, 2013).

De ahí la importancia de proyectar para toda la población espacios visibles y próximos con las condiciones adecuadas, principalmente para los peatones a través del aprovechamiento de zonas abandonadas, en desuso o a las que únicamente se tiene acceso mediante el vehículo particular, como es el caso de los Planes Parciales comprendidos en la renovación del centro ampliado de Bogotá; de ésta forma se logrará que la zona se revitalice y cumpla con su deber de ser accesible.

Para ello es importante evaluar, como lo propone Ortiz y Garnica (2008), si el proyecto a realizar se encuentra bien ubicado, por lo que se requiere cuantificar el potencial del espacio para atraer movimiento peatonal mediante un modelo de accesibilidad de dos tipos:

- Accesibilidad por proximidad – consiste en analizar que el lugar del proyecto se encuentre a la menor distancia con respecto a otros espacios- En este sentido, se tienen referenciados en los Planes parciales de Renovación Urbana “El Triángulo de Fenicia”, “San Victorino”, “la Sabana” y “Estación Central” como núcleos de célula que en la zona de acceso provocarán una Sinapsis, formulando conectividad productora de resultados a beneficio de los diferentes tipos de Planes Parciales de Renovación Urbana involucrados.

- Accesibilidad por intermediación -se refiere a que los usuarios al tomar otras rutas de espacios cercanos pueden conectarse con el lugar del proyecto-. Esto hará de la zona actualmente poco transitada una valorizada oportunidad de comercio y finca raíz apetecible para inversionistas de diferentes nichos de mercado reunidos por la conexión de zonas unifuncionales que se cruzan entre sí permitiendo como ya dicho, nuevas relaciones de desarrollo y crecimiento socio-económico importantes.

Accesibilidad económica.

La accesibilidad económica va a estar condicionada en gran medida por el trabajo, Jiménez retoma la teoría de Beck (2000) quien menciona que “Lo que está en juego es la propia concepción del trabajo como elemento estructurante de la vida, de la integración y del conjunto de relaciones sociales. La vida personal y social, sus tiempos y sus ámbitos, está en gran medida condicionada por el trabajo, y es a través de él como la inmensa mayoría de las personas obtienen los recursos que necesitan para sobrevivir y que le permiten acceder a productos y servicios que le definen socialmente como integrado.”(Gallegos, 2013)

Por lo anterior, es necesario resaltar que el trabajo de igual forma está vinculado y condicionado por la educación, debido a que una persona con mayor preparación (como se esperaría) puede llegar a obtener un mejor puesto de trabajo y por lo tanto tendrá una mayor accesibilidad económica. Según esta premisa cabe resaltar que en la interacción y consolidación urbana se establecen todo tipo de relaciones comerciales y laborales que entregan mecanismos de emprendimiento y nueva oferta laboral, tal como, la consecución de recursos que incrementan el acceso económico necesario para sostener un comercio zonal rentable y creciente.

Accesibilidad social.

Una sociedad es accesible al ser equitativa y precisamente Atria (2004: 9) menciona que este tipo de sociedad debe asegurar la igualdad de oportunidades, es decir que no se limita a respetar la igualdad de las personas ante la ley, sino que también promueve la supresión de las barreras económicas y sociales o la compensación de las desigualdades que ellas generan y que impiden o dificultan la realización del potencial individual. Como ya se mencionó con anterioridad, el trabajo y la educación son claves en la estructura de oportunidades que principalmente favorecen la movilidad social ascendente, es decir, el pasar de un nivel económico bajo a un superior, lo que depende de dos aspectos: de la introducción en la estructura laboral y del acceso a la educación (Gallegos, 2013).

Sin embargo, el mismo reconoce que en la movilidad social ascendente se muestra una estructura de oportunidades que produce un efecto de acumulación de ventajas en la estructura social para quien ya se encontraba inmerso en la estructura laboral y desventajas para quien se encuentra en el proceso de introducción laboral o quien no tuvo acceso a una mejor educación, a lo que Robert Merton identificó como “el efecto Mateo”(Gallegos, 2013).

Para explicar mejor cómo opera este proceso de acumulación diferencial de las ventajas, Atria parafrasea a los evangelistas Mateo, Marcos y Lucas cuando expresan: “al que tiene, se le dará más, y tendrá de sobra; pero al que no tiene, hasta lo poco que tiene se le quitará”. Cuando habla del acceso a la estructura de oportunidades refiere que “los procesos de auto-selección individual y de selección social institucionalizada, interactúan y afectan las probabilidades sucesivas de acceso a la estructura de oportunidades”.

Crear la conexión es crear la oportunidad.

Movilidad.

“La historia de la época contemporánea es también de la movilidad urbana, es una movilidad que no se reduce solamente al desplazamiento en el espacio, es un proceso continuo, empezando por las estructuras y acabando por las relaciones sociales.” François Ascher

Conceptos de movilidad.

Es importante concebir la movilidad como aquella que reintegra el tejido social y urbano, entenderla como una acción que va más allá del hecho de desplazar y recorrer un espacio, que busca propiciar dinámicas de intercambio cultural entre las personas, promoviendo el encuentro, producción y expresión de identidades, sentido de pertenencia y reconocimiento.

Por lo anterior es importante retomar lo que Jirón, Lange y Bertrand proponen en cuanto a las decisiones que se toman respecto de la movilidad, mismas que además de incluir estudios de aforos, de impacto vial, impacto urbano, deben incluir estudios e información de ciencias sociales, psicología social, urbana y ambiental, salud pública, impacto ambiental y economía. Sin embargo, mencionan que “aún se requieren mayores aportes provenientes desde el ámbito del urbanismo y las ciencias sociales, ya que el análisis de la movilidad urbana cotidiana requiere abordarse atendiendo a la forma como ellas se organizan en patrones complejos que transforman las relaciones sociales”(Gallegos, 2013).

La Movilidad Urbana en el tiempo.

En la mayoría de las ciudades, durante las últimas décadas, los índices de motorización y la demanda de movilidad en automóviles han ido aumentando, como también ha aumentado el consumo de energía, la contaminación atmosférica, sonora y visual, así como los accidentes

viales. Ante esto se han realizado propuestas que promueven medios de transporte alternativos al automóvil. Sin embargo, lo más urgente es lograr una verdadera reflexión sobre las consecuencias que las decisiones en la ciudad tienen en el ámbito de la movilidad.

Lo anterior con el fin de definir la utilidad del espacio público y su objetivo en cuanto a movilidad. Pensando en NO migrar la congestión vehicular sino en establecer nuevos términos de ubicación y de senderos vehiculares y peatonales efectivos.

Movilidad urbana en función de la persona y su contexto.

François Ascher indicó la importancia de la movilidad como tema social y político por tres razones en particular: “Primero, porque es indispensable desde el punto de vista económico y social, ya que es una condición clave de acceso al mercado laboral; a una vivienda digna; a la educación; a la cultura; el ocio y a la familia. En este sentido, la movilidad es por una parte, precondition de los otros derechos, y por otra, una especie de derecho genérico con importancia social creciente. Segundo, porque la movilidad se convierte en un factor en la vida cotidiana de las personas, en otros términos, la movilidad no es un medio, es una parte de la vida por derecho propio y finalmente, porque la movilidad tiene un costo económico, social y medioambiental”(Gallegos, 2013).

Leguizamon plantea que “la movilidad urbana, es entendida como la tendencia de un ser humano a desplazarse en una ciudad [...] en términos de Montezuma ofrece una perspectiva de los individuos en su realidad socioeconómica y espacial (edad, género, categoría socio-laboral) más amplio que el término transporte, el cual se ha reducido a una visión cuantitativa y/o cualitativa de las infraestructuras y los desplazamientos relacionados con los 21 vehículos motorizados. En definitiva, la movilidad centra su estudio en la persona y su entorno desde un

plano integral, permitiendo descubrir y entender problemáticas de inequidad en la infraestructura vial; accesibilidad; movilidad o inmovilidad de las personas marginadas por su condición física y socio económica; de edad o género; sostenibilidad ambiental y social entre otros”(Gallegos, 2013).

En efecto, el tema de movilidad en la mayoría de los casos es considerado un tema de ingeniería de tránsito donde se dan soluciones a partir de estudios muy generales que dejan de lado las características de cada zona de la ciudad así como las condiciones de vida de la población. Otro aspecto que surge a partir de estas reflexiones es el estudio posterior a las soluciones ejecutadas, debe ser obligatoria la supervisión del impacto que los proyectos estén generando sobre la población.

Por otro lado, Montezuma señala que “el centrar la problemática en las necesidades de accesibilidad y movilidad del individuo y no en sus desplazamientos, permite comprender en qué medida las grandes transformaciones experimentadas por la sociedad y las urbes en desarrollo, inducen grandes modificaciones en las condiciones de vida de los estratos populares, grupos mayoritarios en las ciudades”(Gallegos, 2013).

Otro tema importante en el que debe centrarse el estudio de la movilidad es la posibilidad de las personas de acceder a todo tipo de servicio, ya que el acceso a los servicios contribuye al desarrollo humano de las personas. Un ejemplo evidente en la correlación de los distintos Planes Parciales, es “la interacción entre el ingreso económico de una persona y su movilidad, pues el ingreso puede condicionar la capacidad de movilidad y, a su vez, la movilidad puede ayudar a incrementar el ingreso por las oportunidades de acceso a educación y al mercado laboral de la

persona” (Gallegos, 2013). Aplicado a la zona Campo de acción de la sinapsis entre los Planes parciales contemplados en la ampliación del centro de la ciudad.

Movilidad social urbana.

Hernández y Tello mencionan que “la movilidad social es el desplazamiento de un individuo de un estrato social a otro, ya sea superior o inferior. Por ejemplo: la transformación de la población rural en urbana, de agrícola en industrial, de las ocupaciones menos pagadas a la mejor pagada, de las regiones pobres a las más desarrolladas, del campesinado sin tierra al pequeño propietario, en general de los que ascienden de los estratos más bajos a los más altos”(Gallegos, 2013).

No hay mayor provecho de la actividad de accesibilidad que la del enriquecimiento mutuo en el epicentro de las vías conectoras de los diferentes proyectos.

Otros Conceptos De Conectividad, Accesibilidad Y Movilidad

Para evitar una confusión entre el concepto de accesibilidad y conectividad, la Fundación RACC (2007: 40) indica que:

- La conectividad se refiere a la posibilidad de vinculación o enlace directo entre distintos puntos en un espacio, lo que favorece la movilidad.
- La accesibilidad es la facilidad con la que una persona puede llegar de un lugar a otro, lo que implica calidad en las condiciones de movilidad.

Continúa con la definición de movilidad: serie de desplazamientos que realiza una persona, ya sea en un área urbana o rural, por diversos motivos (empleo, salud, recreación, educación,

entre otros.) y esta se va denominar movilidad urbana cuando el tránsito se realiza dentro de la ciudad.

Por lo anterior, el principal problema observado en las nuevas centralidades es la falta de accesibilidad, debido a tres factores:

- i. La generación de espacios aislados.

La generación de centralidades no siempre alcanza a reconocer los “baches” o espacios sin vitalidad que se pueden concebir luego de no dar uso a todos un sector por medio de la sinapsis entre los nodos o polos, lo cual se podría evitar dando continuidad e integrando proyectos o planes parciales entre sí.

- ii. La introducción de infraestructura que favorece principalmente la movilidad motorizada.

Cada vez que se piensa en estrategias de movilidad en aras de accesibilidad vehicular se puede llegar a desestimar la efectividad de los bordes como articuladores, esto provoca que se solucionen temas de movilidad más no de vitalidad necesariamente.

- iii. La carencia de calidad en el servicio del transporte público.

La calidad en el servicio de transporte público no siempre responde a las necesidades de expansión o visión urbana (centralidades), ya que, las centralidades siempre atraerán más usuarios lo que definitivamente pone a prueba todos los sistemas mayormente en las horas de máxima afluencia, esto revela la condición de que pocos sistemas pueden ofrecer la misma calidad o por lo menos una calidad aceptable en tales condiciones.

Como señala Bourdin “estamos ante una sociedad deslocalizada, inscrita en la lógica de la mundialización y el surgimiento de un mundo virtual, se inscribe en el modelo de consumo, donde se separan y reúnen individuos y no grupos”(Gallegos, 2013).

Por lo tanto, es importante que en los grandes desarrollos urbanos se apueste por la producción de subcentros que retomen las características y valores que identifican a los centros de barrio donde la permanencia e integración social se contraponen a los grandes flujos de personas, mercancías e información. Precisamente, la integración social “es un valor que la economía capitalista pone en peligro”, dando lugar a esta dinámica de individualización.

Lo que busca la sinapsis es ampliar considerablemente el área de mayor afluencia llegando a alcanzar cada vez más productividad del espacio; convirtiendo zonas comunes en rentables suelos testigos de crecimiento socioeconómico y “vinculación o enlace directo entre distintos puntos aportantes en un espacio”. En conclusión, “la centralidad surge como apoyo y equilibrio para el desarrollo de la ciudad en donde se realizan intercambios colectivos”. La accesibilidad juega un papel importante en la formación de las centralidades y, en ellas, las actividades se distribuyen de manera espacial a partir de una clasificación jerárquica, siendo el centro de la ciudad el que ocupa el rango más importante rodeado de sub-centralidades de jerarquías diferentes. Pero, además, estas centralidades pueden ser “espacio de los flujos” donde definitivamente suceden encuentros que traen desarrollo y conexión de intereses así como su respectivo intercambio.

Dado que la mira central de esta intervención estará puesta en la gran propuesta de renovación urbana, los planes parciales, predio a predio y su correlación; será necesario plantear algunos parámetros que sirvan de ejes conceptuales sobre los cuales se apoye la propuesta de

abordar un proyecto en una gran zona de renovación que está limitada y dividida interiormente por unos bordes que están siendo obstáculos dentro de la construcción de tejido urbano que se busca con la renovación.

- Bordes: Los bordes organizan, brindan confort y seguridad dentro del Modelo de ciudad que todos deseamos, los bordes no son limitaciones, también estimulan los sentidos, articulan grandes partes de ciudad, construyendo ciudad.

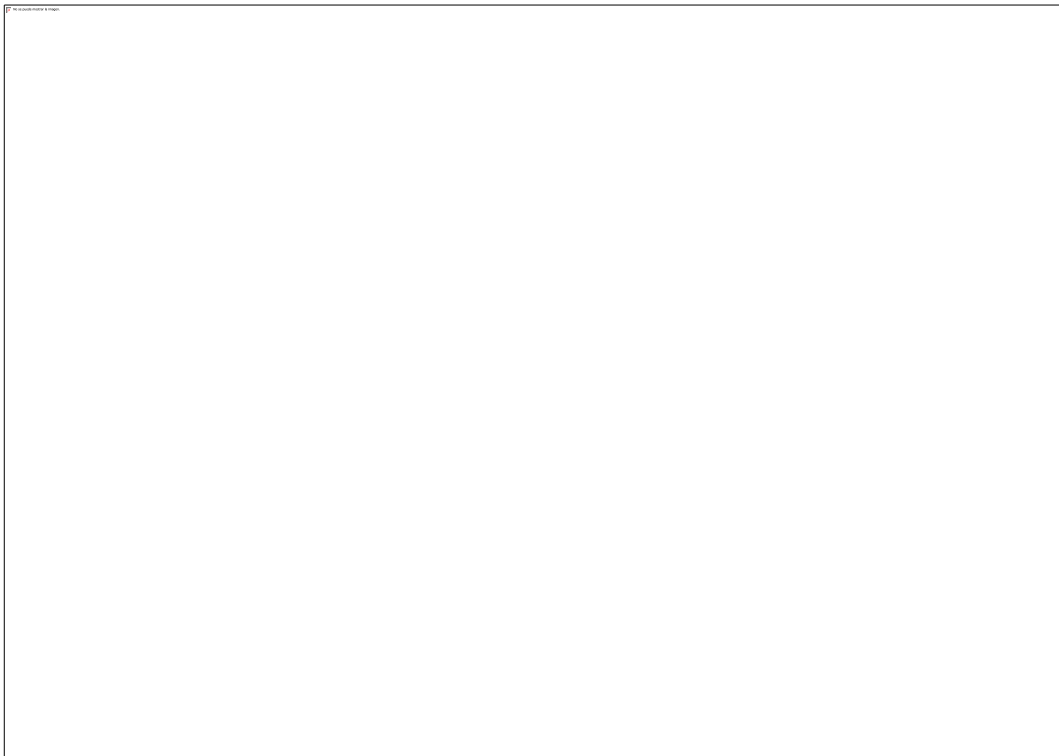


Figura 13: Bordes

Para entender este concepto es necesario tomar como borde los parámetros propuestos por Jan Gehl, Ciudades para la gente (2014):

El lugar donde los edificios se encuentran con la ciudad, es a su vez el umbral a través del cual entramos y salimos de nuestras viviendas y oficinas, la zona donde el interior y el exterior entran en contacto. Este es el lugar donde la ciudad se encuentra con los edificios. (p.75)

Además, también se refiere a los límites entre manzanas, barrios, UPZ, planes parciales o incluso entre zonas comerciales mono-funcionales.

Es entendido en la forma más simple como la “línea que limita la parte exterior o más alejada del centro de una cosa, el margen, orilla o extremo” (Real Academia Española). En la mayoría de casos se comportan como límites o barreras entre diferentes territorios e impiden la interacción entre ellos, la premisa a partir de una propuesta de renovación urbana busca convertirlos en elementos articuladores que propendan por la composición del tejido urbano que se ha venido desarrollando con la evolución del urbanismo.

- Variedad: Variedad de morfologías, usos, actividades, dinámicas, que le dan una identificación al sector.

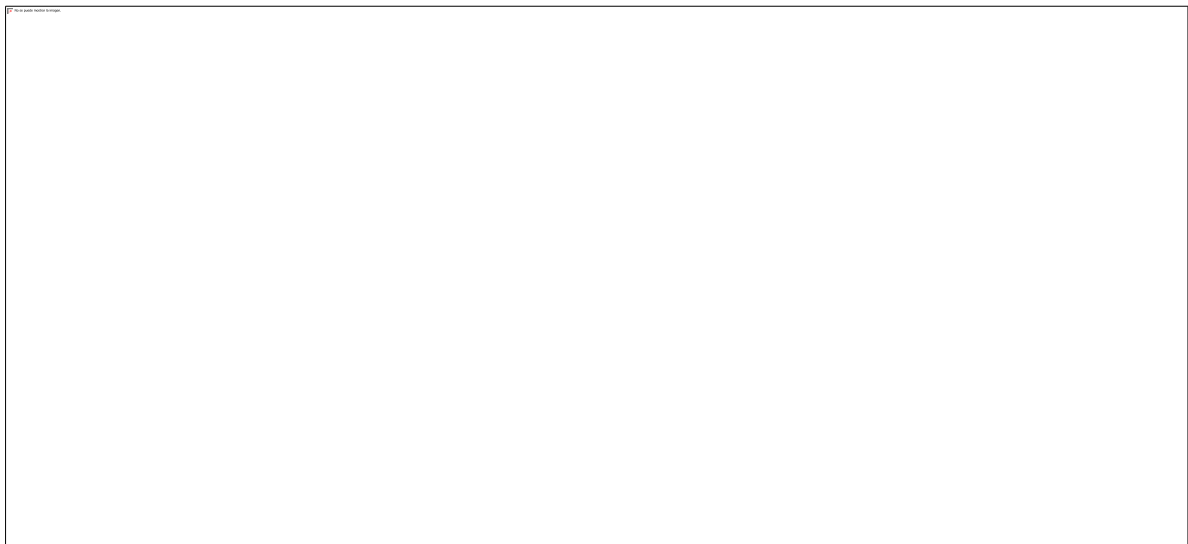


Figura 14: Variedad

Particularmente se refiere a los usos, maximizar la variedad de actividades en la zona, de esta manera la volumetría arquitectónica, debe responder a la variedad y la necesidad, en este caso el plan parcial busca reorganizar y complementar los usos existentes para devolverle la vitalidad al sector. Los distintos servicios urbanos deben estar ubicados de modo tal que no haya que caminar mucho para ir de uno a otro y para que siempre haya personas y sucesos alrededor de ellos. Uno de los principios de la variedad comprende abrir los bordes entre la ciudad y los edificios de modo tal que las actividades en los dos ámbitos puedan funcionar conjuntamente.

- Permeabilidad: Pensando en el peatón como determinante principal, la mejora de la trama urbana para reducir grandes recorridos e invite a las personas a usar sistemas de transporte alternativos que sean amigables con el medio ambiente.

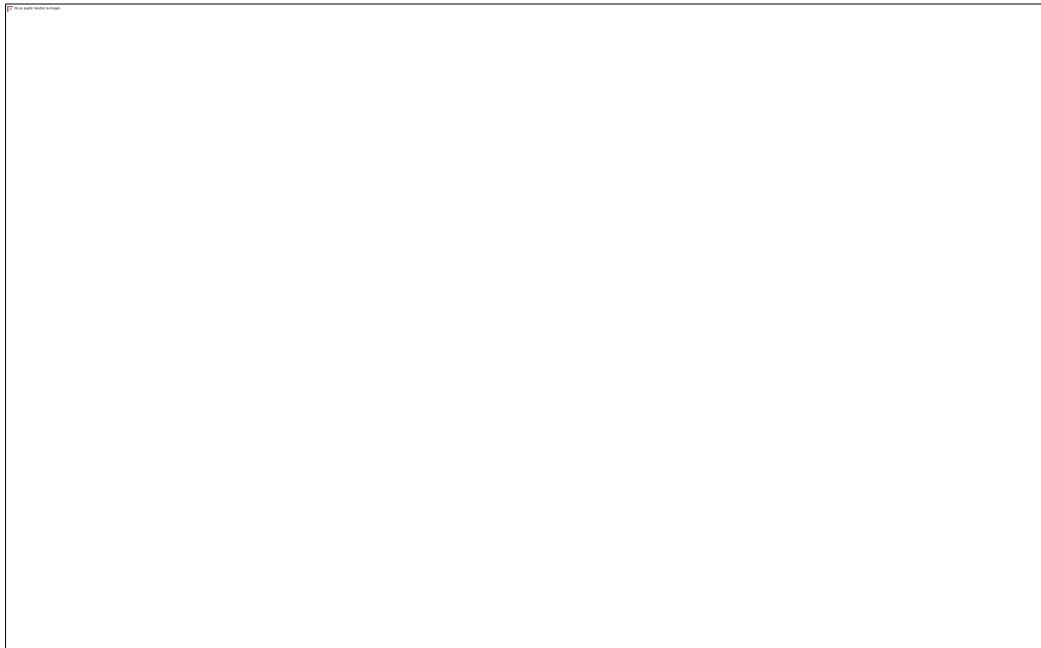


Figura 15: Permeabilidad

Lugares accesibles que ofrecen alternativas al peatón, número de recorridos alternativos de un entorno, cualidad importante para lugares receptivos están directamente relacionado con la

traza urbana, el polígono se encuentra sectorizado, y cuenta con facilidad de desplazamiento para los peatones pero con gran aglomeración en algunas zonas son casi restringidas porque a pesar de su accesibilidad a los recorridos en casi todas las direcciones, algunos sectores son altamente peligrosos.

- Legibilidad: La descripción de una pieza urbana legible y organizada para la lectura de ciudad que esta pueda brindar hacia las generaciones futuras.

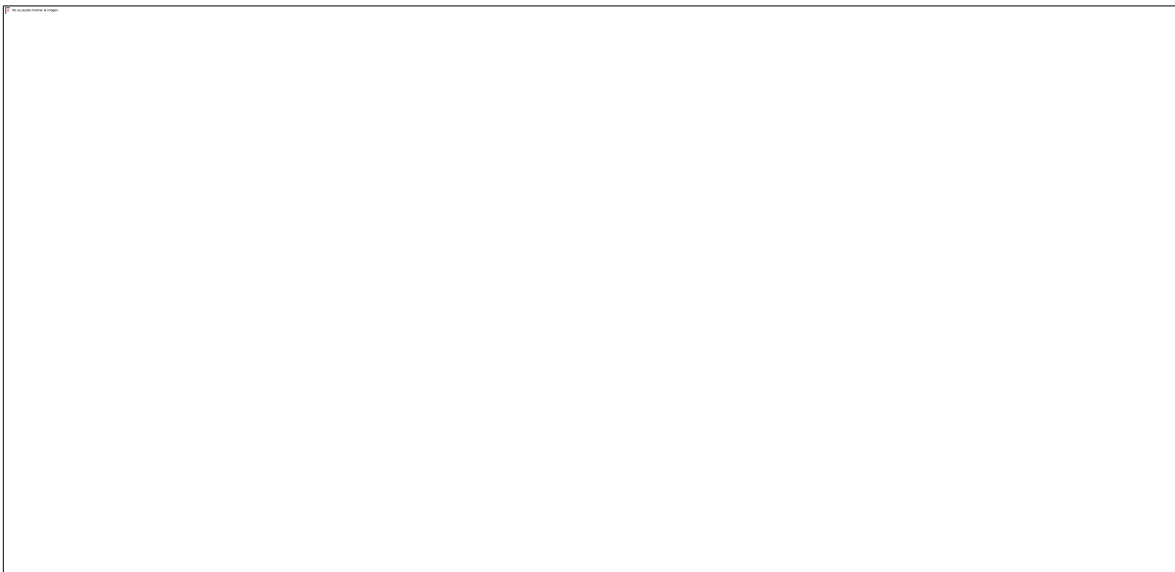


Figura 16: Legibilidad

Fácil entendimiento de su estructura, trama de relaciones y usos establecidos, identificación de calles e encrucijadas, permitiendo tomar decisiones de volumetría y delimitación de espacio público, decisiones que se tomaran en el diagnóstico de análisis se determinaran el espacio y zonas verdes de faciliten la lectura funcional del sector.

- Imagen apropiada: Interpretación de la gente directamente con los espacios que brinda la ciudad.

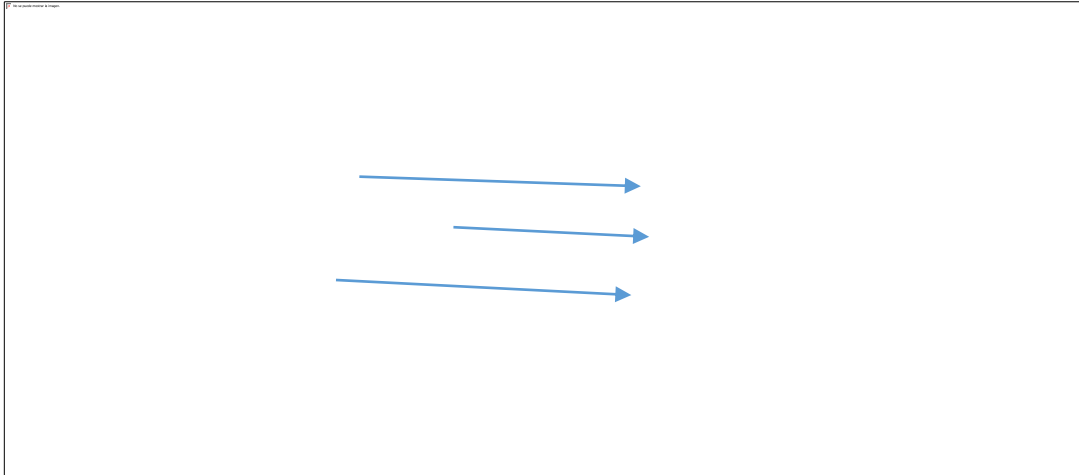


Figura 17: Imagen apropiada

Hace referencia directamente a la interpretación que hace la gente directamente de los espacios, las personas analizan un lugar encontrándoles un significado específico. Por otro lado, la edición estrecha con muchas puertas que cuentan con un remate de ritmo vertical, ayudan a mejorar la experiencia del peatón. La presencia de actividades en los locales sobre la calle y la variedad de usos que presentan, interactuando con lo que ocurre en su entorno, también es un impacto sobre la calidad de la vida urbana.

- Versatilidad: Espacios que brindan mayor funcionalidad, variedad de actividades creando dinámicas que permitan mejorar la vitalidad en el sector.

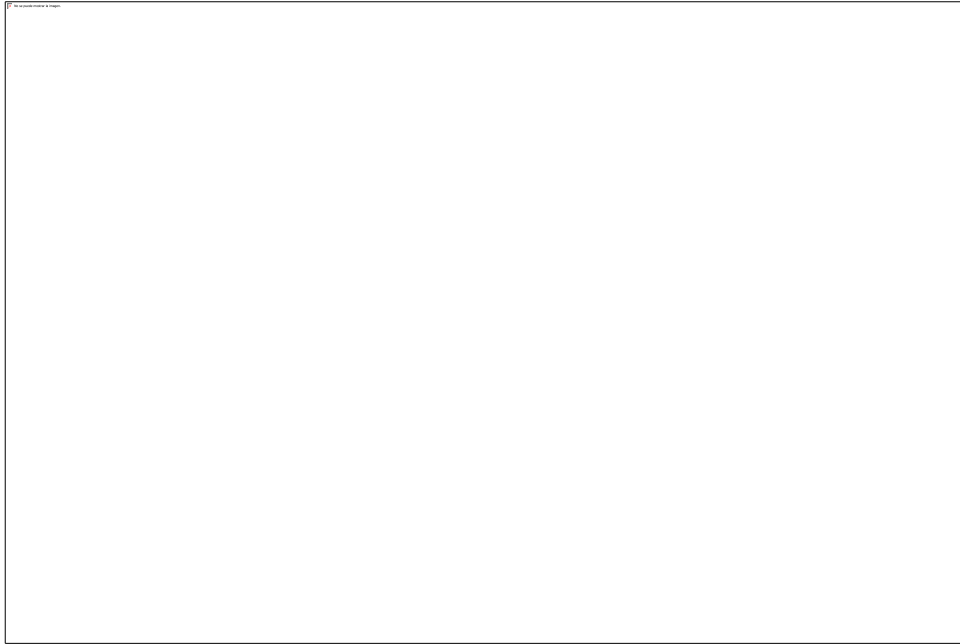


Figura 18: Versatilidad

Hace referencia a los espacios que deben ser utilizados para actividades diversas que ofrecen a los usuarios más opciones que aquellos cuyo uso se reduce a una única función (zonas mono-funcionales), la conexión entre nodos educativos y administrativos generan desplazamientos y consumo en el sector comercial de san Victorino, además del consumo que genera y sustenta el comercio de alto impacto que atrae usuarios de los nodos de comercio automotriz y casi toca la ciudad.

El planeamiento y el diseño pueden influir el tipo de actividades al aire libre que se quieran desarrollar, pero para alentar a la gente a usarlos también hay que incluir protección, seguridad, y una razonable cantidad de espacio y equipamiento adecuado que provea un atractivo visual y la utilización óptima que se busca de los espacios para propiciar directamente integración de las zonas inter-bordes.

Los estudios sobre vida urbana que se realizaron en Copenhague y en Melbourne(Gehl, 2014) señalan que además de alentar a la gente a caminar, también es importante invitarla a participar de una vida urbana vital y variada, lo cual va ligado a las condiciones que desde el plan atomizado se garanticen a los usuarios.

- Personalización: La vitalidad que brindan los espacios hacen una pieza de ciudad más segura y confiable.

Cualidades y características que aportan vitalidad al espacio, valorar positivamente la participación pública ya que la mayoría de las personas deben vivir en lugares diseñados por otros, hacer mayor énfasis en la personalización de los usuarios por su entorno.

Se trata de fortalecer los estímulos que alienten a la gente a permanecer más tiempo en el espacio público, ya que la presencia de pocas personas que pasan mucho tiempo en un lugar provoca la misma sensación de vitalidad que el hecho de que haya mucha gente que permanezca por un tiempo cortó. De todos los principios y métodos que hay disponibles para reforzar la vida urbana, alentar a la gente a que se quede más tiempo es la más simple y la más efectiva.

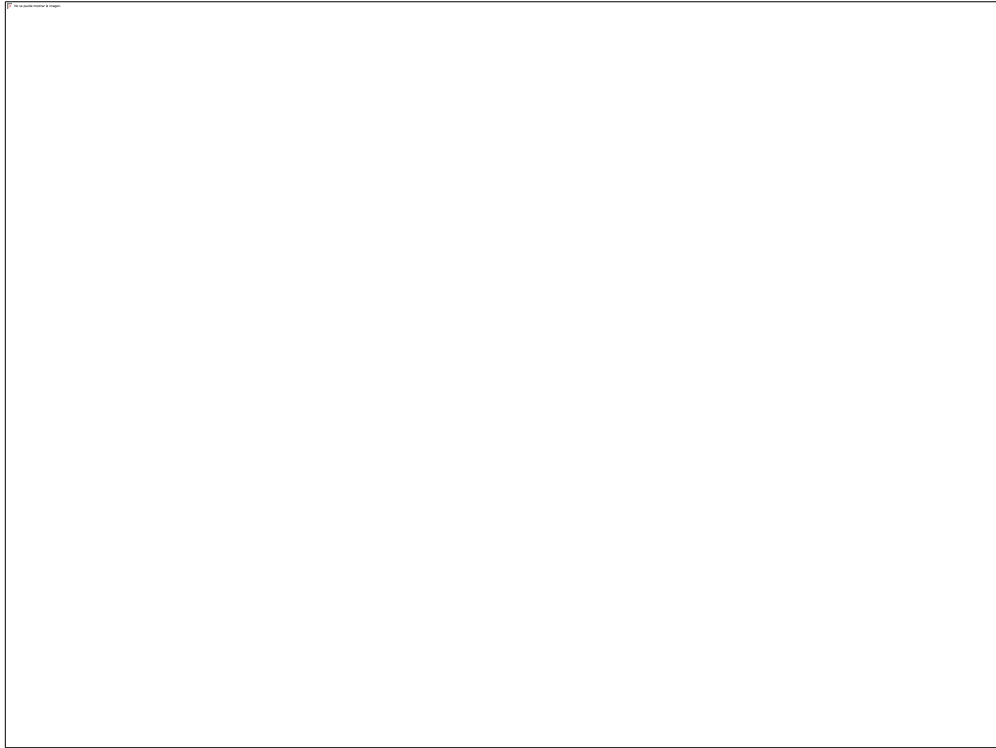


Figura 19: Personalización

- Riqueza visual-perceptiva: Se busca la experiencia sensorial para enriquecer la imagen del sector, esto va de la mano de los sistemas de construcción que se implementen en el sector

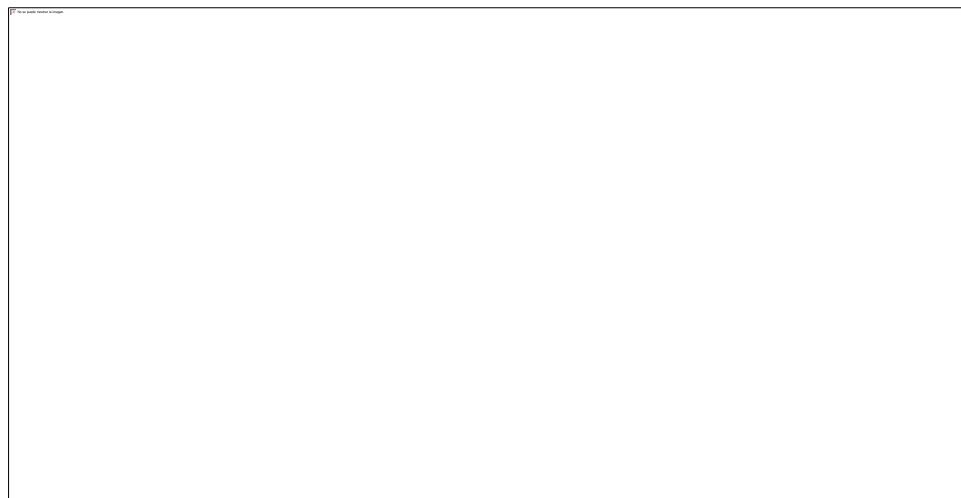


Figura 20: Riqueza visual - Perceptiva

La vista es el sentido dominante, por lo cual, las alternativas de proyecto que incrementen las experiencias sensoriales que podrían disfrutar los usuarios.

Tanto los senderos como las calles pueden ser caracterizados como espacios de movimiento, ya que su forma está directamente conectada a la forma en que se mueven los pies. Así, las plazas asumen una forma espacial que está en sintonía con el ojo humano y su potencial para observar hechos que ocurren dentro de un rango de 100 metros. Mientras que las señales de tránsito alientan el movimiento, las plazas invitan a permanecer. Podríamos asumir que los espacios de movimiento dicen “avance”, toda vez que las plazas nos dicen lo contrario: “pare y observe qué está ocurriendo aquí”. Tanto los pies como los ojos han dejado marcas indelebles en la historia del planeamiento urbano. Los elementos básicos con los cuales se hace arquitectura urbana son el espacio de movimiento (las calles) y el de la experiencia (la plaza).

El enfoque es trabajar con la escala humana significa, básicamente, proveer buenos espacios urbanos que tengan en cuenta estas características dictadas por el cuerpo humano.

Un gran principio es integrar los servicios de la ciudad hasta lograr versatilidad urbana, experiencias más diversas, sostenibilidad social y una sensación de seguridad en cada una de las zonas de la gran propuesta de Renovación.

Referentes Internacionales

A continuación se detallan algunos referentes internacionales.

San Berillo Master Plan

San Berillo Master Plan es un proyecto urbano realizado en la ciudad de Catania, Italia, el proyecto fue ejecutado en una zona con muy mala reputación, el objetivo del proyecto es

comunicar el centro de la ciudad con el borde oceánico llamado mar jónico. Con respecto al proyecto, San Berilio Master Plan brinda una variedad de usos relacionados a lo residencial y comercial convirtiéndose en un centro urbano atractivo.

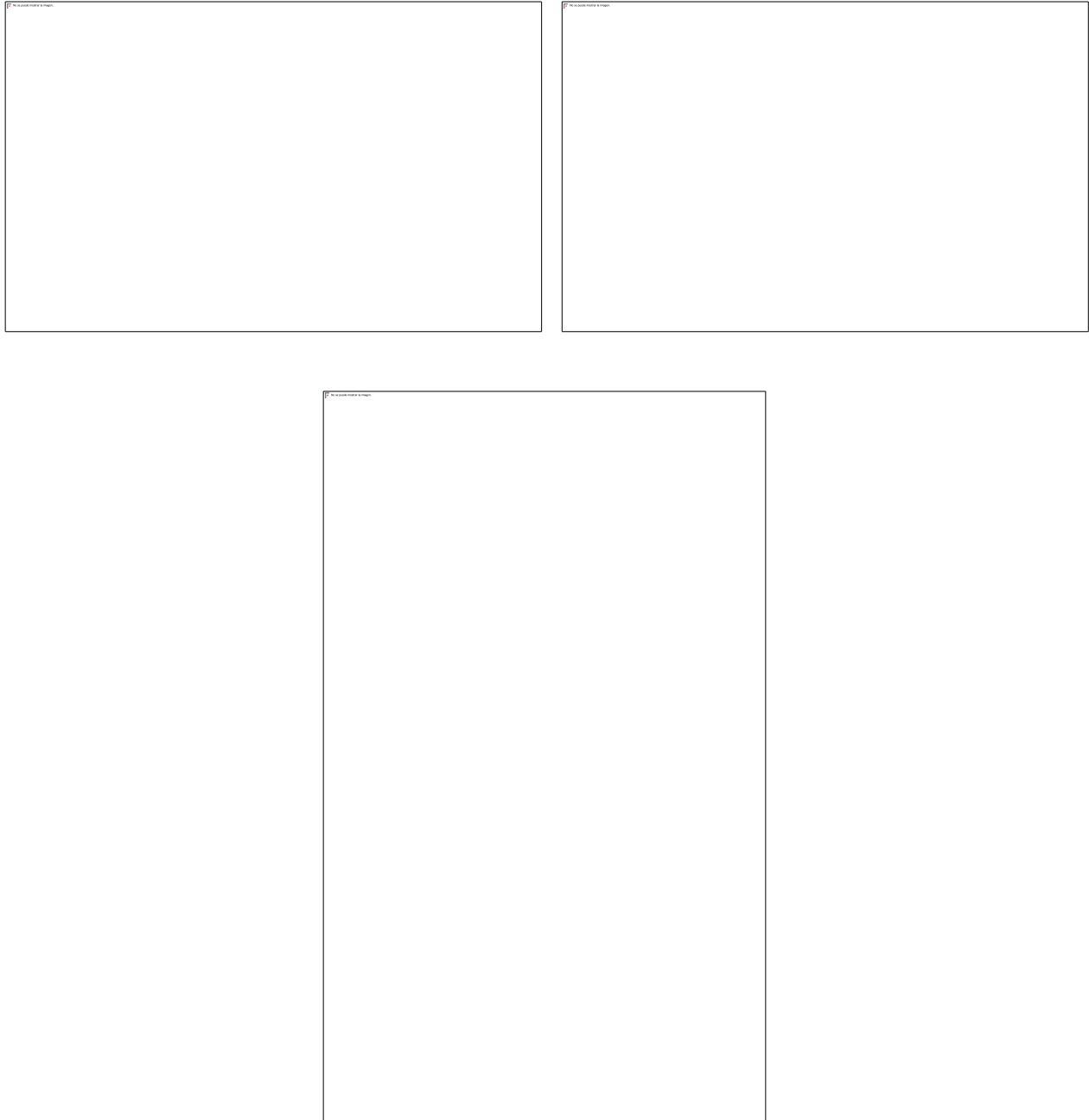


Figura 21. San Berilio Master Plan

Fuente: Disponible online: <http://www.arch2o.com/san-berillo-master-plan-mario-cucinella-architects/>

The Green Dunes Urban Park

El Green Dunes Urban Park es un proyecto ubicado en Beijín articula dos principales vías importantes de La ciudad, brinda un gran parque sostenible en diferentes niveles con variedad de usos relacionados con grandes centros administrativos, implementando mejoras en el sistema de transporte alternativo.

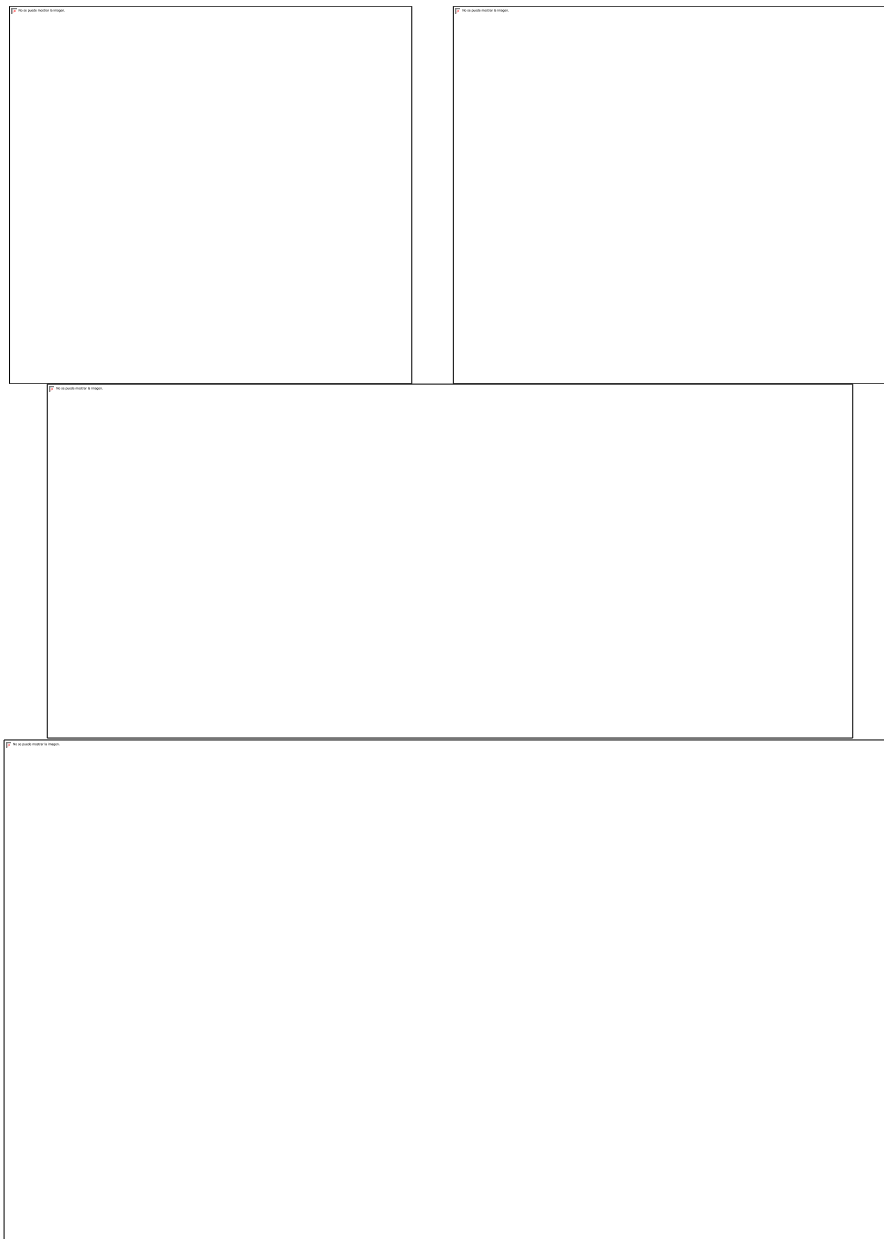


Figura 22. Green Dunes Urban Park

Fuente: Disponible online: <http://www.arch2o.com/the-green-dunes-urban-park-girimun-architects/>

Referentes nacionales

Los referentes a nivel nacional son:

Plan parcial la sabana

Decreto 073 del 2005 aprobó el plan parcial la sabana que busca revitalizar un sector en el centro de la ciudad que tiene gran importancia histórica al encontrarse junto a la Estación de la Sabana. Con este proyecto se busca:

- Un proceso de revitalización del sector para atraer nueva población
- Generar vivienda como objetivo principal del proyecto

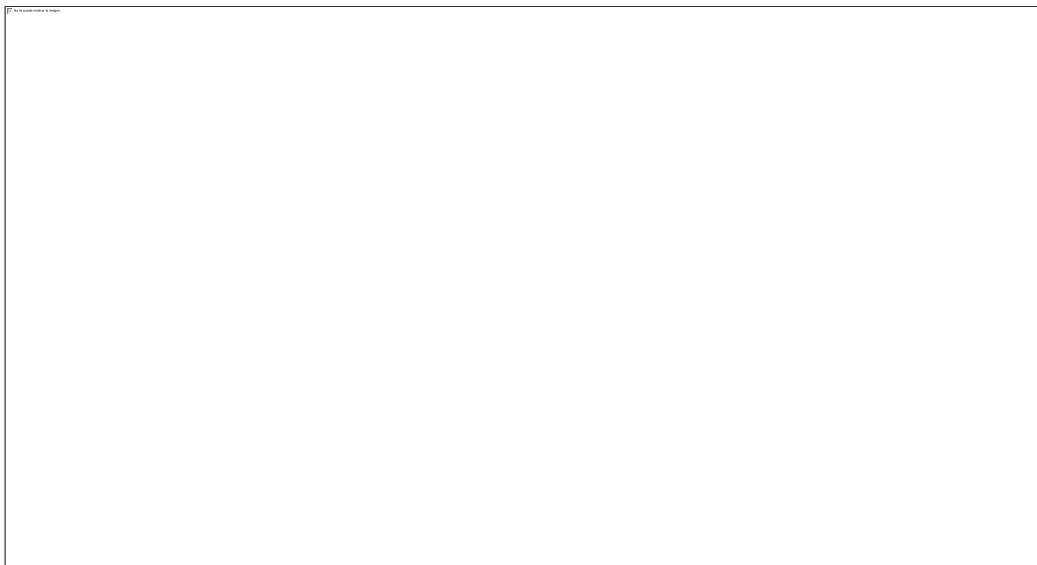


Figura 23. PLAN PARCIAL “LA SABANA”

Fuente: Adaptado de PLAN PARCIAL “LA SABANA”: RENOVACION URBANA, RENOVACIÓN HUMANA BOGOTÁ D.C.

Análisis referente al edificio de la Contraloría general de la república de Colombia

Los usos identificados en la Contraloría Ubicada en la carrera decima con calle 17 son servicios y comercio, esto permite una integridad de usos compatibles beneficiando a la vitalidad

que este espacio ofrece con el entorno en el que está rodeado, integra los Usos por medio de un espacio público agradable que genera sensación de seguridad.

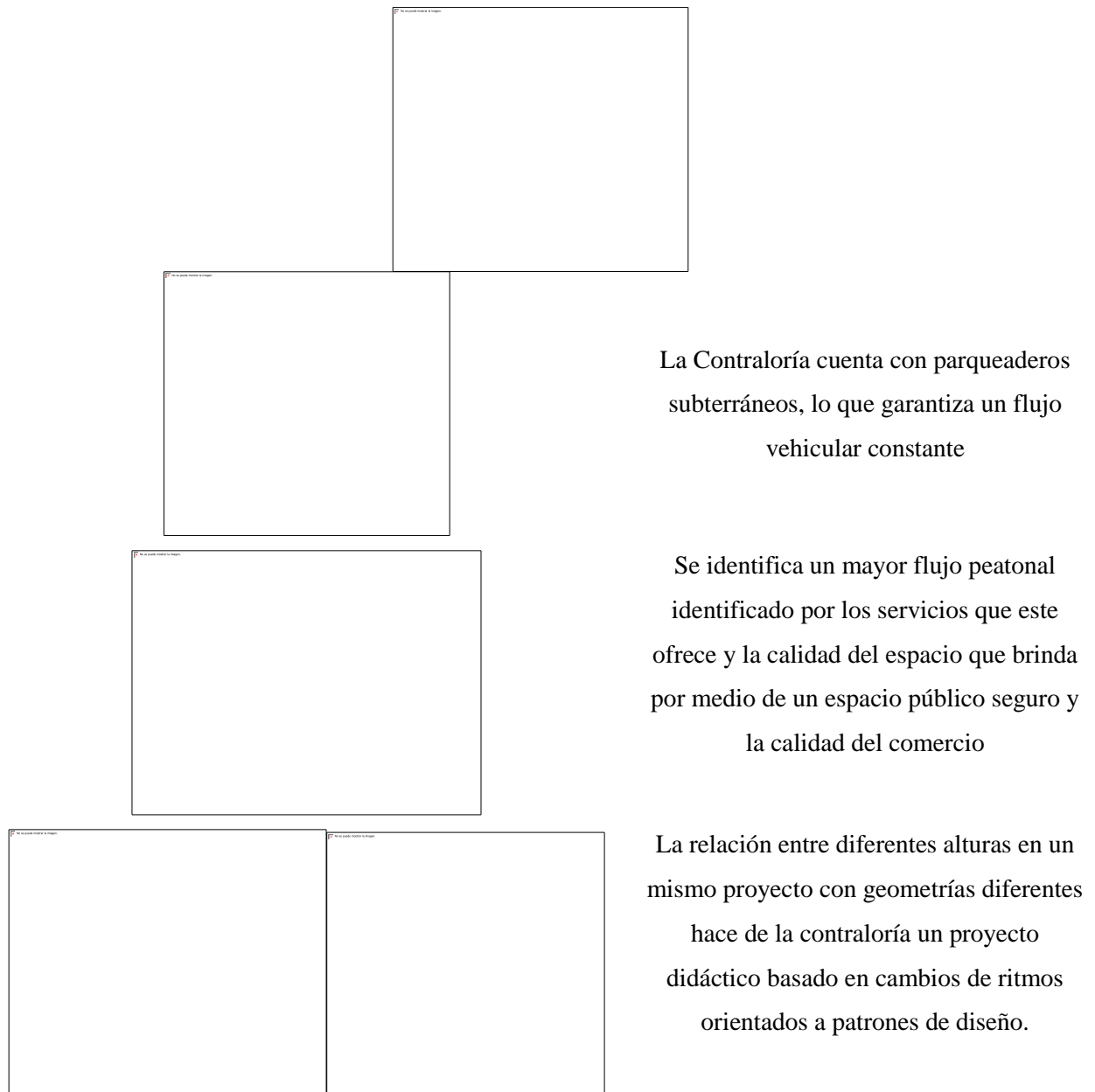


Figura 24. Análisis referente al edificio de la Contraloría general de la república de Colombia
Fuente:Elaboracion propia

Metodología

La metodología que se siguió en esta propuesta se describe a continuación:

- a) Investigación sobre la importancia de la renovación dentro del crecimiento de la ciudad de Bogotá. Por medio del Planes parciales de Renovación Urbana e instrumentos como bases de datos, encuestas, datos históricos, datos actuales (POT) y reconocimiento de campo.
- b) Identificación de las modalidades de renovación y se identificó la modalidad que regirá el proyecto de grado Plan Parcial La Alameda y La Capuchina.
- c) Propuesta de una estrategia de intervención urbana para grandes zonas de renovación.
- d) Identificación de los Planes Parciales propuestos en la zona que se conservaran y se mantendrán y respetara su proceso de ejecución sin proponer nuevas ocupaciones en ellos.
- e) Definición de las zonas de influencia, análisis e intervención y se realizó el análisis de cada una de esas zonas.
- f) Determinación de las unidades de actuación urbana de acuerdo al diagnóstico resultante del análisis.
- g) Definición de una propuesta general que permita relacionar el área de influencia y análisis con la ciudad.
- h) Identificación de los inmuebles de carácter histórico y cultural declarados que se pueden conservar y que tienen posibilidad de intervención.

- i) Identificación de bordes destacados del sector para caracterizar problemática y oportunidades de intervención.
- j) Propuesta de una estrategia de intervención a partir del entendimiento de los bordes como espacios articuladores de la ciudad actual y no como barrera.



Figura 25: Áreas de oportunidad

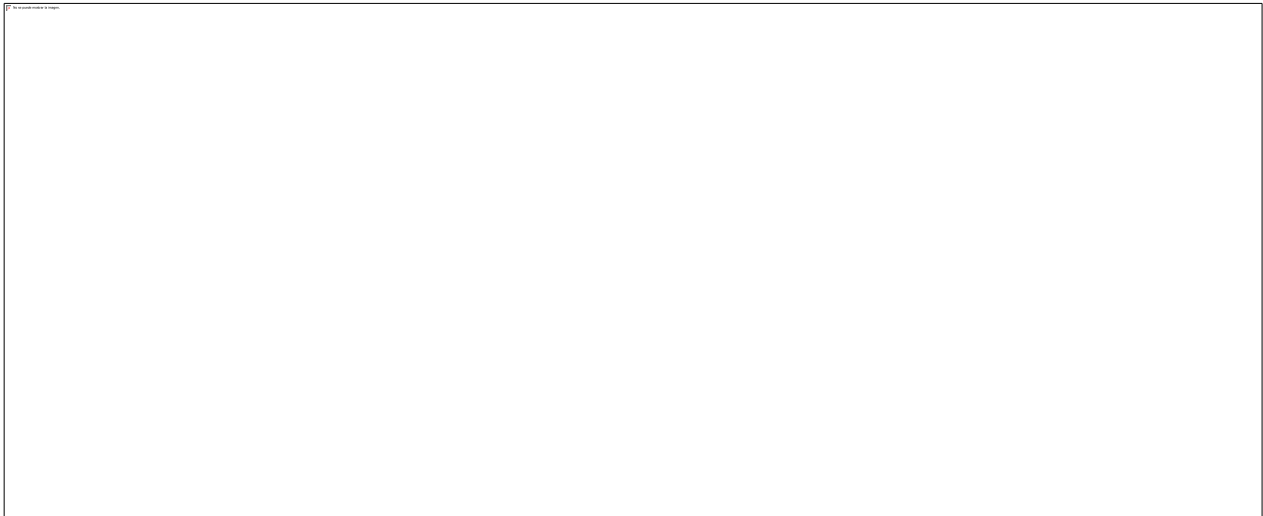


Figura 26: Áreas de oportunidades de intervención

Resultados y estrategias para la renovación urbana en grandes extensiones del sector Las Nieves

Estrategia

“A partir del análisis de los bordes se encuentran unas relaciones y tensiones de carácter longitudinal y transversal para lo cual se establece una propuesta general partiendo de la caracterización y entendimiento de los siguientes bordes”



Figura 27: Caracterización borde de la Av. Caracas



Figura 28: caracterización borde de la carrera 10

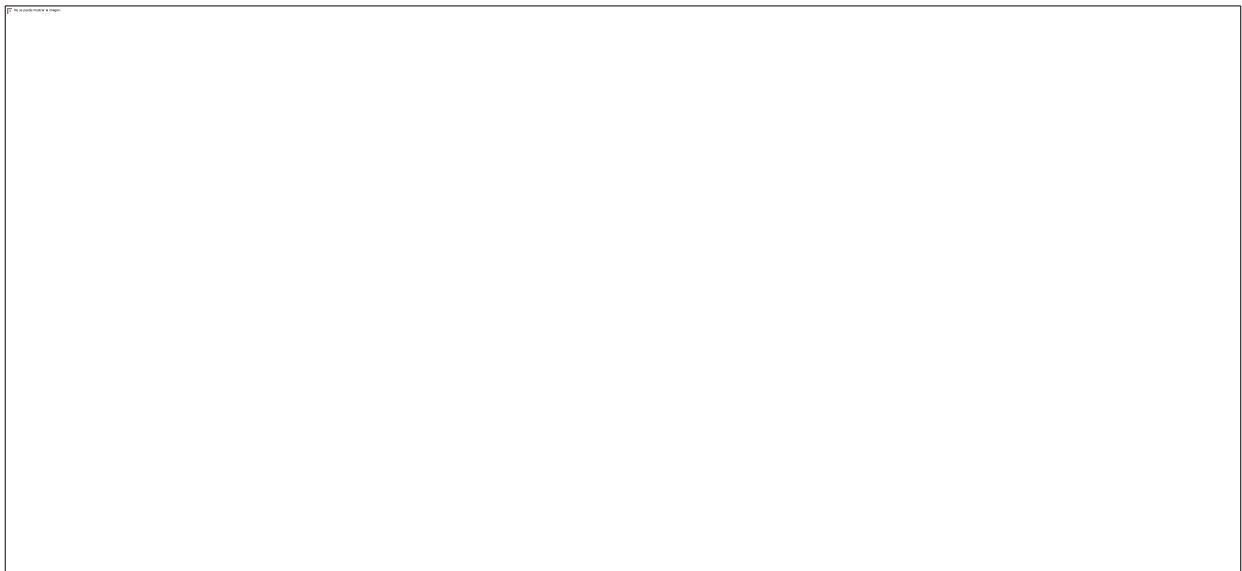


Figura 29: Caracterización borde de la calle 19



Figura 30: Caracterización borde de la carrera 13

Propuesta



Figura 31: Propuesta

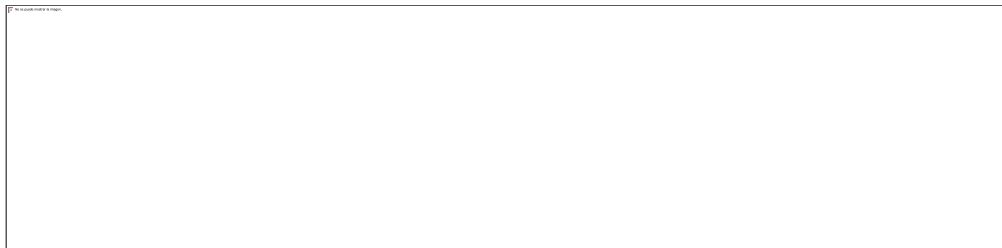
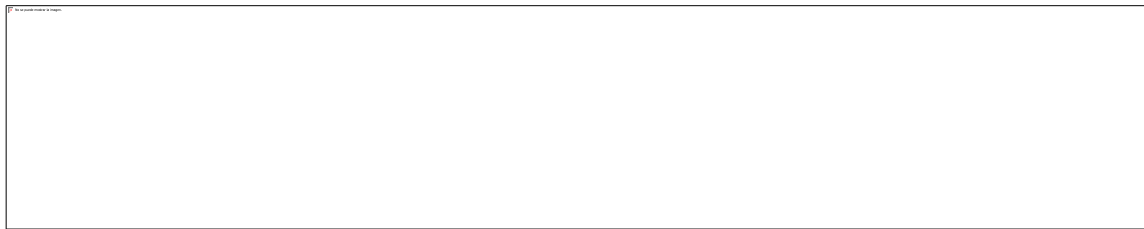
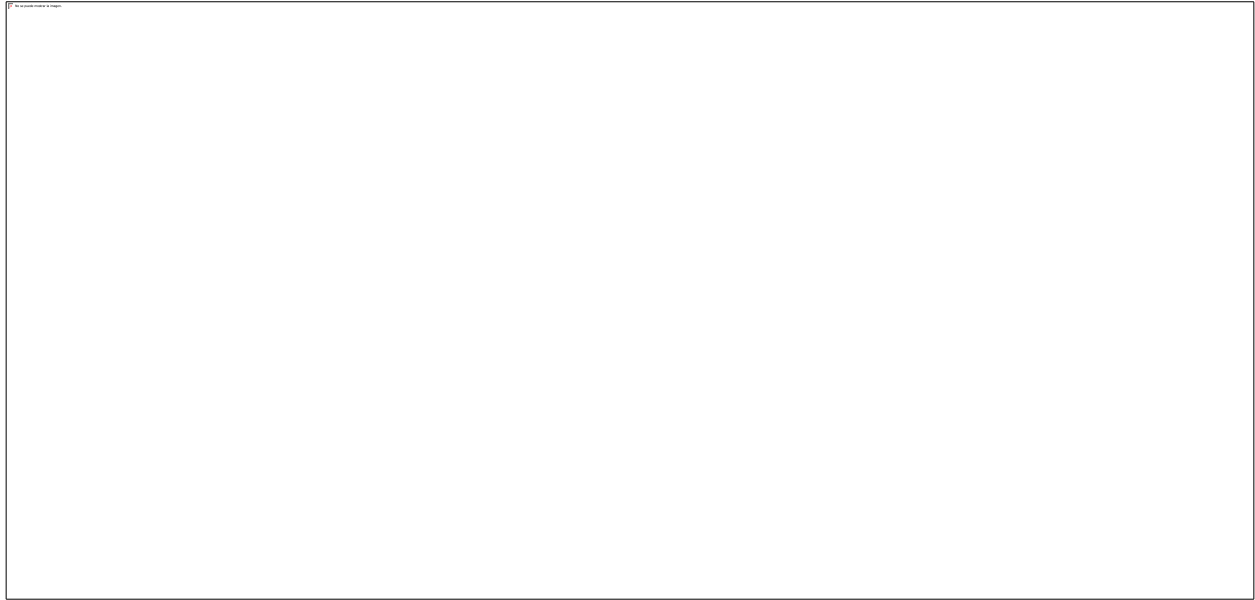


Figura 32.Plano propuesta en plata y cortes.



Figura 33. Plano propuesta de circulaciones

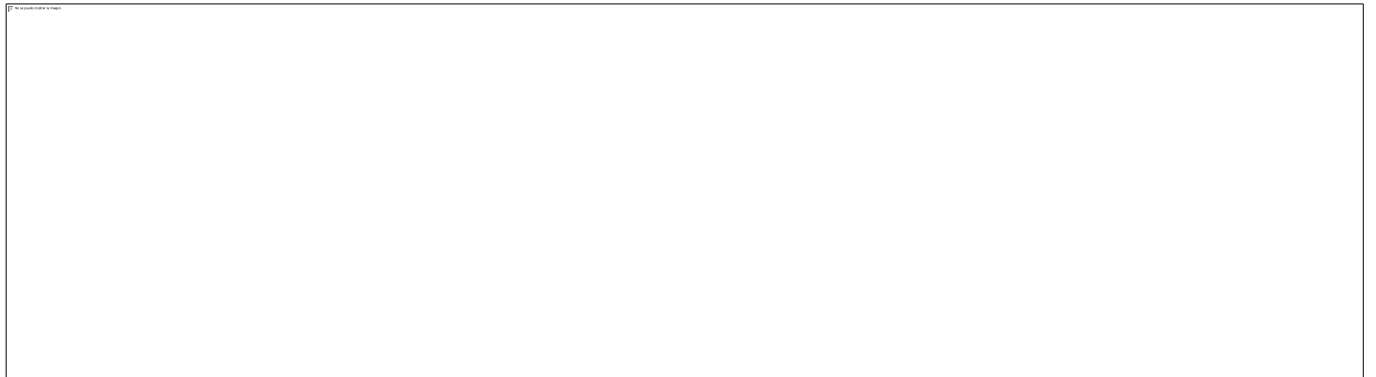


Figura 34. Usos y cortes

Conclusiones

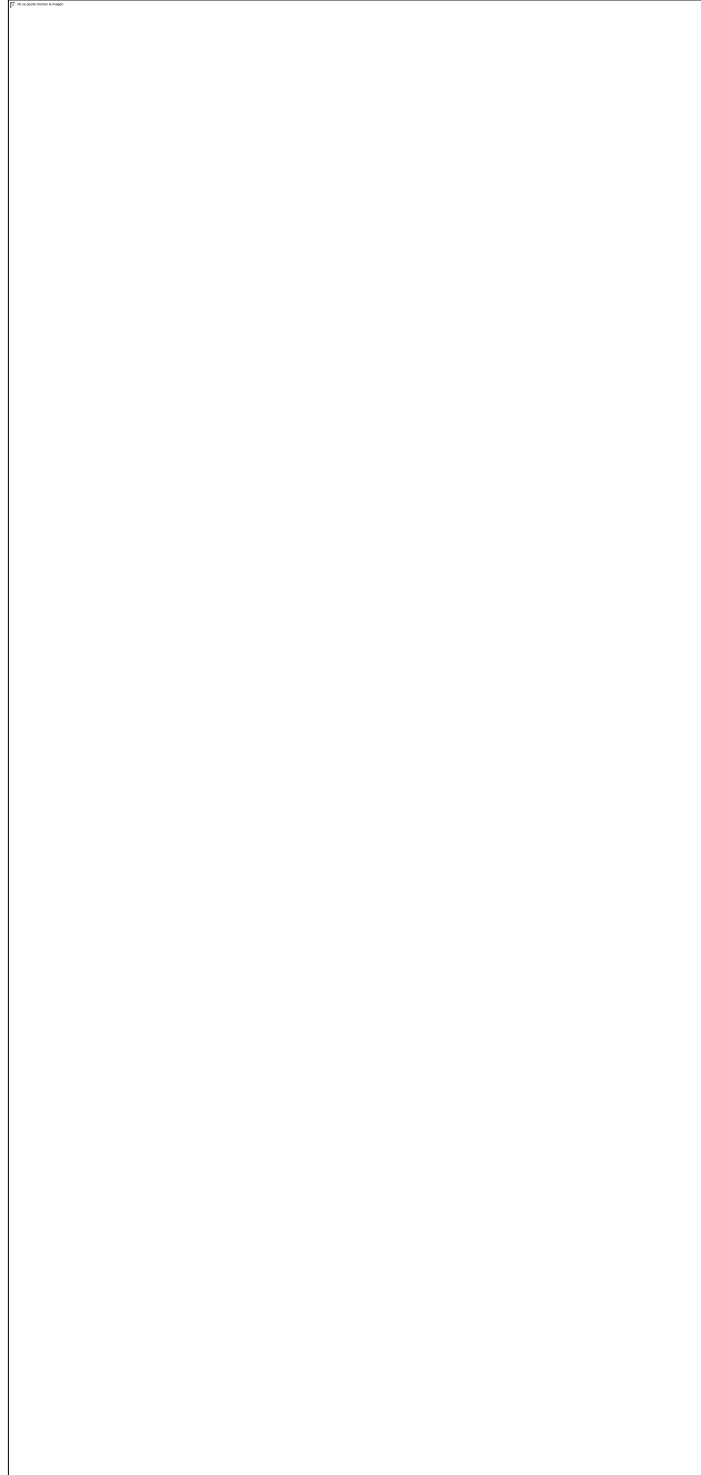
1. Los bordes como espacios articuladores de ciudad son una oportunidad de construir un modelo de urbe organizada por medio del tejido urbano que caracteriza la UPZ de las Nieves, como se propone un plan parcial para el beneficio de los usuarios.
2. De acuerdo a los conceptos se determina el Plan parcial la Alameda como eje detonante de interacción entre lo existente y la propuesta.

Bibliografía

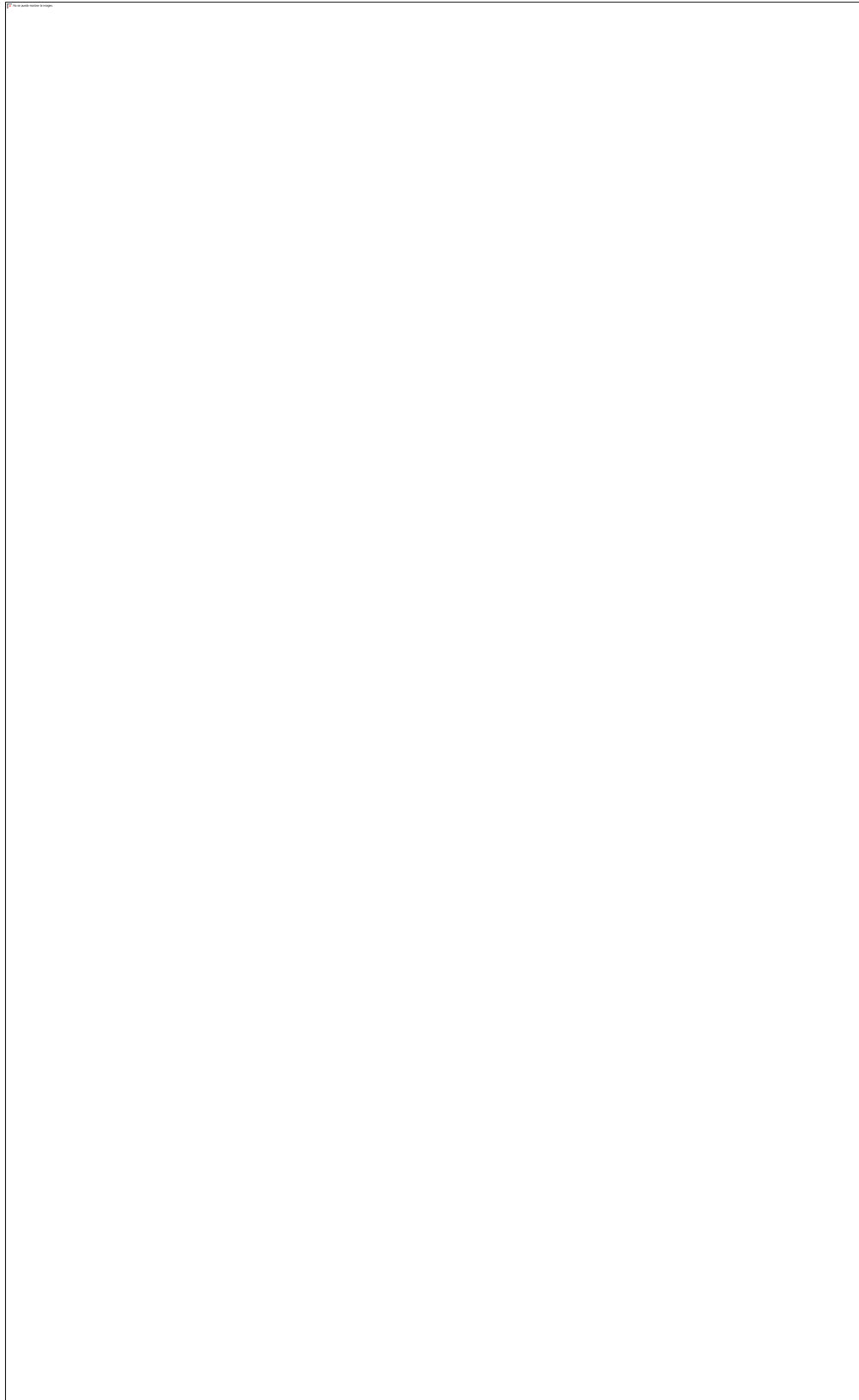
- Alcaldía Mayor de Bogotá y Cámara de Comercio. (2015). *DE LA RENOVACIÓN A LA REVITALIZACIÓN*. BOGOTÁ : Exprecards S.A.
- Aldo Rossi. (s.f.). Obtenido de https://perspectivasociotecnicadeldisenio.files.wordpress.com/2012/03/aldo_rossi_cap1_taniagomezhuerta_queso1.pdf
- Boisier, S. (abril de 1976). Documento D/54. *LA TEORIA DE LOS POLOS DE CRECIMIENTO EN LAS ESTRATEGIAS DE DESARROLLO REGIONAL EN AMERICA LATINA*. Instituto Latinoamericano de Planificación Económica y Social. Obtenido de <http://archivo.cepal.org/pdfs/1976/S7600450.pdf>
- Carlos Martín Carbonell Higuera. (2010). *CUADERNOS DE VIVIENDA Y URBANISMO*. ISSN 2145-0226. Vol. 3,. BOGOTÁ .
- Carlos Martín Carbonell Higuera. (15 de MAYO de 2010). Obtenido de UNIVERSIDAD EXTERNADO DE COLOMBIA: http://www.javeriana.edu.co/viviendayurbanismo/pdfs/CVU_V3_N6-04.pdf
- CONTRALORIA DE BOGOTÁ D.C. (2010). *SEGUIMIENTO A LOS PLANES MAESTROS EN DESARROLLO DEL PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL POT DE LA CIUDAD*. Obtenido de <http://www.contraloriabogota.gov.co/intranet/contenido/informes/Estructurales/Subdir%20Estudios%20Econ%C3%B3micos%20y%20Fiscales%20de%20Bogota/2010/INFORME%20PLANES%20MAESTROS%20-%20POT.pdf>
- Gallegos, Y. R. (2013). Movilidad y Accesibilidad Urbana en las Nuevas Centralidades de Puebla: El Caso de la Vía Atlixcáyotl. *Tesis de Maestría*. Puebla, Mexico.
- Gehl, J. (2014). *Ciudades para la gente- - Ciudad Autónoma de Buenos Aires* (1 ed.). Argentina: Infinito.
- Jorge Giraldo Acevedo. (s.f.). *sepacomo.com*. Obtenido de <http://sepacomo.com/la-capuchina/>
- Josè Agustìn Blanco Barros. (s.f.). *Historia de Bogotá*. Obtenido de Sociedad Geogràfica De Colombia - Academia De Ciencias Geogràficas: http://www.sogeocol.edu.co/documentos/fund_bogota.pdf
- Lynch, K. (1998). *La imagen de la ciudad*. Barcelona, España: Gustavo Gili, S.L.
- NIETO ESCALANTE, JUÁN ANTONIO | CONTRALORÍA DE BOGOTÁ, D.C. (2003). *De Bogotá a la región : apuntes para un modelo de desarrollo regional*. Bogotá: CONTRALORÍA DE BOGOTÁ, D.C.
- SECRETARIA DISTRITAL DE PLANEACIÓN . (s.f.). Obtenido de <http://www.sdp.gov.co/PortalSDP/OrdenamientoTerritorial/OperacionesEstrategicas/Definicion>
- Toro Vasco, C., Velasco Bernal, V., & Niño Soto, A. (julio-diciembre de 2005). El borde como espacio articulador de la ciudad actual y su entorno. *Revista Ingenierías Universidad de Medellín*, 4(7), 55-65. Recuperado el 04 de 2016, de <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=75004705>

Anexos

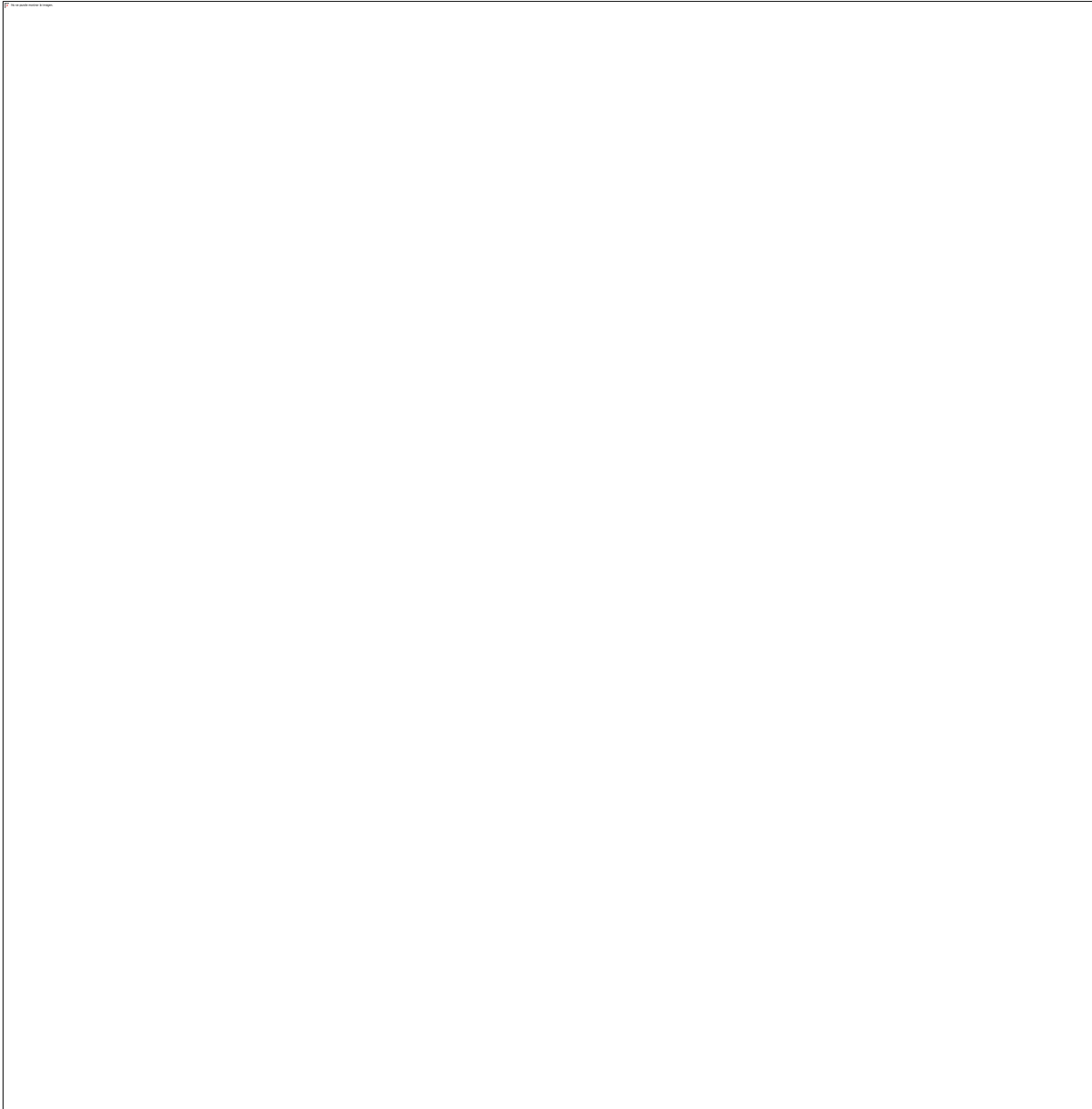
Anexo A. Conceptos v/s entorno inmediato



Anexo B. Planos de llenos y vacíos actual vs propuesta



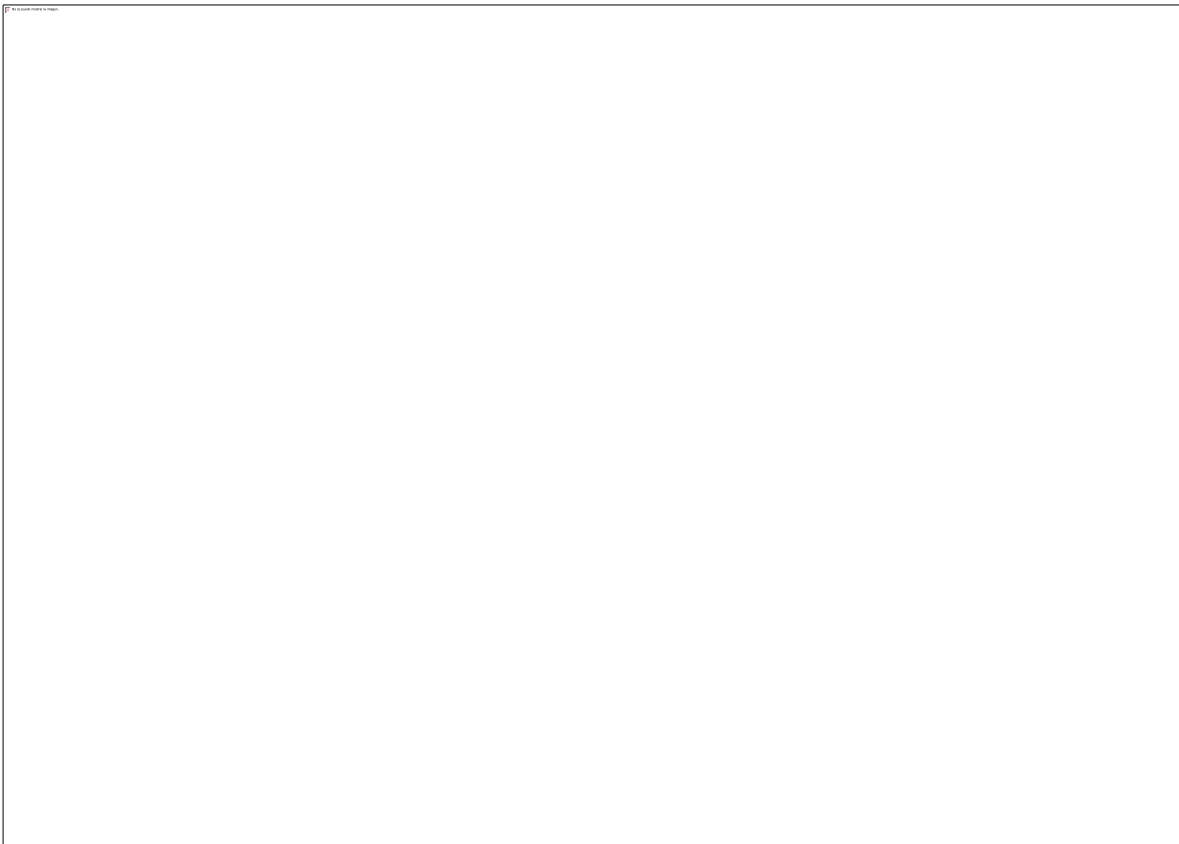
Anexo C. Usos actual vs propuesto



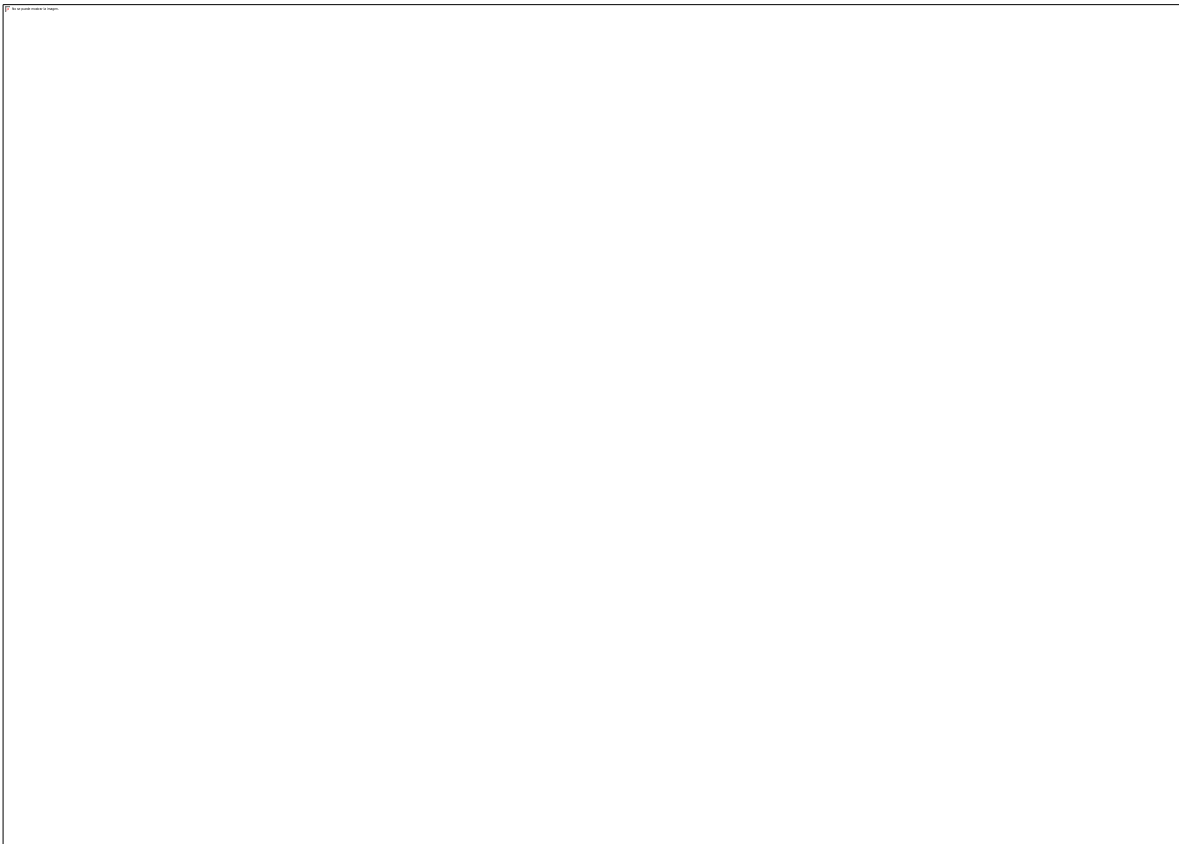
Anexo G. Tipología de manzanas



Anexo I. Propuesta Panel 1



Anexo J. Propuesta Panel 2



Anexo K. Propuesta Panel 3



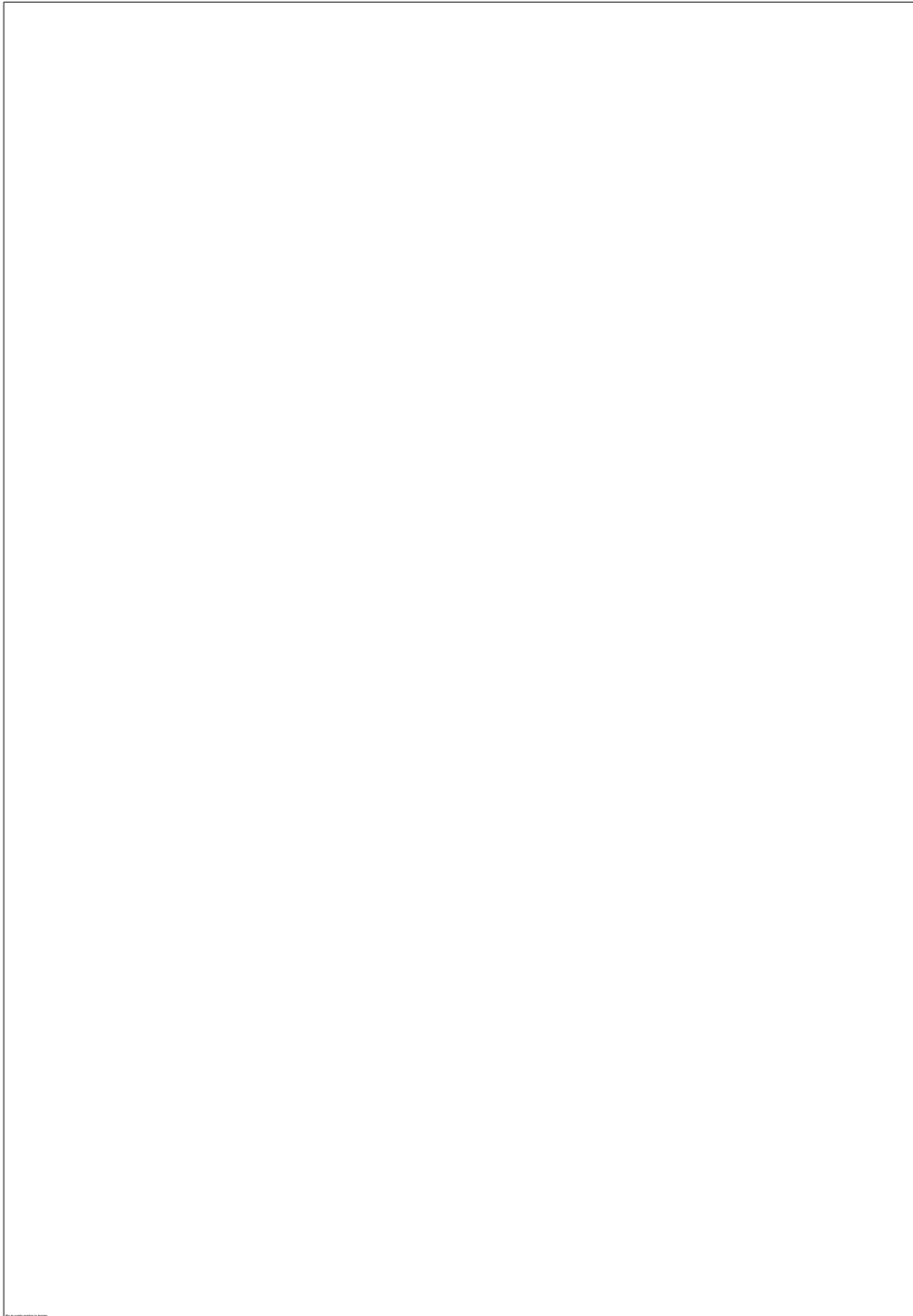
Anexo L. Propuesta plan parcial (Espacio Público)



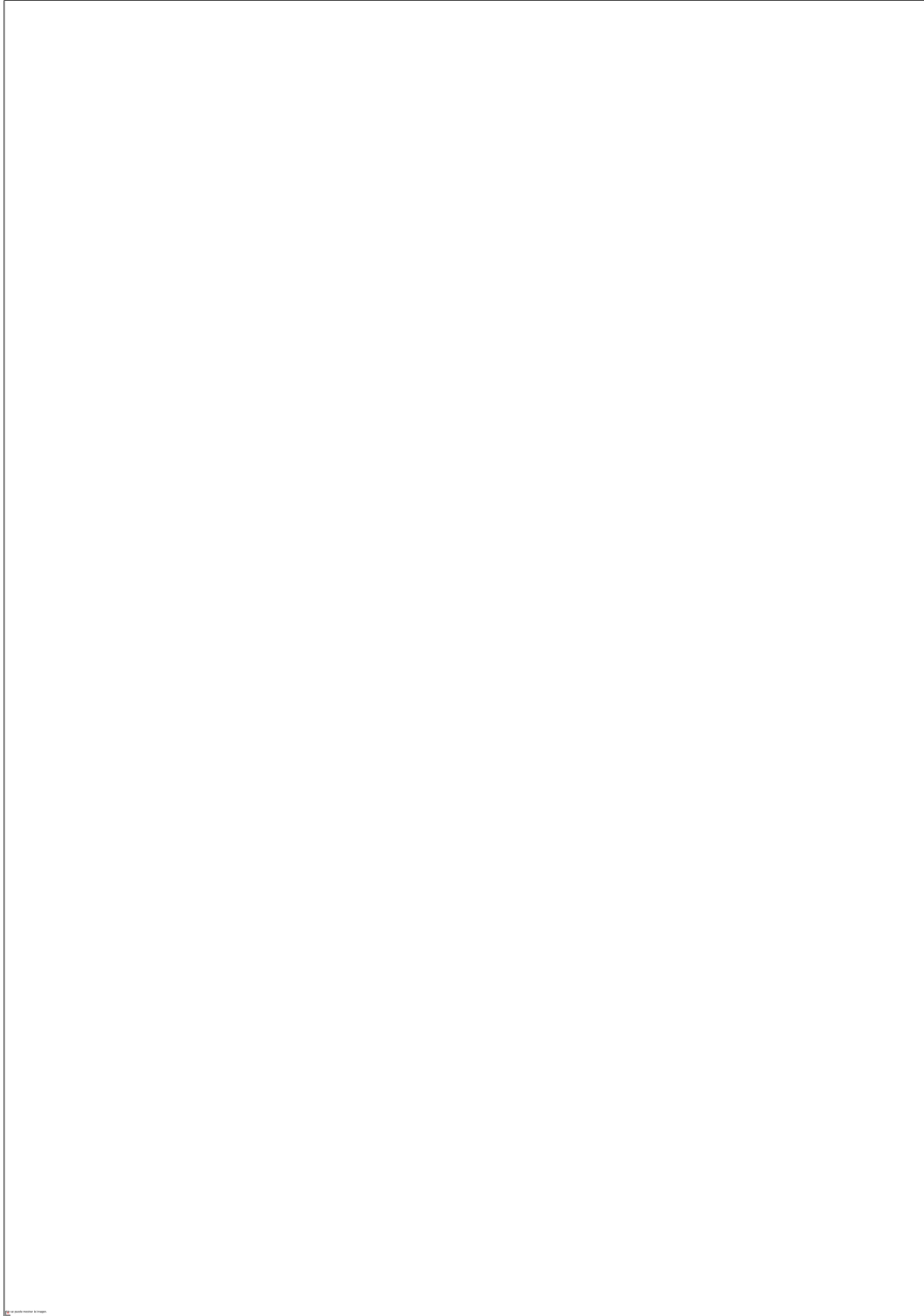
Anexo LL. Propuesta plan parcial



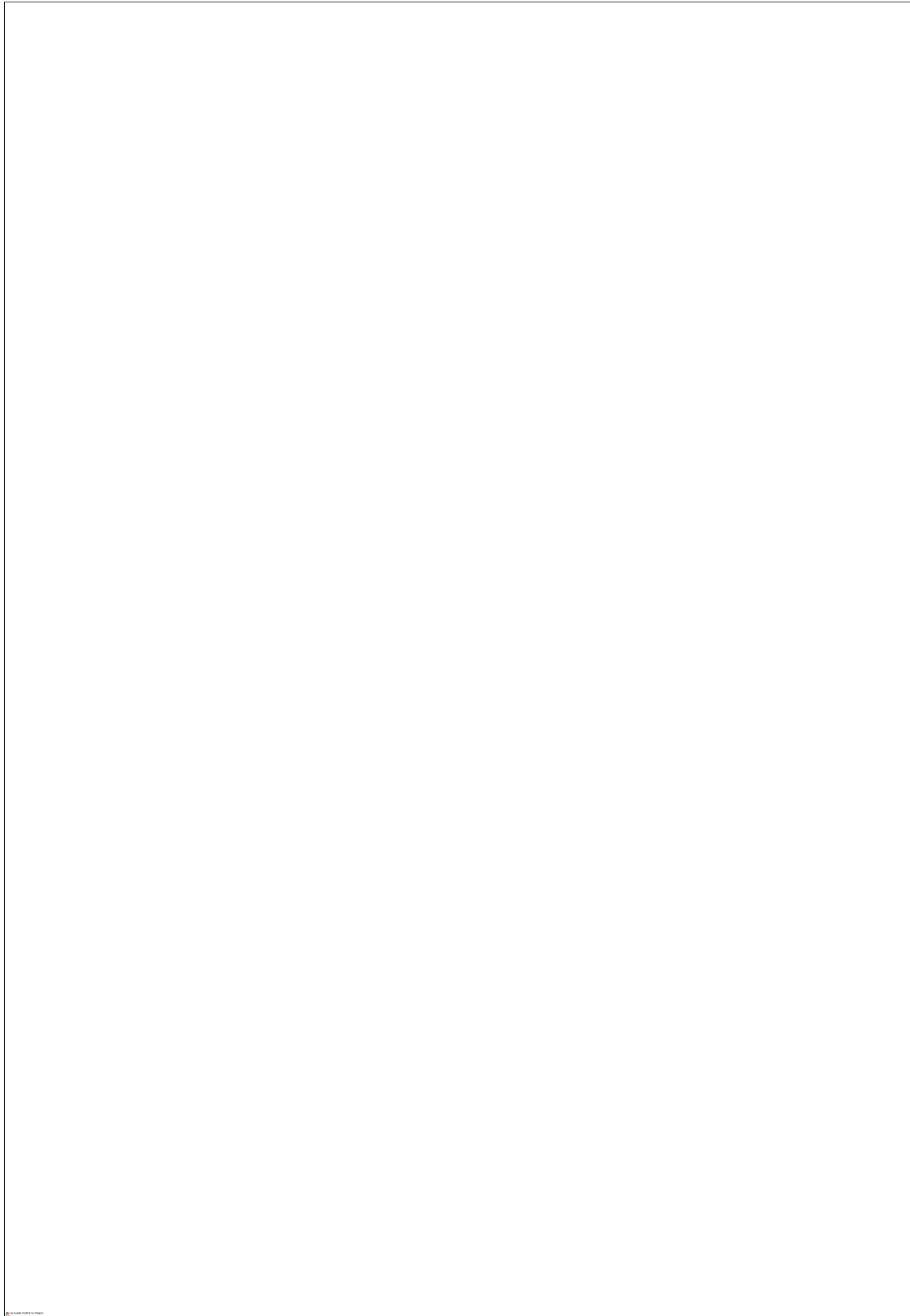
Anexo M. Propuesta plan parcial



Anexo N. Propuesta plan parcial



Anexo O. Propuesta plan parcial



Anexo P. Propuesta plan parcial

