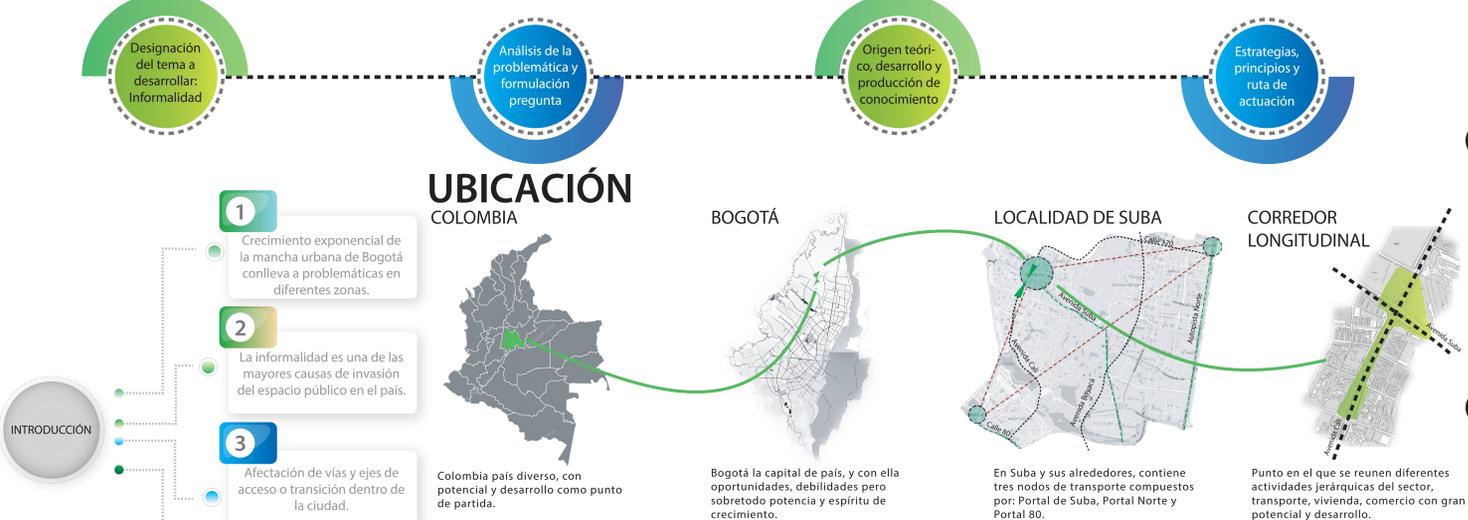


FUNDAMENTOS TEÓRICOS PARA RESOLUCIÓN DE LA PROBLEMÁTICA PRINCIPAL Y ESTRATEGIAS DE INTERVENCIÓN



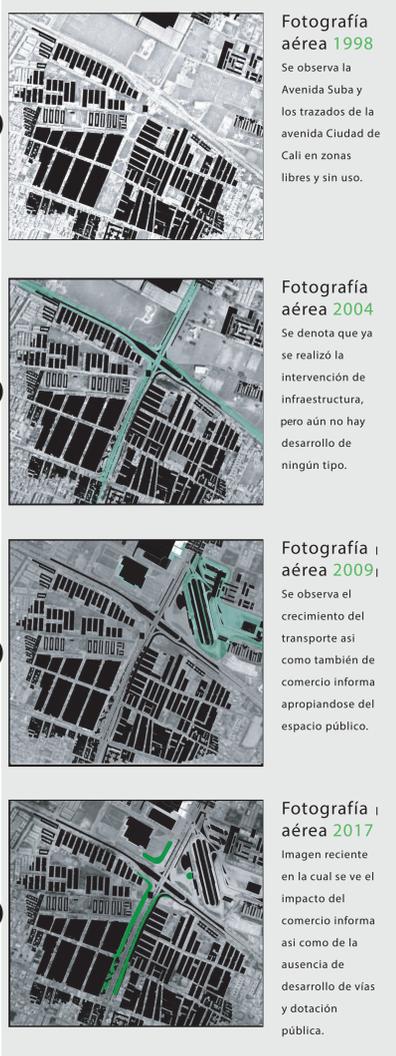
INTRODUCCIÓN

PLANTEAMIENTO Y FORMULACIÓN DEL PROBLEMA

MARCO TEÓRICO

METODOLOGÍA

LINEA HISTÓRICA DEL CORREDOR Y SU ALREDEDOR



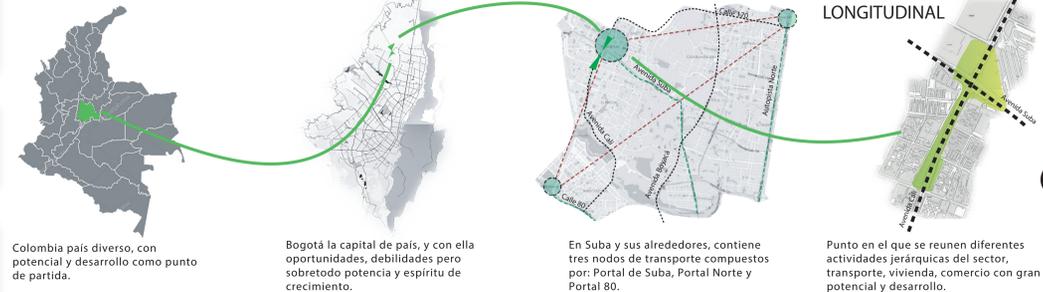
Fotografía aérea 1998
Se observa la Avenida Suba y los trazados de la avenida Ciudad de Cali en zonas libres y sin uso.

Fotografía aérea 2004
Se denota que ya se realizó la intervención de infraestructura, pero aún no hay desarrollo de ningún tipo.

Fotografía aérea 2009
Se observa el crecimiento del transporte así como también de comercio informal apropiándose del espacio público.

Fotografía aérea 2017
Imagen reciente en la cual se ve el impacto del comercio informal así como de la ausencia de desarrollo de vías y dotación pública.

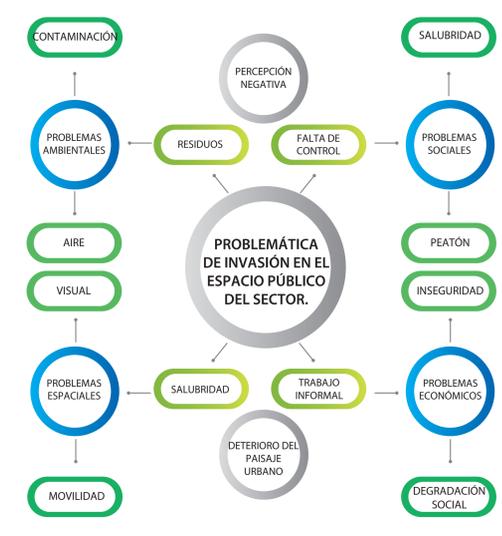
UBICACIÓN



PREGUNTA PROBLEMA

¿Qué tipo de intervención requiere el espacio público en la Avenida Cali entre Calle 139 y calle 145 para solucionar las problemáticas entre las dinámicas comerciales y de movilidad?

DESGLOCE PROBLEMÁTICA



GRÁFICA DE ORDEN DE TRABAJO



OBJETIVOS

GENERAL
Recuperar el espacio público de la Avenida Ciudad de Cali entre calle 145 y calle 139, por medio del diseño de un corredor longitudinal.

ESPECÍFICOS

- Diseñar una propuesta de espacio público en pro del desarrollo formal de la economía local.
- Dar un valor único que identifique y distinga al lugar de la intervención de otros espacios, permitiendo que las personas se apropien de su entorno con sentido de pertenencia.

GRÁFICO DE COMPRENSIÓN APLICADO AL PROYECTO

TRANSICIÓN TEORÍA A LA PRÁCTICA

El marco teórico es convalidado por el análisis y comprensión de teorías que respondan a la solución de las problemáticas, de este proyecto.

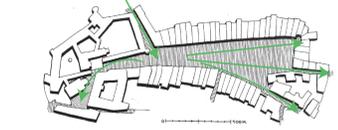
HIPÓTESIS

Generar una propuesta arquitectónica y de diseño de espacio público, que sea perceptiva al comercio y las dinámicas que éste genera en la ciudad, potencializando el carácter de un espacio de circulación, de disfrute y de confort para los peatones, mejorará las condiciones de transporte local de la población flotante y la calidad de vida de la población residente del lugar.

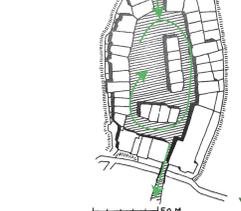
PRODUCCIÓN DE NUEVOS CONCEPTOS A PARTIR DEL ANÁLISIS CONCEPTUAL



DISPERSAR



AGRUPAR



Funciones del DOT

1. Evaluar la orientación al transporte público de proyectos de desarrollo urbano construidos.
2. Evaluar proyectos en las fases de planeación y diseño, teniendo en cuenta indicadores.
3. Guiar la política y regulaciones relevantes a la planificación urbana, de transporte, uso de suelo, diseño urbano y estacionamiento.



DOT - Desarrollo Orientado al Transporte.

herramienta que ayuda a evaluar la forma y el desarrollo urbano. Aborda el crecimiento y enfatiza fuertemente a sus usuarios, las personas.



Lynch desarrolla la vasta tarea de descubrir las pequeñas estrategias de organización espacial que llevan al ciudadano a sentir que la ciudad está bajo control.

JUSTIFICACIÓN

- SEGURA**: Por medio de las intervenciones arquitectónicas y urbanas, dar sensaciones de seguridad a los barrios intervenidos.
- GLOBAL**: Una intervención accesible para todos los usuarios, personas discapacitadas y de fácil entendimiento.
- JUSTA**: En equidad para todos los participantes, sin interrumpir actividades y respeto por la otra parte.
- MULTICULTURAL**: Un lugar de inclusión para todo aquel que lo visite, con potencial comercial, pero con virtudes de ser un centro de fácil reconocimiento.

1 CARACTERIZACIÓN



3 ANÁLISIS DE DATOS

los análisis cuantitativos se tabularán en tablas para poder promediar datos de flujos peatonales en un lugar respecto al tiempo, el número de personas que realizan una actividad necesaria u opcional y por cuanto tiempo lo hace.

METODOLOGÍA DE INVESTIGACIÓN Y RUTA PARA LA TOMA DE DATOS, Y SU POSTERIOR ANÁLISIS Y CONCLUSIÓN



4 PLANTEAMIENTO DE DISEÑO

Para el planteamiento del proyecto se tienen en cuenta los resultados del análisis cuantitativo, sumado los valores cualitativos del lugar, para luego cruzarlos con las teorías del marco teórico dando como resultado estrategias para el planteamiento espacial de intervención del espacio público adecuándolo con criterios bioclimáticos y componentes técnicos de vanguardia.

2 RECOPIACIÓN DE DATOS

El formato es creado con el fin de organizar la información que se recopila en las salidas de campo

FORMATO DE RECOLECCIÓN DE DATOS

UBICACIÓN DE LA RECOLECCIÓN

HORA	FECHA	TELMA	VISITA	ESTADO

NUMERO DE PERSONAS POR ACTIVIDAD

--	--	--	--	--

OBSERVACIONES:

Busca: Sexo: Alimentación: Personas que ingresan: Personas que salen:

Se tabulan sacando los promedios de personas que circulan por el punto de evaluación, esta información es tomada en tres franjas horarias (mañana, tarde y noche)

A ESQUEMA BÁSICO

FUNDAMENTOS TEÓRICOS PARA RESOLUCIÓN DE LA PROBLEMÁTICA PRINCIPAL Y ESTRATEGIAS DE INTERVENCIÓN



RÍO BOGOTÁ

Es uno de los ríos más importantes de la ciudad. No es navegable ni caudaloso. Desemboca en el Magdalena, que llega al mar Caribe. Tiene una longitud aproximada de 380 km. Presenta altísimos niveles de contaminación.



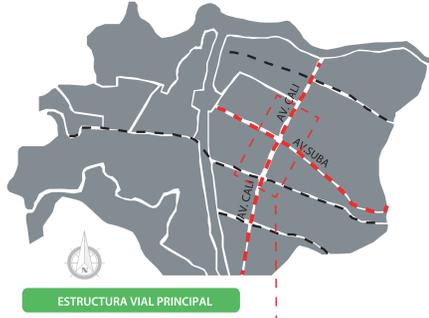
HUMEDAL LA CONEJERA

El Humedal La Conejera es el humedal insignia de la ciudad, fue allí donde nació el movimiento ambiental en defensa de los humedales. Cuenta con la mayor biodiversidad de los humedales de Bogotá y es el único lugar en el mundo donde se



HUMEDAL JUAN AMARILLO

Este humedal se encuentra ubicado entre las localidades de Suba y Engativá, siendo el más extenso de la sabana de Bogotá. En su parte final se conecta con la cuenca Salitre y desemboca en el río Bogotá.



- 01 CENTRO SUBA**
Centro comercial pionero en la localidad, hito comercial.
- 02 PORTAL SUBA**
portal de transporte masivo mas importante en la localidad
- 03 FONTANAR DEL RIO**
parte importante de la identidad en la localidad
- 04 COMERCIO -GAITANA**
punto centrico de intercambio comercial a nivel de localidad

RECOLECCIÓN DE DATOS ANÁLISIS

CARACTERIZACIÓN DE LAS ETAPAS

ETAPA 1

Equipamiento: 38%
Comercio: 24%
Vivienda: 73%

Esta etapa se caracteriza por tener grandes equipamientos comerciales y de transporte, además de contar con franjas de comercio local a lo largo de las casas de departamentos principales.

ETAPA 2

Área verde: 1%
Comercio: 33%
Vivienda: 66%

En esta etapa predomina el uso habitacional en viviendas de estrato 1 y también en la zona con más parques de barrio y comercio ubicado en las grandes bases de las viviendas ubicadas sobre la avenida Cali.

ETAPA 3

Equipamiento: 17%
Comercio: 46%
Vivienda: 77%
Colegio: 1%

Esta etapa se caracteriza por tener una variedad de usos que son los áreas de comercio con un mayor número de instalaciones, actividades de recreo (comercio de barrio) y un mayor número de establecimientos comerciales entre los barrios.

FUNCIÓN SOCIAL

INTENSIDAD - FLUJOS PEATONALES

PUNTOS CRÍTICOS - COMERCIO INFORMAL

3

FLUJO PEATONAL EN LA MAÑANA | FLUJO PEATONAL EN LA TARDE | FLUJO PEATONAL EN LA NOCHE

FUNCIÓN ECOLÓGICA

ARBORIZACIÓN EXISTENTE

ALISO | ALCAPARRO

GRACIAS A LA OBSERVACIÓN Y AL CRUCE DE INFORMACIÓN SE PUEDE COMPRENDER QUE LA UBICACIÓN DE LOS PUNTOS CRÍTICOS DE COMERCIO INFORMAL CORRESPONDEN DIRECTAMENTE AL CRUCE DE FLUJOS PEATONALES Y PARADEROS DE TRANSPORTE

FUNCIÓN URBANÍSTICA

CICLORUTAS Y PARADEROS DE TRANSPORTE

tramos de ciclorutas existente, ubicación de paraderos de transporte, portal de transmisión.

FUNCIÓN SOCIAL

SISTEMA DE SENDAS PEATONALES

TRANSITAR | PERMANECER

SISTEMA DE ÁREAS

4

SENDAS PEATONALES DE ALTO FLUJO | SENDAS PEATONALES DE MEDIANO FLUJO | SENDAS PEATONALES DE BAJO FLUJO

CUADRO DE ÁREAS	CONVENCIÓN	ÁREA M2
ÁREA DE AGRUPAMIENTO	[Red]	5,378.55
ÁREA DE DISPERSIÓN	[Orange]	3,848.74
ÁREA DE TRANSITO	[Yellow]	2,267.53
MODULOS COMERCIALES	[Green]	482.09
ÁREAS VERDES	[Light Green]	6,559.37
TOTAL ÁREAS		17,536.28

FUNCIÓN ECOLÓGICA

CAUCHO SABANERO

ORIGEN: Bosque Andino
ALTURA: 15 - 20 mts
RESISTENCIA: Heladas, Contaminación
USO: captación de CO2, Alimenticio para aves
CRECIMIENTO: Medio

CHICALÁ

ORIGEN: Bosque Andino
ALTURA: 6 - 8 mts
RESISTENCIA: Vientos, Ruido
USO: Ornamental, Barrera contra vientos
CRECIMIENTO: Medio

FUNCIÓN URBANÍSTICA

CUADRO DE ÁREAS	CONVENCIÓN
TRAMOS CICLORUTA	[Red dashed line]
PARADERO DE BUS	[Red circle]
CENTRO DE USOS MIXTOS	[Red star]
PORTAL SUBA	[Red dashed line]

Un CENTRO DE USO MIXTO es un equipamiento que cuenta con servicios de respaldo para la movilidad local en bicicleta o buses de rutas alimentadoras y SITP, además de albergar locales comerciales y zonas de esparcimiento.

ALAMEDA 104 INTEGRACIÓN DEL COMERCIO INFORMAL A TRAVÉS DE LA RECUPERACIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO Y EL DISEÑO ARQUITECTÓNICO.

RECONSTRUCCIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO, PROPUESTA VOLUMÉTRICA Y VISUALIZACIÓN DE LA ENTORNO

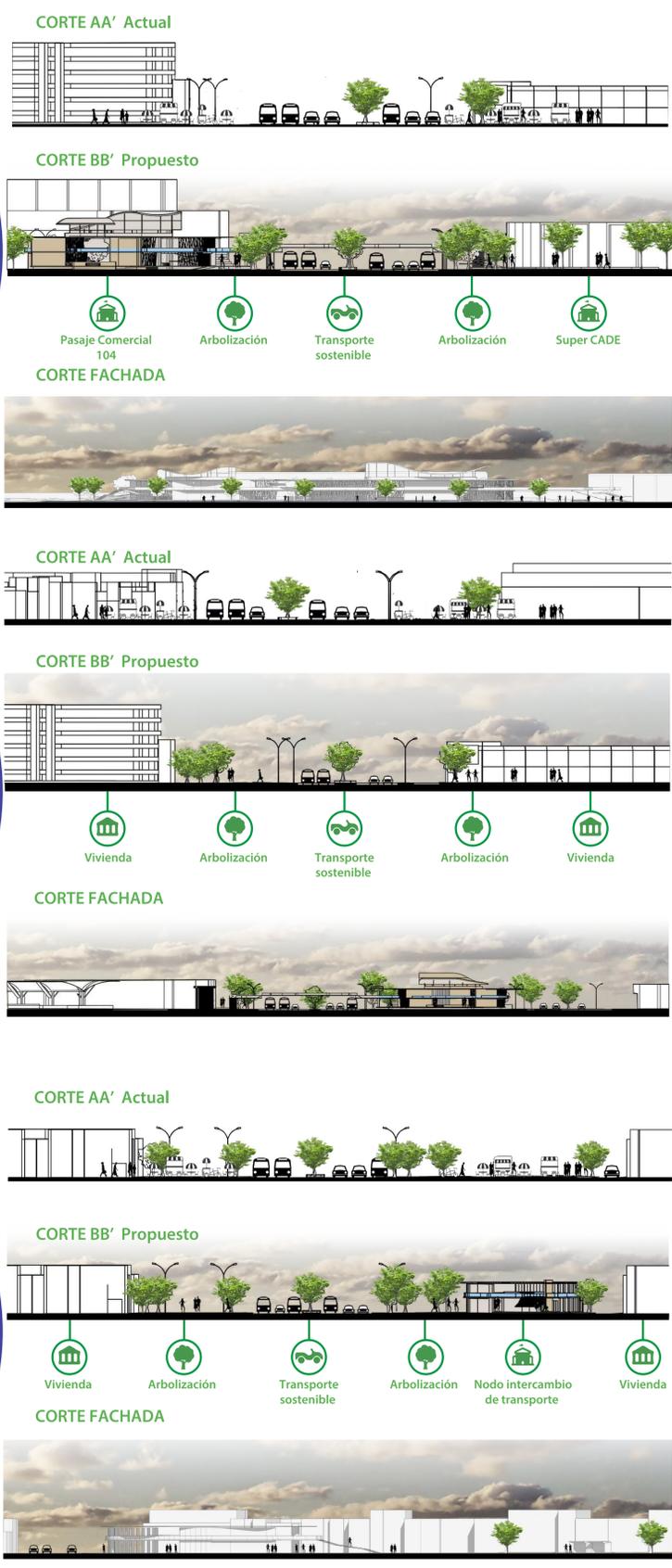
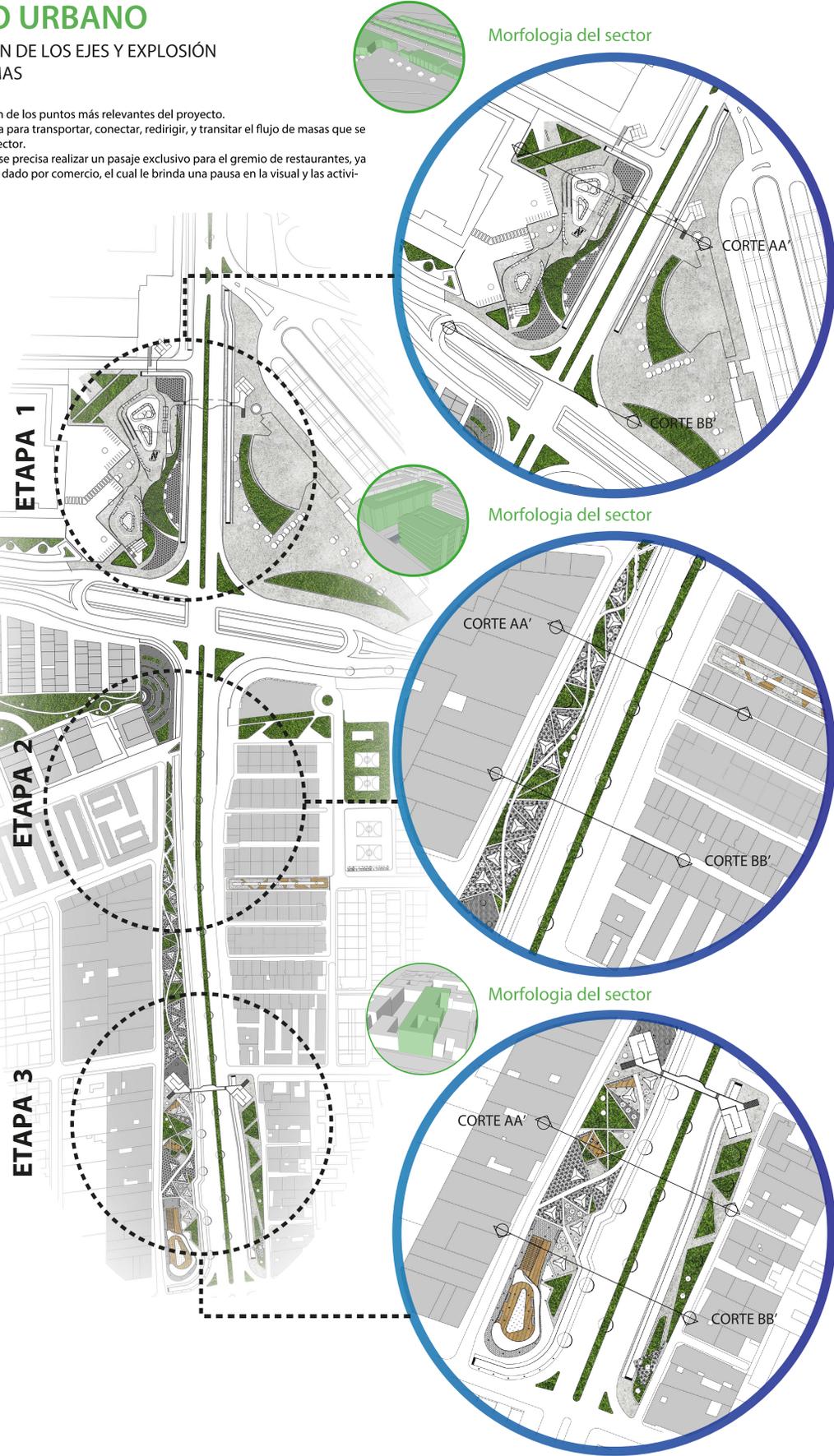
DISEÑO URBANO

COMPOSICIÓN DE LOS EJES Y EXPLOSIÓN DE LAS FORMAS

Es el eje de conexión de los puntos más relevantes del proyecto. Su función esta dada para transportar, conectar, redirigir, y transitar el flujo de masas que se presenten en este sector. Al costado oriental, se precisa realizar un pasaje exclusivo para el gremio de restaurantes, ya que su entorno esta dado por comercio, el cual le brinda una pausa en la visual y las actividades.

Se caracteriza por el comercio, nodo de transporte y conectividad con la localidad. Lugares característicos como Plaza imperial, Portal de Suba, Almacen Éxito, son complementados por el pasaje comercial de apoyo. Se solucionan los vacíos urbanos brindando al peatón y usuario seguridad a través del comercio formalizado y organizado, confort térmico por medio del cinturón de árboles.

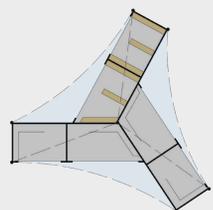
DETALLES DE DISEÑO EN EL ESPACIO PÚBLICO
DIVISIÓN POR ETAPAS - MORFOLOGÍA - PERFILES
DESARROLLO DE LA FORMA Y VOLUMETRÍA EN FUNCIÓN DEL USO
MÓDULO COMERCIAL - PASAJE COMERCIAL - INTERMODAL



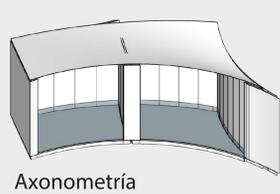
MÓDULO COMERCIAL

la propuesta de módulo comercial se genera en función de organizar el comercio de manera equitativa y funcional tanto como para los comerciantes así como también para los peatones que circularán por este sector.

PLANTA MÓDULO



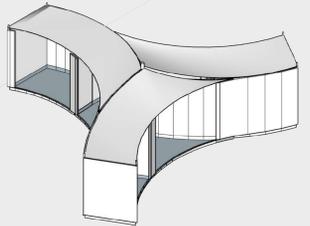
PERSPECTIVA DEL MÓDULO



Axonometría

AGRUPACIÓN DE MÓDULOS

Se agruparán los módulos, de seis unidades, permitiendo así la comunicación entre los comerciantes y la seguridad reciproca entre comprador y vendedor.



PASAJE COMERCIAL 104



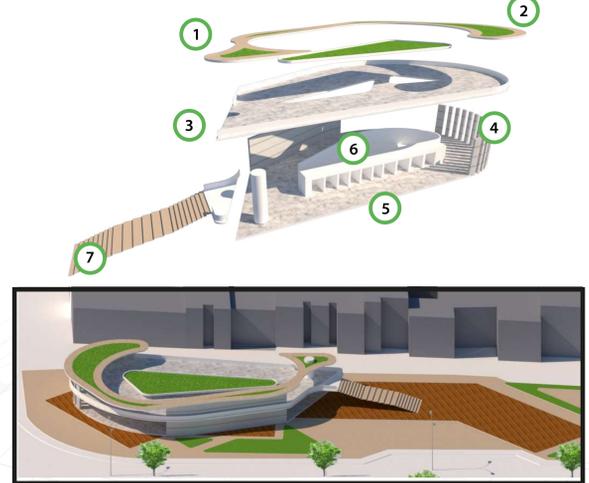
EXPLOSIÓN DE LA VOLUMETRÍA



CORTE FACHADA

- DESCRIPCIÓN**
1. Cubierta liviana
 2. cubierta verde
 3. entrespiso metálico liviano
 4. Membrana tipo nido de pájaro
 5. Puente conecta Super CADE y Portal Suba.
 6. Puente conecta Centro Comercial Plaza imperial
 7. Recorridos libres
 8. Accesibilidad

CICLO PARQUEADERO INTERMODAL



Equipamiento de apoyo al intercambio de transporte, de tal manera que se reduce la escala de transporte, de bus o articulado a bicicleta.

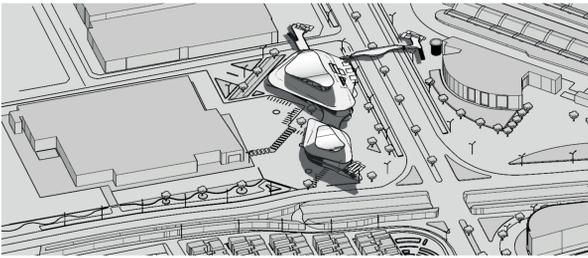
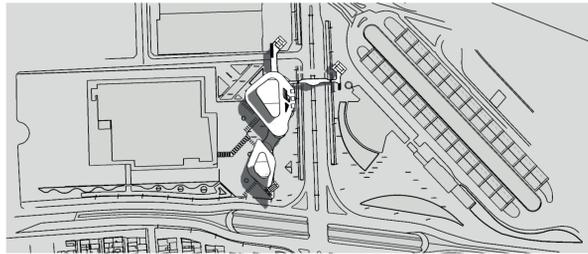
Volumen de poca incidencia en el lugar de intervención, lugar en el que confluye el tramo de intervención, y de donde empieza.

Lugar diverso, incluyente, de participación social, diseñado para el máximo provecho del usuario y sus cualidades en el sector.

- DESCRIPCIÓN**
1. Cubierta liviana
 2. cubierta verde
 3. entrespiso metálico liviano
 4. Membrana tipo nido de pájaro
 5. Locales comerciales de apoyo
 6. Ciclo parqueadero
 7. Accesibilidad



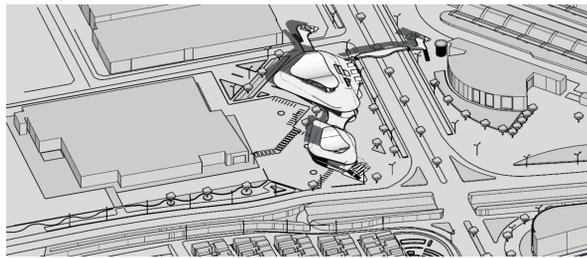
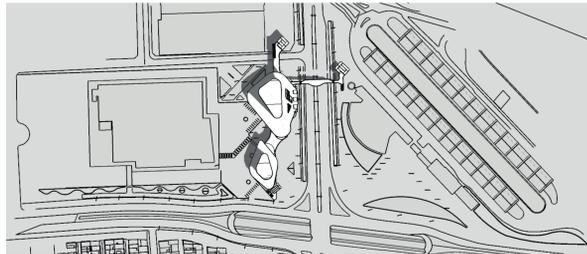
SOLSTICIO



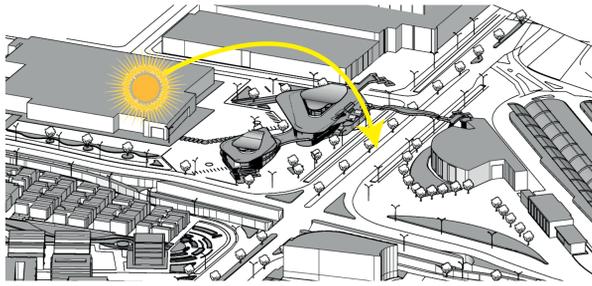
Estrategia de ventilación



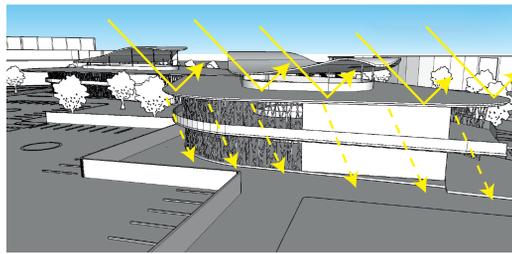
EQUINOCCIO



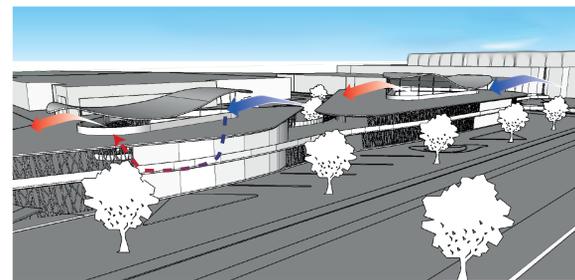
Componente tecnológico



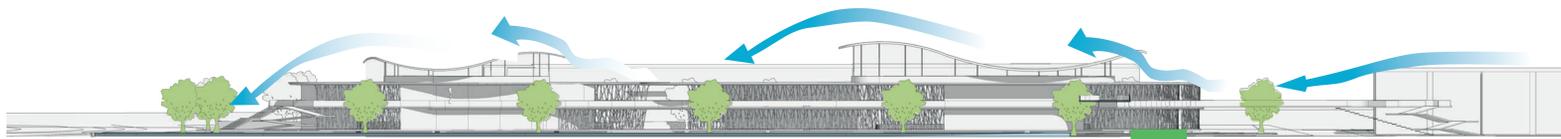
ASOLEACIÓN



CORTASOL

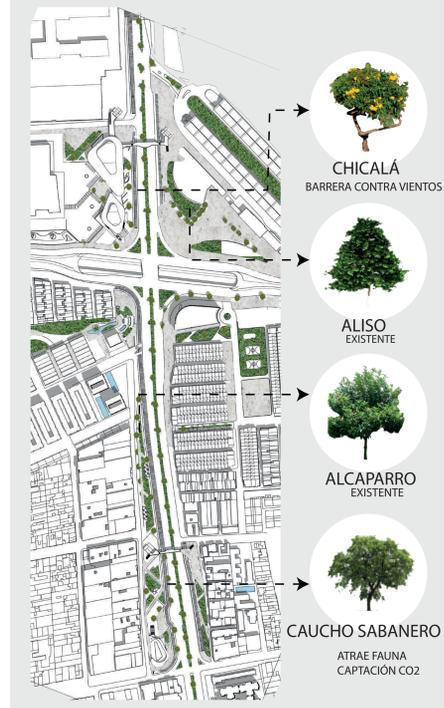


VIENTOS

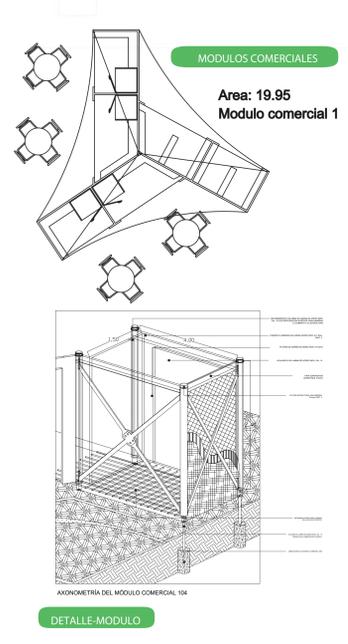


FITOTECTURA

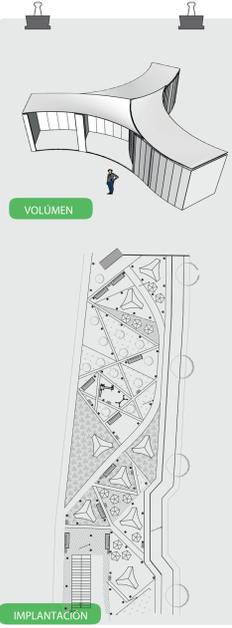
ESPECIES COMPLEMENTARIAS A LAS EXISTENTES



- CHICALÁ BARRERA CONTRA VIENTOS
- ALISO EXISTENTE
- ALCAPARRO EXISTENTE
- CAUCHO SABANERO ATRAE FAUNA CAPTACIÓN CO2



MODULOS COMERCIALES
Area: 19.95
Modulo comercial 1



VOLUMEN

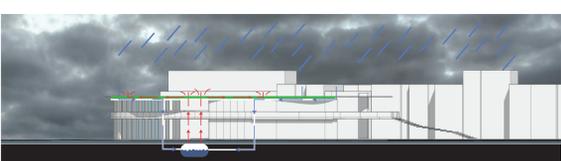
IMPLANTACIÓN

Barrera fitotécnica contra vientos, para proteger al peatón



La luz solar es captada por el panel foto voltaico.
La luz solar captada por el panel es convertida en energía eléctrica
la energía eléctrica es almacenada por una batería d'con encendido y apagado automático

Luminarias solares



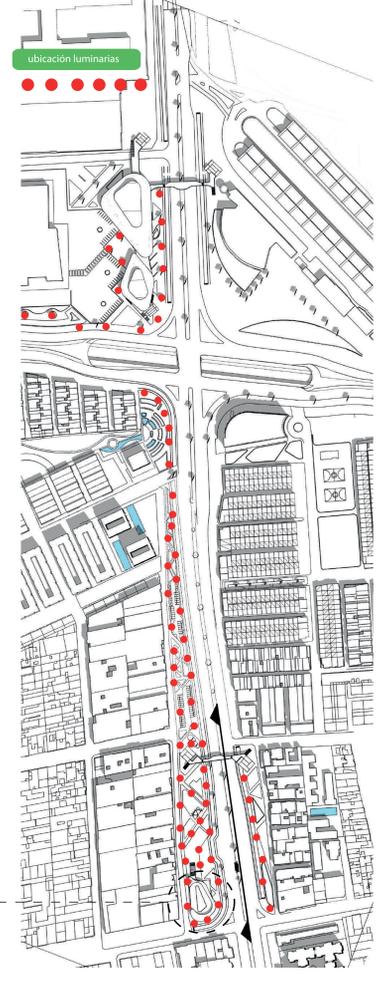
Sistema captación aguas lluvia

El sistema de canales está conectado a un tanque subterráneo que distribuye el agua al sistema de aspersores de la cubierta verde.



PROCESO DE ASIGNACIÓN MODULOS COMERCIALES

- PAO 1 REGISTRO RVI
- PAO 2 CRITERIOS DE FOCALIZACIÓN
- PAO 3 SORTIDO
- PAO 4 FIRMA DE CONTRATO
- PAO 5 SEGUIMIENTO
- PAO 6 FIDUCIARIA



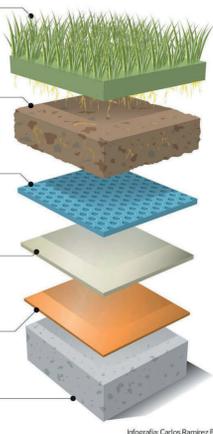
ubicación luminarias

DETALLES CONSTRUCTIVOS Y APLICACIÓN DE TECNOTOLGÍA

CUBIERTAS VERDES

El techo verde requiere una preparación previa del suelo para garantizar la duración del jardín y evitar que las raíces se mueran.

- Vegetación**
Plantas nativas o adaptadas al clima del lugar, de poco consumo de agua y resistentes a altas temperaturas.
- Sustrato de suelo**
Mezcla de suelo orgánico y mineral. De bajo peso, buen drenaje y nutrientes para las plantas.
- Capa Intermedia**
Evita la saturación del sustrato de suelo por riego causada por la compactación.
- Manto antraiz**
Asegura la sostenibilidad del sistema techo-jardín. Da seguridad a la impermeabilización.
- Emulsión**
Recubrimiento con líquido impermeabilizante.
- Base**
Vaciado de concreto



Infografía Carlos Ramirez B.

CUBIERTAS TRANSITABLES

