

VITAE – PARQUE LINEAL DE FONTIBÓN  
TRANSFORMACIÓN PERCEPTUAL DE UN ESPACIO EN CONDICIÓN DE A-LUGAR

MÁRYURI MARTÍNEZ ARÉVALO  
DAVID FERNANDO RAMIREZ MONTAÑO



UNIVERSIDAD LA GRAN COLOMBIA  
FACULTAD DE ARQUITECTURA  
PROGRAMA DE ARQUITECTURA  
BOGOTÁ

31 DE MAYO DE 2018

**VITAE – PARQUE LINEAL DE FONTIBÓN**  
**TRANSFORMACIÓN PERCEPTUAL DE UN ESPACIO EN CONDICIÓN DE A-**  
**LUGAR**

**Máryuri Martínez Arévalo**

**David Fernando Ramírez Montaña**

**Trabajo de grado presentado como requisito parcial para optar al título de Arquitecto**

**Director Fabián Alonso sarmiento Valdés**

**Docente de proyecto de grado**

**Línea de investigación: Diseño y Gestión del hábitat territorial**



Universidad la Gran Colombia

Facultad de Arquitectura

Programa de Arquitectura

Bogotá

**TABLA DE CONTENIDO**

RESUMEN .....	11
Palabras claves .....	11
ABSTRACT.....	12
Keywords .....	12
INTRODUCCIÓN .....	13
1 Formulación del problema.....	15
1.1 Pregunta problema.....	16
1.2 Hipótesis.....	16
2 OBJETIVO .....	18
2.1 Objetivo general .....	18
2.2 Objetivos específicos.....	18
3 JUSTIFICACIÓN .....	19
4 MARCO TEÓRICO .....	21
4.1 Los no-lugares y los a- lugares.....	21
4.2 Efectos de la posmodernidad en los a-lugares .....	21
4.3 Las personas y el espacio .....	22
4.4 Ruptura del estado y la sociedad en la planeación .....	23
4.5 La percepción .....	23
4.6 Patrones perceptuales .....	24
4.7 Observación participante - diario de campo.....	25
4.8 Tejido urbano .....	26
4.9 Composición de nueva teoría .....	27
5 MARCO CONCEPTUAL .....	31
5.1 No – lugares .....	31
5.2 Percepción .....	31
6 MARCO REFERENCIAL .....	33
6.1 Enfoque histórico .....	33

6.2	Enfoque normativo .....	35
6.3	Antecedentes .....	37
6.3.1	Caso específico 1. ....	37
6.3.2	Caso específico 2. ....	37
6.3.3	Caso específico 3 .....	38
7	MARCO METODOLÓGICO .....	39
8	FASE DESCRIPTIVA .....	41
8.1	A-lugar barrio Verbenal .....	42
8.2	A-lugar barrio Milenta .....	43
8.3	A-lugar barrio La Giralda.....	45
8.4	Selección del A-lugar .....	47
8.5	Análisis Macro .....	49
8.5	Análisis Meso .....	50
8.6	Análisis Micro .....	51
8.7	Puntos críticos .....	52
8.8	Configuración espacial.....	53
9	FASE PROYECTUAL .....	55
9.1	Caracterización tramos .....	56
9.2	programa urbano .....	57
9.2.1	Propuesta espacio público.....	58
9.2.2	Propuesta usos del suelo .....	59
9.2.3	Propuesta de movilidad.....	60
9.2.4	Ordenamiento espacial.....	61
9.3	Función según ambiente.....	63
9.4	Etapas de actuación .....	64
9.5	Patrones perceptuales .....	64
9.6	Tipificación y estrategias a puntos críticos .....	70
10.	FASE DE DISEÑO.....	75
10.1	Diseño urbano .....	75
10.1.2	Patrón de fundamento .....	75
10.1.2	Respuesta a puntos críticos .....	78
10.1.3	Conexiones transversales .....	84

10.2	Diseño tramo específico .....	85
10.2.1	patrones implementados puntualmente .....	86
10.2.2	Paleta de vegetación.....	98
10.2.3	Estrategias de sostenibilidad .....	102
10.2.4	Detalles de piso .....	105
11	CONCLUSIONES .....	4
12	BIBLIOGRAFÍA .....	6
13	ANEXOS .....	9

**Lista de tablas**

Tabla 1 <i>El hombre y su percepción del ambiente urbano</i> .....	24
Tabla 2 <i>Comparación tres a-lugares</i> .....	48
Tabla 3 <i>Ambientes y función de los equipamientos</i> .....	63
Tabla 4 <i>Usos inadecuados por lote</i> .....	77

**Lista de figuras**

<i>Figura 1.</i> Componentes y variables analizados para el desarrollo del proyecto .....	41
<i>Figura 2.</i> Análisis cualitativo espacial Verbenal.....	42
<i>Figura 3.</i> Análisis cualitativo social Verbenal .....	42
<i>Figura 4.</i> Análisis cuantitativo social Verbenal .....	43
<i>Figura 5.</i> Análisis cuantitativo social Verbenal .....	43
<i>Figura 6.</i> Análisis cualitativo espacial Milenta .....	44
<i>Figura 7.</i> Análisis cualitativo social Milenta.....	44
<i>Figura 8.</i> Análisis cuantitativo social Milenta.....	45
<i>Figura 9.</i> Análisis cuantitativo espacial Milenta .....	45
<i>Figura 10.</i> Análisis cualitativo social la Giralda .....	46
<i>Figura 11.</i> Análisis cualitativo espacial la Giralda.....	46
<i>Figura 12.</i> Análisis cuantitativo social la Giralda .....	47
<i>Figura 13.</i> Análisis cuantitativo espacial la Giralda.....	47
<i>Figura 14.</i> Análisis estructuras a nivel macro del a-lugar seleccionado .....	49
<i>Figura 15.</i> Análisis estructuras a nivel meso del a-lugar seleccionado.....	50
<i>Figura 16.</i> Análisis componentes a nivel micro del a-lugar seleccionado .....	51
<i>Figura 17.</i> Análisis problemáticas puntos críticos componente espacial .....	52
<i>Figura 18.</i> Análisis problemáticas puntos críticos componente social.....	53
<i>Figura 19.</i> Elementos compositivos del sector.....	54
<i>Figura 20.</i> Sistema de implantación tipo paseo.....	55
<i>Figura 21.</i> Sistema de implantación tipo tejido.....	56
<i>Figura 22.</i> Sistema de implantación tipo articulación.....	56
<i>Figura 23.</i> Esquema propuesto de espacio publico .....	59
<i>Figura 24.</i> Esquema propuesto de usos del suelo.....	60

<i>Figura 25.</i> Esquema propuesto de movilidad.....	61
<i>Figura 26.</i> Organigrama espacial .....	62
<i>Figura 27.</i> Esquema de implantación.....	62
<i>Figura 28.</i> Etapas de actuación, lotes para nuevos usos y ambientes.....	64
<i>Figura 29.</i> Patrón textura.....	65
<i>Figura 30.</i> Patrón enmarañamiento .....	65
<i>Figura 31.</i> Patrón factores ocasionales.....	66
<i>Figura 32.</i> Patrón paisaje Categórico .....	66
<i>Figura 33.</i> Patrón arboles incorporados.....	67
<i>Figura 34.</i> Patrón diferencias de nivel.....	67
<i>Figura 35.</i> Patrón cavidades .....	68
<i>Figura 36.</i> Patrón relaciones espaciales.....	68
<i>Figura 37.</i> Patrón poca profundidad.....	69
<i>Figura 38.</i> Patrón anticipación .....	69
<i>Figura 39.</i> Patrón alturas moderadas.....	69
<i>Figura 40.</i> Patrón Colores.....	70
<i>Figura 41.</i> Tipificación puntos críticos .....	70
<i>Figura 42.</i> Estrategias 1 y 5 tipificación: valoración del entorno.....	71
<i>Figura 43.</i> Estrategias 2 y 6 tipificación: utilidad del suelo .....	72
<i>Figura 44.</i> Estrategias 3 y 7 tipificación: fenomenología.....	73
<i>Figura 45.</i> Estrategias 4 y 8 tipificación: percepción de inseguridad.....	74
<i>Figura 46.</i> Vista aérea de propuesta urbana .....	75
<i>Figura 47.</i> Corte relación espacial entre equipamiento y parque .....	76
<i>Figura 48.</i> Planta propuesta urbana del parque lineal e integración de equipamientos .....	78
<i>Figura 49.</i> Respuesta a punto crítico No. 1 .....	78

<i>Figura 50.</i> Respuesta a punto crítico No. 2 .....	79
<i>Figura 51.</i> Respuesta a punto crítico No. 3 .....	80
<i>Figura 52.</i> Respuesta a punto crítico No. 4 .....	81
<i>Figura 53.</i> Respuesta a punto crítico No. 5 .....	81
<i>Figura 54.</i> Respuesta a punto crítico No. 6 .....	82
<i>Figura 55.</i> Respuesta a punto crítico No. 7 .....	83
<i>Figura 56.</i> Respuesta a punto crítico No. 8 .....	84
<i>Figura 57.</i> Axonometría conexión con equipamientos existentes.....	85
<i>Figura 58.</i> Vista aérea tramo No. 1 .....	86
<i>Figura 59.</i> Incorporación de patrón textura.....	87
<i>Figura 60.</i> Incorporación de patrón enmarañamiento .....	88
<i>Figura 61.</i> Incorporación de patrón factores ocasionales.....	89
<i>Figura 62.</i> Incorporación de patrón paisaje categórico .....	90
<i>Figura 63.</i> Incorporación de patrón arboles incorporados.....	91
<i>Figura 64.</i> Incorporación de patrón diferencias de nivel.....	92
<i>Figura 65.</i> Incorporación de patrón cavidades .....	93
<i>Figura 66.</i> Incorporación de patrón relaciones espaciales.....	94
<i>Figura 67.</i> Incorporación de patrón poca profundidad.....	95
<i>Figura 68.</i> Incorporación patrón de anticipación .....	96
<i>Figura 69.</i> Incorporación de patrón alturas moderadas.....	97
<i>Figura 70.</i> Incorporación de patrón colores .....	98
<i>Figura 71.</i> Corte longitudinal y paleta de vegetación.....	98
<i>Figura 72.</i> Collage paleta de vegetación patrón factores ocasionales .....	99
<i>Figura 73.</i> Collage paleta de vegetación patrón textura.....	100
<i>Figura 74.</i> Collage paleta de vegetación patrón Color.....	101

<i>Figura 75.</i> Collage paleta de vegetación patrón color.....	102
<i>Figura 76.</i> técnica de drenaje en vegetación alta.....	103
<i>Figura 77.</i> técnica de drenaje pozos de absorción.....	103
<i>Figura 78.</i> Técnica de drenaje en vegetación baja .....	104
<i>Figura 79.</i> Técnica de drenaje pavimento permeable.....	105
<i>Figura 80,</i> Detalles materiales de piso No. 1.....	105
<i>Figura 81.</i> Detalles materiales de piso No. 2.....	105
<i>Figura 82.</i> Detalles materiales de piso No. 3.....	3
<i>Figura 83.</i> Detalles materiales de piso No. 4.....	3

## RESUMEN

El presente documento expone una investigación propositiva y proyectual sobre un vacío urbano de la ciudad de Bogotá, que tiene como objetivo generar una alternativa para la transformación de un espacio en condición de a-lugar, el cual cuenta con numerosas problemáticas sociales y urbano ambientales, aquellas que se pretenden resolver mediante una propuesta de intervención urbana orientada en el espacio público. El proyecto se desarrollará a través de un enfoque perceptual del espacio, siendo el diario de campo una de las estrategias a emplear para la proyección de un diseño urbano que le permita a la comunidad una mejor interacción con su entorno. De esta manera se llevarán a cabo múltiples análisis tanto generales como detallados de aspectos pertinentes en la zona, los cuales junto al enfoque perceptual permitirá la generación de un diagnóstico que establecerá los criterios del diseño a emplear sobre este polígono de ciudad, para que finalmente se transforme en un espacio con una nueva identidad, mitigando las condiciones que obstaculizan la interacción del espacio público con el usuario y la apropiación del mismo.

### **Palabras claves**

A-Lugar, Espacio público, Apropiación, Percepción, Diario, Sociedad, Comportamiento Espacial, Análisis Cuantitativo, Análisis Cualitativo, Transformación.

### **ABSTRACT**

The present document presents a propositive and projective research on an urban vacuum in the city of Bogotá, which aims to generate an alternative for the transformation of a-This place, which has numerous environmental social and urban problems, those that are intended to be solved by means of a proposal for urban intervention oriented in the public space. The project will be developed through a perceptual approach of the space, being the field diary one of the strategies to be employed for the projection of an urban design that allows the community a better interaction with its environment. This will lead to multiple general and detailed analyses of relevant aspects in the area, which together with the perceptual approach will allow the generation of a diagnosis that will establish the criteria of the design to be employed on this polygon of city, so that it finally becomes a space with a new identity, mitigating the conditions that hinder the interaction of the public space with the user and its appropriation.

#### **Keywords**

Non-Place, Public space, Appropriation, Daily, Perception, Society, Spatial Behavior, Quantitative analysis, Qualitative analysis, Transformation.

## INTRODUCCIÓN

La siguiente investigación centra su atención en la temática sobre los denominados “no lugares”, término atribuido por el antropólogo francés Auge (1992), el cual nos plantea su idea filosófica de la condición que toma un lugar al perder su identidad, su historia y su relación; siendo este el problema y el pilar del documento, en donde a partir del estudio de este concepto se pretende dar una respuesta por medio de temas desde la disciplina de la arquitectura.

Para esto se realiza una recopilación de información a través de la interpretación de lecturas en relación al tema mencionado tales como lo son la sociología, el diseño participativo, diseño de espacio público y la percepción del espacio, de tal manera que en su análisis e interpretación se construyan los métodos de intervención o las estrategias aplicables al sector.

Continuo a esto, la realización del trabajo se basó en métodos de recopilación de información desde lo cuantitativo, comprendido como lectura de monografías, libros, documentos en línea y lo cualitativo tales como recorridos en el lugar de intervención para la construcción del diario de campo, complementándolo con ejercicios realizados con la comunidad como lo fueron diálogos a modo de entrevista con miembros pertenecientes a la junta de acción comunal del barrio seleccionado y un ensayo de cartografía social.

Dando como resultado un proyecto enfocado en la transformación urbana donde el planteamiento de la idea se dio tras haber realizado los análisis y estudios de los datos arrojados por la comunidad, que determinó como método asertivo para la transformación de un a- lugar en un espacio significativo para la comunidad, implementado estrategias enfocadas en el uso de denominados “patrones perceptuales” obtenidos tras la investigación de estudios sobre la percepción realizados por los autores Gordon Cullen (1974), Steen Eiler Rasmussen (2000) y Sven Hesselgren (1980).

## 1 Formulación del problema

Bogotá en su configuración espacial, cuenta con diversos vacíos urbanos de los cuales actualmente algunos se presentan como a-lugares conceptualizados en espacios sin identidad alguna para las personas que los habitan o simplemente los transcurren; generando desvinculación entre sus habitantes, el contexto y la ciudad en general, lo que a su vez origina una acelerada discontinuidad y fragmentación en la configuración del territorio (Auge, 1992).

Consecuencia de esto, se evidencian una serie de problemáticas derivadas de esta condición desde el aspecto social, como la inseguridad, la presencia de habitantes de calle, la falta de interacción social y la desapropiación del espacio. Estos factores inciden directamente en la frecuencia de su utilidad, negando la posibilidad de formar vínculos sociales y promoviendo, además, desde el aspecto espacial, usos inadecuados, invasiones, deterioro y una fragmentación del espacio, ya que el vacío urbano se convierte en una barrera tangible.

Estos espacios no identitarios en su papel de a-lugares, ocasionan una segmentación poblacional irrumpiendo en su naturaleza de seres sociales, lo que determina que estos espacios sigan borrándose y como consecuencia se extinga el desarrollo social del ser, negando así la interacción entre individuos y el espacio que habitan. Por otro lado, la apropiación del espacio es un punto clave sino el factor principal, por el cual estos espacios han sufrido dicho proceso de degradación, resultado de la falta de sentido de pertenencia con las zonas donde se desenvuelve la comunidad. Esto produce se abandone un espacio que debería ser destinado a la interacción social y su función articuladora con el entorno. Así mismo, dicha condición de a-lugar se encuentra en un espacio separado del resto del territorio

al este ser una zona que al perder su uso original no ofrece calidad de vida ni habitabilidad para la comunidad que la reside actualmente y que por sus características físicas se convierte en un elemento que afecta el desarrollo urbano y el espacio público de su entorno, reflejado en las actividades degenerativas que realiza esta misma comunidad y en el deterioro de espacios que deberían ser medios de conexión entre los diferentes hitos reconocidos en el territorio.

### **1.1 Pregunta problema**

¿Cómo por medio de una propuesta de intervención urbana enfocada en el espacio público llevada a cabo mediante estrategias de reconocimiento del entorno y proyecciones orientadas en la percepción, se logra la transformación de la condición de un a-lugar hacia un espacio significativo para la comunidad que lo habita?

### **1.2 Hipótesis**

Una propuesta de intervención de espacio público en un vacío urbano en condición de a-lugar (siendo ésta aquella cualidad que recae en un espacio que ha perdido su identidad, su valor histórico y/o sus relaciones sociales) llevada a cabo mediante estrategias de reconocimiento del entorno y proyecciones enfocadas en la percepción desde lo social y lo espacial, permite en primera instancia la transformación del mismo al reintegrarse al entorno en el que se sitúa, para ser reconocido e identificado por sus habitantes, convirtiéndolo en un espacio con una nueva identidad para ellos, con el fin de repercutir de forma positiva, primero en la configuración espacial del territorio y segundo, en la interacción entre los

mismos usuarios y entre estos con el espacio en el que se desenvuelven, para que finalmente estos cambien su percepción del lugar y lo habiten con un mayor sentido de pertenencia.

## 2 OBJETIVO

### 2.1 Objetivo general

Generar una propuesta de intervención urbana, enfocada en el espacio público, con el fin de transformar un a-lugar en un espacio significativo para la comunidad que lo habita, a través de estrategias de reconocimiento del entorno y proyecciones enfocadas en la percepción de la comunidad.

### 2.2 Objetivos específicos

- 1) Realizar tratamientos sobre las culatas generadas por la ampliación de la Av. ferrocarril para que no continúen dando la espalda a la vía férrea y sigan perdiendo su valor.
- 2) Redefinir los usos del suelo aledaños a la vía férrea para evitar seguir contribuyendo a su deterioro y a la percepción de inseguridad que se recibe de este.
- 3) Diseñar un proyecto de espacio público sobre la vía férrea para la transformación de este espacio en condición de a-lugar en un lugar significativo para la comunidad.

### 3 JUSTIFICACIÓN

Con la intención de contribuir en el valor paisajístico y la imagen de la ciudad, se pretende mediante la transformación de un espacio considerado como a-lugar, definido en primera instancia por el antropólogo Marc Auge como “el espacio de tránsito, de flujo, dominante en las sociedades ‘sobre modernas’, que desplaza la hegemonía del ‘lugar antropológico’, fijo y estable, sede de la identidad y la subjetividad tradicional moderna.” (Carrillo, 2010, párr. 3); interrumpir el proceso de pérdida de identidad que caracteriza a estos lugares, por medio de la apropiación como componente reconstructivo de la función principal de los espacios públicos en la sociedad, al generar enlaces sociales entre los individuos, reestructurando la identidad espacial de la cual fue desalojada.

Sin embargo, para lograrlo, se debe romper la barrera entre el experto y la comunidad al momento de realizar una proyección urbana en donde el profesional se despoja de su papel de arquitecto y se emplaza en la zona de estudio como un persona con todas sus cualidades sensitivas para la captación de las percepciones tanto positivas como negativas que le brinda ese lugar, por ende una de las formas más acertadas de reconocer la interacción de las personas frente a un espacio en estas condiciones, son los recorridos en vivo y los análisis minuciosos de la calidad espacial documentados en un diario de campo.

Por esta razón y en busca de alternativas que permitan la transformación de un territorio, se toman las problemáticas mencionadas anteriormente como una oportunidad para realizar un planteamiento de intervención urbana enfocada en el espacio público, considerándolo como el constituyente de un lugar destinado a la interacción y al vínculo social, tal y como lo rectifica Perahia (2007),

El Espacio Público fue concebido como el espacio de la expresión y la apropiación social por excelencia, es el espacio que alberga el cotidiano transcurrir de la vida colectiva. Es el espacio que da identidad y carácter a una ciudad, el que permite reconocerla y vivirla. Es el sitio que conserva la memoria de sus habitantes en sus espacios naturales, culturales, patrimoniales (párr. 3).

Es por esto que el espacio público al ser considerado como factor equilibrante entre las densidades poblacionales, es el elemento que permitirá romper las posiciones individualistas de los habitantes para encaminar dichos comportamientos hacia relaciones humanas mediante un espacio destinado para dicho objetivo

## 4 MARCO TEÓRICO

### 4.1 Los no-lugares y los a- lugares

Se inicia con el entendimiento del tema principal abordado en este documento, el cual hace referencia a la definición de lo que significa un no-lugar, explicado por el antropólogo Auge, (1992) “Si un lugar puede definirse como lugar de identidad, relacional e histórico, un espacio que no puede definirse ni como espacio de identidad ni como relacional ni como histórico, definirá un no lugar.” (p.83). Este concepto mantiene su esencia en la definición dada por el antropólogo, pero con una refutación en el prefijo usado en el término ya que según Delgado (2018),

En sintaxis, no-lugar no tendría el sentido adversativo que le atribuye Marc Augé, puesto que sería lo que niega el lugar, no lo que se le enfrenta, en tanto el prefijo no implica lo inverso del sustantivo que modifica –a la manera de contra o anti–, sino su inexistencia. El no-lugar es, pues, un a-lugar (párr. 2).

### 4.2 Efectos de la posmodernidad en los a-lugares

Continuando con la teoría presente de los a - lugares, se puede connotar que los procesos que ha tenido la posmodernidad en el desarrollo urbano de una ciudad son el factor primordial por el cual estos espacios de abandono han seguido perdiendo su memoria e identidad, al estar siendo desplazados por este fenómeno hacia elementos que quebrantan toda aquella interacción social que brindan los espacios abiertos, hacia una individualidad y resguardo del ser en espacios cerrados. Este traslado de ideas, afectado por la percepción del

espacio público, es lo que ha generado el aislamiento y desolación de dichos vacíos urbanos tal como nos explica Yory (2007) con un ejemplo de la cotidianidad en donde enfatiza que los espacios públicos, que antiguamente prestaban el servicio de entretenimiento y recreación fortaleciendo los vínculos sociales, han sido reemplazados por elementos que agrupan y aglomeran personas, pero tal y como afirma Auge, (1992) en su interior no hay identidades comunales sino aislamiento propios. Un claro ejemplo se evidencia en los centros comerciales, los cuales son espacios de carácter público, pero a su vez limitan la interacción libre de los espectadores, en el cual toman a este como simple elemento de paso, para transcurrir y recorrer, pero no para asentarse y generar vínculos con este dotándolo de significado.

#### **4.3 Las personas y el espacio**

Estas afirmaciones en relación a las perspectivas circundantes desde el ser sobre un no-lugar o en su término consolidado, un a-lugar, tienen repercusiones de carácter negativo frente a lo que es la seguridad del espacio y cómo se percibe éste, determinado por la frecuencia de uso de las personas y de cómo habitan y se apropian del lugar como nos lo dice Jacobs, (2011) “La única manera de mantener la seguridad en las calles es lograr la presencia literal y continua de un número indefinido y diversificado de gente con motivos distintos” (p. 295). Esto va altamente ligado a la valoración que tienen las personas del lugar evaluándolo o clasificándolo con aspectos positivos o negativos que inciden en la voluntad de decisión de habitar o aislar el espacio.

#### **4.4 Ruptura del estado y la sociedad en la planeación**

Sin embargo, la frecuencia de uso va de la mano con un error inicial en todo planteamiento urbano, el cual consiste en que el urbanista planifica bajo los conocimientos adquiridos en la academia dejando a un lado el factor social y los intereses que la comunidad tiene, tal como asegura Hernández (2008) “El desarrollo urbano en Colombia ha distanciado lo físico de lo social, las políticas buscan intereses que no siempre corresponden a aquellos de los distintos agentes sociales afectados por tales propuestas” (p. 19) adaptando a este espacio una idea de criterio único donde no se analiza la forma en cómo el usuario interactúa con el entorno para que finalmente dicho desarrollo urbano contemple las cualidades con las cuales se siente satisfecho y en confort a una persona o toda una comunidad con su propio hábitat.

#### **4.5 La percepción**

Es por esto que el planteamiento se enfoca desde la parte sensitiva del ser, considerando que la percepción que tiene el individuo del espacio es el elemento que altera o modifica las conductas sociales tal y como nos muestra Hesselgren, (1989) en su libro *El hombre y su percepción del ambiente urbano* en donde expone una tabla sobre la relación entre el componente social y espacial.

Tabla 1  
*El hombre y su percepción del ambiente urbano*

Ambiente físico	1	2
Relaciones	Mirar edificios y ciudades	Dormir en la casa
Hombre - objetos		Vivir en la ciudad
Ambiente social	3	4
Relaciones	Escuchar a la gente	Intercambiar ideas
Hombre - hombre	tocar a la gente	Hacer el amor con la esposa

*Nota:* La tabla expone la relación que tiene la percepción con el componente social y espacial

Tomado de Hesselgren, (1989) p. 243

#### 4.6 Patrones perceptuales

En relación a lo anterior, la percepción obedece a algunos patrones que han sido identificados por diferentes autores tales como Gordon Cullen (1981), Steen Eiler Rasmussen (2000) y Sven Hesselgren (1980), aquellos que hacen énfasis en cómo debería ser la configuración de los espacios para que se obtenga como resultado un comportamiento específico en las personas que lo habiten, puesto que características como el color, la textura, las dimensiones, las visuales... de un espacio influye directamente en la percepción de las personas, haciendo que ellos experimenten sensaciones de agrado, rechazo, intriga, expectativa, paz, tranquilidad etc. Así, el concepto diferencias de nivel, señala que la percepción de una plazoleta elevada es contraria al de una plazoleta deprimida, en el sentido que la primera de ellas genera sensación de superioridad, mientras que en la segunda el habitante obtiene una sensación de protección. (Cullen, 1981)

Contiguo a esto se determina que para el reconocimiento de la forma en cómo las personas se comportan sobre un espacio público determinado, se debe llevar a cabo por medio de un análisis exhaustivo, ya que, de no realizarse este proceso de reconocimiento en un planteamiento de desarrollo urbano, podrían generarse repercusiones negativas en la sociedad, así como lo insinúa en su metáfora Rasmussen (2000),

El arquitecto es una especie de director de teatro que monta el escenario de nuestras vidas. Muchas cosas dependen de la forma de disponer este escenario para nosotros, cuando tiene éxitos en sus propósitos, es como el perfecto anfitrión que proporciona a sus huéspedes todas las comodidades para que vivir con él resulte una experiencia agradable. Pero este trabajo de dirección es difícil por varios motivos. Para empezar, los actores son gente bastante corriente y el arquitecto tiene que ser consciente de su manera natural de comportarse; de otra forma, todo el montaje será un fiasco (p. 17).

De esta forma Rasmussen (2000) propone en su teoría “sobre la percepción de nuestro entorno” un análisis valorativo sobre características de un espacio urbano tales como los sólidos y las cavidades, efectos de contraste, planos de color, escala y proporción, el ritmo, la textura, la luz natural, el color y el sonido, lo que en conjunto conforman escenarios de vida.

#### **4.7 Observación participante - diario de campo**

Dichos análisis de valoración socio - espacial conforman el método denominado Observación Participante (OP), quien según (Lima et al., 2013) “La OP es definida como una investigación caracterizada por interacciones sociales profundas entre investigador e

investigado, que ocurren en el ambiente de éstos y promocionan la recogida de informaciones de modo sistematizado.” (p. 76) Este método funciona básicamente para describir y comprender la naturaleza y el ser humano. La observación pretende descubrir patrones, siendo esta un instrumento que utiliza la información que captan nuestros sentidos para obtener cualquier tipo de conocimiento.

así mismo dentro del método observación participante encontramos el instrumento a emplear titulado como diario de campo, tal como nos lo expresa Taylor & Bogdan (1975),

El concepto de diario o cuaderno de campo está históricamente ligado a la observación participante y es el instrumento de registro de datos del investigador de campo, donde se anotan las observaciones (notas de campo) de forma completa, precisa y detallada (p. 74).

Lo cual le permite al investigador realizar en una bitácora muy gráfica y descriptiva la recopilación de los datos hallados en los recorridos realizados.

#### **4.8 Tejido urbano**

Por otro lado, es indispensable asimilar también la teoría del tejido urbano como herramienta de análisis, donde el tejido físico al considerarse como abierto o cerrado son aquellos que proporcionan el tejido social en mayor o menor magnitud según sea el caso, tal como lo explica Ferreti & Arreóla (2013),

Planificado (sistema formal cerrado): Este modelo produce la mayor cantidad de presiones de frontera y niega cualquier intento de generación de tejido social por su alto grado de aislamiento de la realidad urbana. Son lo que comúnmente se denominan "fraccionamientos cerrados".

(Sáez, García, Roch (2010) -Espontáneo (sistema informal abierto): Estos procesos involucran la variable social y la variable temporal en simbiosis con el espacio físico. Conforman grandes porciones de tejido sin una clara definición geométrica y con períodos de tiempo largos en los que por superposición en vertical se van complejizando. Son sistemas abiertos e incompletos y tienen una fuerte capacidad de generar tejido social por sus propias características de sistema informal abierto, lo que Sáez, García, Roch (2010) denominan "ciudad espontánea" (párr. 31).

#### **4.9 Composición de nueva teoría**

En el abordaje del tema de los a-lugares, se hace referencia en primera instancia el fundamento de su concepto y definición del mismo para dar una apertura a todo este tema que conllevan los no- lugares, iniciando por el fundador de este término, el sociólogo Auge (1992) el cual los define como lugares sin identidad, sin historia y sin relación; en donde estos espacios al presentarse conjuntamente con aquellas características se podrían conglomerar fácilmente en un vacío urbano. En cuanto a su terminología y según los conceptos básicos de la filosofía, un no lugar no demuestra una contraposición en la noción de un lugar, si no que elimina en su totalidad el concepto, es por esto que se debe redefinir el no lugar por el prefijo a- lugar el cual si logra contraponer idóneamente dicha palabra.

Se reconoce que el individuo o el ciudadano, transeúnte de estos lugares, es el que determina esta condición siendo este el que carga al espacio con identidad, memoria y relación al aportar sentimientos de agrado y complacencia o todo lo contrario, tal y como nos afirman en el libro “el hombre y su percepción del ambiente urbano” el hombre evalúa el significado como positivo y negativo independiente de las necesidades materiales o prácticas (Hesselgren, 1989) Esto va vinculado con la percepción que tiene la persona con el entorno en el que se desenvuelven, si la zona es un espacio que no le brinda algún aspecto representativo o de valor, no será de uso.

Otro aspecto relevante que determina la condición de un a lugar, son los problemas de planeación urbana que dejan secuelas negativas sobre los espacios, como es en un caso específico la ampliación de una vía principal que dejó como resultado culatas hacia un elemento transversal dándole la espalda e ignorándolo, lo que genera inseguridad y sentimientos de perplejidad como nos corrobora Ramos (2014),

los edificios de una calle equipada para superar la prueba de los desconocidos y, al mismo tiempo, procurar seguridad a vecinos y desconocidos, han de estar orientadas de cara a la calle. No deben dar su espalda ni sus muros a la calle dejándola así ciega (p.78).

en donde expone como una mala intervención pueden influir en la valoración y la aprehensión que se le puede dar a un espacio ya que como se ha mencionado anteriormente las culatas o las construcciones que no permiten relación con su exterior no contribuyen en la seguridad del entorno.

Ahora bien reconociendo este concepto de los a-lugares es importante cuestionar cuál es la manera adecuada de intervenir un vacío urbano bajo las condiciones que se han mencionado anteriormente, siendo estas en su mayoría correspondientes al componente social, espacial visto desde el aspecto perceptual, puesto que son estos componentes quienes solidifican la identidad de un espacio, considerando que la intervención a realizar no solo se debe enfocar en factores objetivos como todo aquel elemento material que se incluye, o en su defecto se analiza en un proyecto urbano, si no que por el contrario se ponga en supremacía el factor subjetivo, siendo este aquel que radica en elementos de carácter cognoscitivos tales como la percepción espacial, la apropiación, la interacción social, entre otros.

De esta manera se logra identificar aspectos que como pueden verse en la actualidad no son aplicados en la mayoría de los proyectos urbanos, en relación a que el arquitecto y el estado toman el papel de imponer bajo sus argumentos ciertos espacios y diseños que resultan siendo desacertados para la comunidad al contemplar tan sólo métodos de análisis cuantitativos, dejando a un lado los métodos de análisis cualitativos con énfasis en la concepción que se tiene de un espacio y en general de la imagen de la ciudad. Así como lo estima Ramirez et al. (2008),

Abordar la naturaleza de estos espacios urbanos de una forma clara y concisa, pero a la vez situada y rica en información puede ser complejo, más aun considerando sus características específicas (movilidad permanente, cambio y flujo constante), pero creemos que es necesario para abordar una observación desde dentro, no considerándolos simplemente como espacios puente o de

interconexión entre lugares, sino como lugares ricos en prácticas y discursos que les otorga identidad propia (p. 131).

Considerando lo anterior se determina pertinente no solo contemplar la psicología ciudadana en el momento de identificar la problemática, sino que a su vez esta visión social se vea reflejada en los diferentes momentos del proyecto siendo estos: análisis, diagnóstico, planteamiento, diseño, ejecución y producción reflejados en el uso de herramientas ligadas hacia vínculos con la población mientras se pone en práctica el método de observación participante y el instrumento del diario de campo en donde el empleo de entrevistas, trabajos en grupo, análisis fotográficos y recorridos fueron utilizados como oportunidad de dar a conocer sus deseos y aspiraciones.

Finalmente se encuentra necesario aclarar que para la selección del lugar es importante abordar la teoría del tejido urbano entendiéndose esta como la conformación entre el tejido social y físico de un territorio. el cual puede manifestarse tanto abierto como cerrado, por esta razón cabe resaltar que se requiere definir entre uno de ellos, siendo el tejido social abierto aquel que proporciona mejores resultados y el cual justificará la viabilidad de la propuesta a realizar tal como lo exponen Ferreti & Arreóla (2013),

En la doble realidad del tejido urbano -abierto o cerrado- se cristalizan las cualidades del tejido social y por ende, la mayor o menor capacidad para producir relaciones, mediaciones o conflictos. Esto último, en otras palabras, no es más que la necesaria correlatividad de fuerzas que producen el tejido social y que construyen identidad y sentido de apropiación (párr. 55).

## **5 MARCO CONCEPTUAL**

El proyecto está fundamentado en dos conceptos principales (siendo estos los No-lugares y la percepción) en los cuales se basa la composición y el desarrollo tanto de la investigación como de la propuesta de espacio público a presentar a continuación.

### **5.1 No – lugares**

Definidos por el antropólogo Auge (1992) como lugares sin identidad, sin relación y sin historia al ser aquellos sitios los cuales las personas toman como elemento de transición, más nunca de uso o permanencia, esto ocasiona que el individuo no genere ningún vínculo con el contexto ni le aporte ningún significado a este impidiendo de tal forma la relación social del ser.

### **5.2 Percepción**

la percepción es usada por el individuo como forma de transmitir experiencias y sensaciones acogidas de cualquier lugar, va de la mano con al aspecto del contexto debido a que cada forma morfológica de una zona influye en la perspectiva valorativa de este por parte del usuario. las percepciones pueden alterar las diferentes formas de representación del espacio.

La percepción es un fenómeno de construcción mental e individual, gracias al cual se adquiere el conocimiento de la ciudad y de sus cualidades a través de los sentidos, que comprende el medio ambiente humano. Analizar las

diferentes percepciones humanas de la forma y el espacio, implica un complejo proceso de experiencias vitales desarrolladas a través del acto mismo de estar en un lugar específico, disponiendo de él y usándolo de determinada manera (Sepulveda, 2012, párr. 14).

## 6 MARCO REFERENCIAL

### 6.1 Enfoque histórico

es importante reconocer los comienzos y la evolución que ha tenido la estrategia a implementar en la investigación la cual se denomina diario de campo y hace parte de los métodos cualitativos de la investigación los cuales tienen sus inicios para la década de los años 60 y 70 donde surge el interés de conocer la interacción del individuo con su entorno tal y como lo afirma Taylor & Bogdan (1975),

la década pasada fue testigo de un creciente interés en el lado subjetivo de la vida social, es decir, en el modo en que las personas se ven a sí mismas y a su mundo. Escribimos entonces que este interés requería métodos descriptivos y holísticos: métodos cualitativos de investigación (p.11).

Esto permite una mejor exploración para la parte práctica, logrando identificar las formas en las cuales se ha llevado a cabo este instrumento; encontrar las incidencias que ha tenido como resultado; e indagar sobre los proyectos urbanos que implementaron este mecanismo para reconocer el resultado obtenido.

inicialmente en el año 1961 se elabora una observación de las actividades que realiza la sociedad en determinado lugar, donde analizan la forma en la que todo lo que dicen o hacen se ve afectado por la presencia del observador, como es el caso de Becker, Geer, Hughes y Strauss que para dicho año según Taylor & Bogdan, (1975) “tabularon enunciados y actividades de acuerdo con ese aspecto del fenómeno, como un modo de evaluar la

credibilidad de las pruebas de la observación participante.” (p. 173) de lo cual se estima que es posible realizar una comparación entre las acciones y los diálogos de las personas cuando hay o no presencia de otra persona observándolas.

en el año 1974 se implementó un estudio titulado *el arte de caminar* con más carácter etnográfico donde analizan la forma en cómo las personas caminan sobre diferentes espacios públicos de la ciudad, desde videos fragmentados cada 8 minutos, determinado como un *estudio etnometodológico*, fomentado principalmente por los autores Alan Ryave y James Schenkein quienes según Taylor & Bogdan, (1975) creen que “el caminar es un logro práctico en el cual las personas producen y reconocen aspectos exteriores para moverse en lugares públicos.”(p.87). De lo cual se entienden cualidades no sólo con la forma de habitar un espacio, sino que también la forma en cómo se transcurre el mismo.

Más adelante para el año 1980 se incorpora la fotografía como recurso en la investigación desde el método de observación participante inducida por el urbanista estadounidense William. H. Whyte quien según Taylor & Bogdan (1975),

ha empleado tomas fotográficas a intervalos regulares para estudiar pequeños espacios urbanos tales como parques y plazas. Fotografiando durante días enteros, examina lo que hace que la gente use algunos espacios y no otros. Su investigación demuestra que la fotografía a intervalos es un enfoque investigativo fructífero (p.148).

dando a entender que este recurso permite un acercamiento a la forma en cómo las personas habitan los espacios públicos. Así mismo su proyecto *Life Project* fue un estudio precursor del comportamiento del peatón y de la dinámica de la ciudad.

Finalmente, en el año 2004 se exploran las necesidades de los seres humanos, no solo desde las características espaciales para su supervivencia si no que con un enfoque en las características que debe tener la ciudad para generar contactos y relaciones sociales. Esta idea fue inducida por el arquitecto Jan Gehl quien según lo expresa Vazques (2009),

Analiza las cualidades que hacen de una calle un lugar atractivo para caminar y, en tal sentido, la inconveniencia de los edificios residenciales altos, la importancia de las fachadas angostas y accesibles, activas en transferencia de personas, la importancia de la instalación de actividades cuya naturaleza garantice la presencia de personas en las calles durante tiempos prolongados (p. 101).

## **6.2 Enfoque normativo**

El lugar de intervención se encuentra comprendido en la upz 75 de la localidad de Fontibón, sin embargo y pese a que dicha upz es de las pocas que no se han reglamentado por el plan de ordenamiento territorial de la ciudad de Bogotá, se tratarán aspectos generales en relación a la normativa que rige el sector y aspectos que competen a la norma del espacio público, equipamientos, y del tratamiento urbanístico denominado renovación urbana.

Fontibón cuenta con un limitante físico comprendido como un equipamiento que presta servicios aeroportuarios, en el cual, por el gran impacto de este uso en el sector, la

altura máxima permitida en nuevas edificaciones es de no mayor a 5 pisos para que tanto las construcciones en altura no tengan afectaciones por los ruidos y las vibraciones del vehículo de transporte aéreo y por cuestiones de accidentalidad. (Aeronáutica civil de Colombia, 2014)

sumado a esto se contemplan las normas de accesibilidad en Colombia para el espacio público comprendidas en la Ley 09 de 1979 para la cual se retoma del capítulo 39 las disposiciones generales para el diseño de las rampas y puentes en espacios públicos, aspectos propiamente relacionados a medidas de los tramos de las rampas (9 metros máximo), porcentaje de inclinación de las mismas (máximo 14%) y altura de las barandas tanto de puentes como de rampas (mínimo 1 metro). esto con el fin de pensar en todo tipo de peatón especialmente en personas con movilidad reducida (ministerio de salud y protección social, 1985)

esta localidad cuenta a su vez con una estación férrea la cual se considera patrimonio bajo el Ministerio de cultura y la cual mediante la presente propuesta se pretende integrar al parque lineal mediante la total recuperación de la misma estipulada bajo el Plan Nacional de Recuperación de las Estaciones del Ferrocarril del decreto 746 de 24 abril de 1996 siendo el objetivo de este programa recuperar para el uso público las estaciones reconociendo su calidad arquitectónica y el significado para la comunidad. De esta manera se pretende cambiarle el uso que presenta actualmente la estación férrea y así mismo la construcción de espacios complementarios para un mejor uso de la misma. (Ministerio de cultura, 2015)

### **6.3 Antecedentes**

#### **6.3.1 Caso específico 1.**

##### ***Incorporación de la experiencia cotidiana en el análisis urbano.***

El objetivo principal de la tesis ha sido incorporar la dimensión cotidiana en el urbanismo a través de validar una metodología de análisis y evaluación urbana a escala de barrio desde la perspectiva de género y basada en datos cualitativos de la realidad, con una base teórica y crítica que la sustente, para que pueda ser utilizada en otras investigaciones y en la práctica urbanística (Ciocoletto, 2014, Párr. 2).

#### **6.3.2 Caso específico 2.**

##### ***material para lo intangible remodelación de la vega central.***

La zona de remodelación, tiene como interés renovar el sector de la Vega Central, ayudando a su desarrollo y conservarla como patrimonio de la ciudad, recuperando para la comunidad, un sector donde las inversiones en infraestructura generan una nueva oportunidad de desarrollo, que guardando la identidad local vinculada a la existencia del mercado, fomente la actividad residencial, cultural y de servicios del entorno (Gomez, 2007, P. 49).

### 6.3.3 Caso específico 3

#### *metodología de análisis del contexto.*

Esta metodología surge con la necesidad de comprender el contexto y la hemos desarrollado a partir de la unión de la teoría con la práctica, integrando distintas disciplinas: antropología, sociología, filosofía y arquitectura.

Llevamos tres años investigando estas relaciones y, si bien todavía está en proceso, hemos observado que, al sumar las reflexiones sobre conceptos teóricos y un profundo análisis del lugar, los proyectos tienen una base sólida de conocimientos, que, junto con una actitud crítica, fortalecen la consistencia de la teoría con la práctica, teniendo propuestas que establecen relaciones más estrechas entre proyecto-habitante-contexto-ciudad (Gallardo, s.f. p. 2).

De los anteriores casos de estudio se puede concluir que para los proyectos urbanos se deben estimar elementos como la identidad, la cotidianidad y la relación espacio y hombre, lo cual permite una mejor identificación del territorio y una mejor respuesta para el mismo; del primer caso específico se reconoce que la investigación realizada permite diseñar ajustándose a la realidad socio-espacial específica, así mismo del segundo caso específico se reconoce que proyectar en pro de la identidad evita la propagación del desuso en los espacios y finalmente el tercer caso específico demuestra que al sumar la teoría con el análisis del lugar resultan relaciones entre proyecto-habitante-contexto-ciudad.

## 7 MARCO METODOLÓGICO

El proyecto fundamenta su análisis y estudio en cuatro fases de investigación comprendidas en: fase explicativa, descriptiva, proyectual y de diseño. En su primer momento se toma como base de estudio la problemática identificada como los a lugares posicionándolo como el factor principal para la formulación del problema, del cual de este concepto se desglosan cierto tipo de esquemas para la profundización del estudio por medio de estrategias de recopilación de información tales como estados del arte, resúmenes, mapas conceptuales, bases teóricas, normativas y referenciales que consolidan el análisis de la investigación.

la segunda etapa está determinada por la aplicación del problema a una situación y lugar real dentro de la ciudad de Bogotá dividida por el diagnóstico de 3 lugares con la presencia de este problema los cuales están evaluados y regidos por diferentes variables analizadas desde lo cuantitativo; comprendido como cifras estadísticas y datos exactos , y lo cualitativo interpretados como ejercicios con la comunidad del sector, entrevistas realizadas con el presidente de la junta de acción comunal y recorridos en vivo plasmados por medio de un diario de campo.

Seguido a esto se continúa con la fase proyectual la cual está orientada hacia los lineamientos que constituirán la configuración espacial del proyecto basándose en temas como la axialidad, puntos a potencializar, direccionalidad, finalizando con la homogeneidad y heterogeneidad en la forma de las manzanas. Continuo a esto se determina un programa urbano base esquematizada por medio de organigramas para la organización de los espacios en el territorio.

Concluyendo con la fase de diseño en donde se presenta una propuesta urbana general y una propuesta específica en detalle sobre el diseño de la pieza urbana determinada como la etapa de actuación numero 1 cuyo diseño estará regido por los parámetros dados de los estudios y análisis recopilados en las anteriores fases ya mencionadas.

## 8 FASE DESCRIPTIVA

Para evaluar y puntualizar el método de desarrollo en la elección de la zona de intervención, se determinaron como factores de estudio los componentes sociales y espaciales analizados desde el aspecto perceptual, en el cual bajo los parámetros cualitativos y cuantitativos se desglosaron de manera jerárquica diversas variables que en conjunto determinan la conformación de un a-lugar expresado de la siguiente manera:

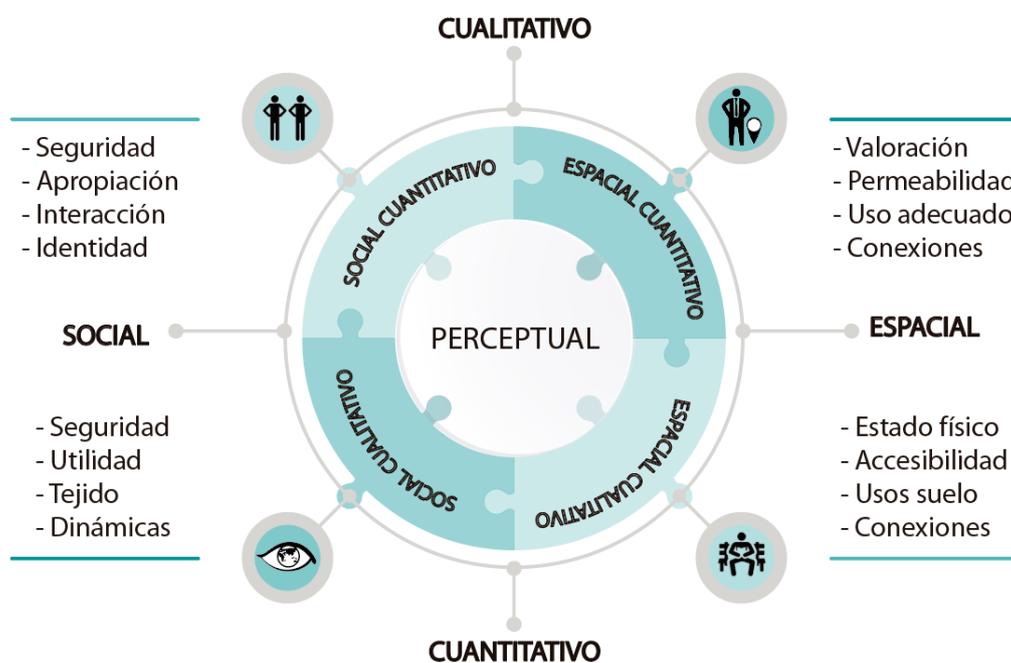


Figura 1. Componentes y variables analizadas para el desarrollo del proyecto

Elaboración propia

En consecuencia, de esto se identificaron tres polígonos en la ciudad de Bogotá que al estar en condición de a-lugar fueron examinados bajo los anteriores criterios de estudio incentivando la posibilidad de plantear una respectiva intervención para las diferentes problemáticas evidenciadas en uno de los tres, cuya condición de a-lugar prime sobre los otros dos.

## 8.1 A-lugar barrio Verbenal

Iniciando con el primer sector, ferrocarril localización Verbenal, se especuló en cuanto a las condiciones sociales de la zona, que es altamente residencial exponiéndola como un tejido abierto que concede la posibilidad de interacción de los habitantes con el propósito del proyecto, el cual está altamente ligado con la interrelación entre los individuos y las bases del urbanismo aportadas por los autores de esta investigación.



Figura 2. Análisis cualitativo espacial Verbenal

Adaptado de Catastro. (s.f.). [Mapas Bogotá].  
Recuperado de: <https://mapas.bogota.gov.co/#>

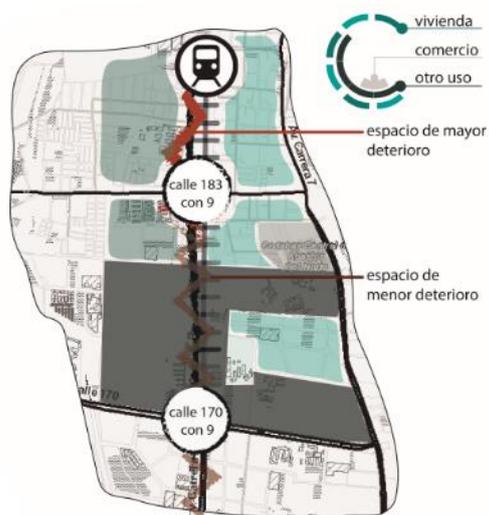


Figura 3. Análisis cualitativo social Verbenal

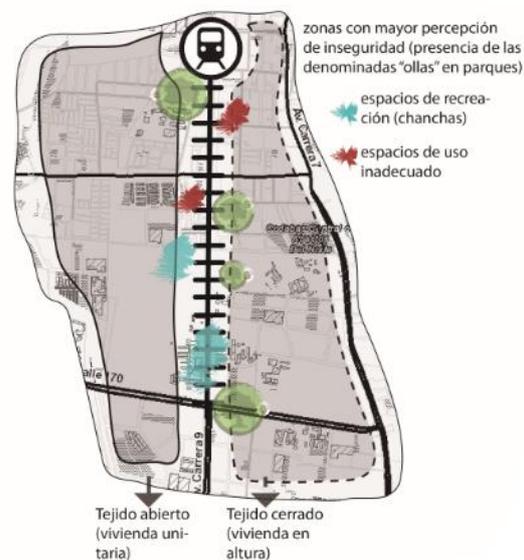
Adaptado de Catastro. (s.f.). [Mapas Bogotá].  
Recuperado de: <https://mapas.bogota.gov.co/#>

Se diagnostica que el principal problema que presenta el sector en relación a la vía del tren, es que las viviendas que bordean este espacio divide el terreno en dos partes estimadas como la vivienda en altura, que le dan la espalda con una línea continua de culatas impidiendo relación alguna con este elemento lineal; y las viviendas unitarias que se ven obligados a usar el espacio como único medio de acceso hacia el hogar, concibiendo el tramo como un lugar de tránsito pero nunca de permanencia. Continuo a esto, la vía férrea está

invasada por personas en calidad de menesterosos los cuales usan la zona para generar indebidos asentamientos (cambuches) lo que provoca suciedad y basuras afectando tanto en lo estético como en aspectos de salubridad en la zona además de hacer y/o percibir el espacio de manera insegura.



*Figura 4.* Análisis cuantitativo social Verbenal  
Adaptado de Catastro. (s.f.). [Mapas Bogotá].  
Recuperado de: <https://mapas.bogota.gov.co/#>



*Figura 5.* Análisis cuantitativo social Verbenal  
Adaptado de Catastro. (s.f.). [Mapas Bogotá].  
Recuperado de: <https://mapas.bogota.gov.co/#>

## 8.2 A-lugar barrio Milenta

Posteriormente el segundo sector, río Fucha localización barrio milenta, se considera que presenta un tejido abierto de la misma manera que el primer sector, al concentrarse viviendas unitarias en la mayor parte del territorio. Se evidencia también un centro de desarrollo comunitario que junto a una red de parques son percibidos como los elementos que le dan la identidad al sector, observando de esta manera las estrechas relaciones entre los habitantes. Sin embargo, esta red de parques que desfavorablemente se encuentran

desarticulados del corredor del río Fucha genera una desapropiación, y bajo uso del espacio teniendo en cuenta que mayormente solo presentan zonas verdes.

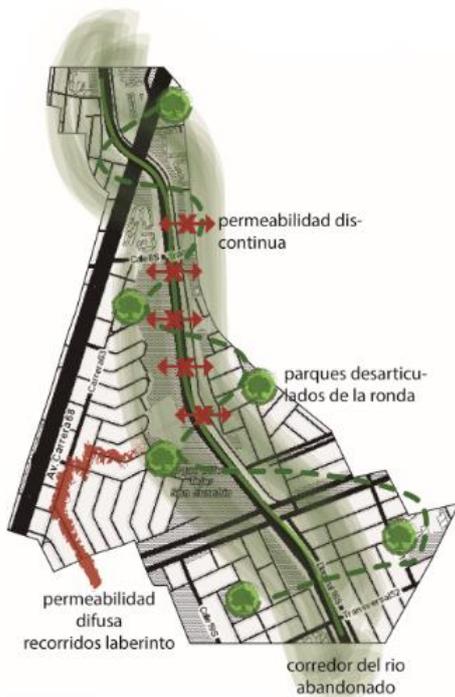


Figura 6. Análisis cualitativo espacial Milenta  
Adaptado de Catastro. (s.f.). [Mapas Bogotá].  
Recuperado de: <https://mapas.bogota.gov.co/#>

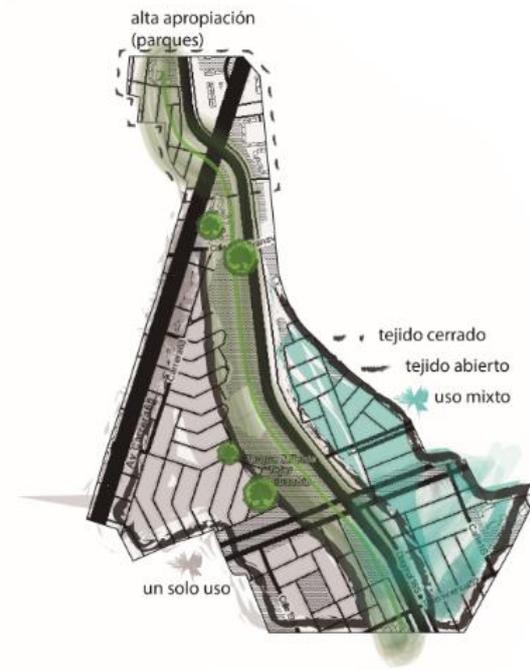


Figura 7. Análisis cualitativo social Milenta  
Adaptado de Catastro. (s.f.). [Mapas Bogotá].  
Recuperado de: <https://mapas.bogota.gov.co/#>

por otro lado, este barrio presenta en su zona central la presencia del corredor del río Fucha, donde se observa una segmentación espacial en relación a los usos puesto que hacia un lado del río es netamente residencial y en el otro se presenta comercio de bajo impacto en primera planta y residencial en las segundas. Sumado a esto las trazas de los dos costados son diferentes evidenciándose de un lado una traza de laberinto y del otro lado una traza ortogonal en las cuales las vías cuentan con un alto grado de deterioro por el tránsito de carga pesada, que además se consideran calles desarticuladas de la ronda del río afectando directamente la permeabilidad en este polígono de ciudad.

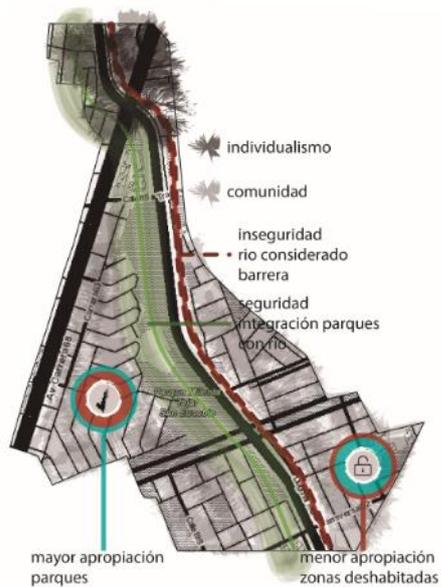


Figura 8. Análisis cuantitativo social Milenta  
Adaptado de Catastro. (s.f.). [Mapas Bogotá].  
Recuperado de: <https://mapas.bogota.gov.co/#>



Figura 9. Análisis cuantitativo espacial Milenta  
Adaptado de Catastro. (s.f.). [Mapas Bogotá].  
Recuperado de: <https://mapas.bogota.gov.co/#>

### 8.3 A-lugar barrio La Giralda

finalmente, el tercer sector, ferrocarril localización barrio la giralda, se considera que presenta un tejido abierto de la misma manera que los sectores anteriores, sin embargo, se reconocen dos tipos de población que se encuentran fraccionados por la carrilera del tren, en donde hacia un costado de la misma se percibe mayor población trabajadora que del otro costado. También se evidencia que el corredor de la vía férrea es usado como espacio de transición, pero nunca de permanencia, lo que va altamente ligado a la percepción de seguridad que hay en la zona, en relación al abandono y deterioro del espacio como también a la invasión de este corredor por parte de viviendas ilegales y de una de las estaciones del ferrocarril que para el momento recuperaron tan solo la mitad.

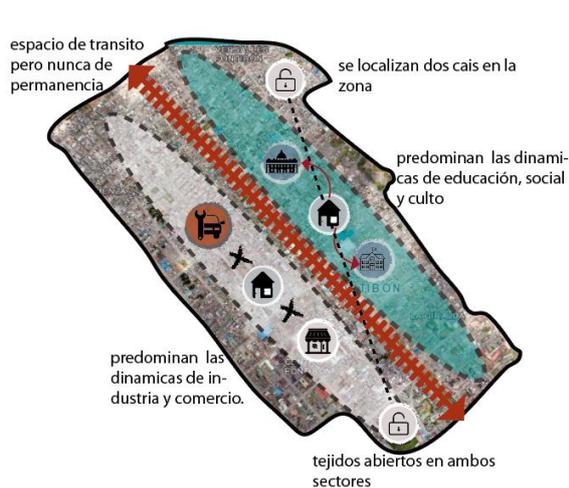


Figura 10. Análisis cualitativo social la Giralda  
Adaptado de Catastro. (s.f.). [Mapas Bogotá].  
Recuperado de: <https://mapas.bogota.gov.co/#>



Figura 11. Análisis cualitativo espacial la Giralda  
Adaptado de Catastro. (s.f.). [Mapas Bogotá].  
Recuperado de: <https://mapas.bogota.gov.co/#>

Asimismo, se considera que el uso residencial de la zona prima un poco sobre el uso industrial y comercial, asimilando esta diversidad de usos como causante de muchos espacios deteriorados, con presencia de basuras y de uso inadecuado. El cual a pesar de esto se reconoce como un lugar accesible por dos vías principales de la ciudad y cercano a elementos de gran importancia para la misma, lo cual se toma como potencial para su transformación sumado a dos lugares que se reconocieron con el espacio óptimo para plantear una oportuna intervención.

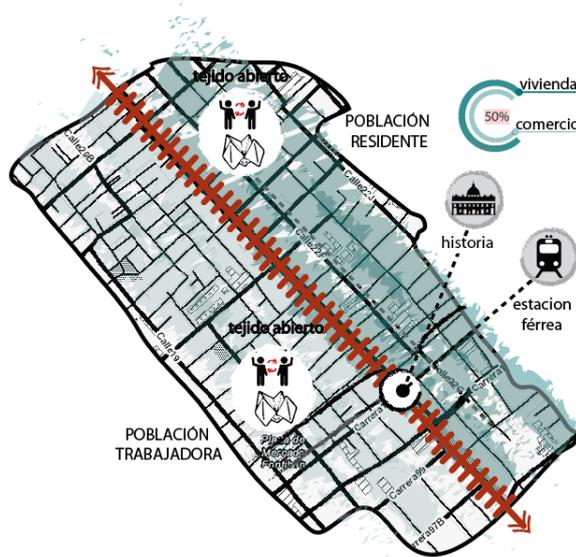


Figura 12. Análisis cuantitativo social la Giralda

Adaptado de Catastro. (s.f.). [Mapas Bogotá].  
Recuperado de: <https://mapas.bogota.gov.co/#>



Figura 13. Análisis cuantitativo espacial la Giralda

Adaptado de Catastro. (s.f.). [Mapas Bogotá].  
Recuperado de: <https://mapas.bogota.gov.co/#>

#### 8.4 Selección del A-lugar

En cuanto a la justificación del sector a escoger, se realiza una recopilación estadística en relación a las diversas variables que componen los aspectos social y espacial, las cuales fueron analizadas anteriormente en los tres lugares bajo el factor perceptual, que dan la base para el reconocimiento del sector que presenta mayor condición de a-lugar y que por ende es el más apropiado para proyectar su transformación. Tal como se puede apreciar en la siguiente tabla, donde el sector del ferrocarril en el barrio la giralda presenta las menores puntuaciones tanto en las variables cualitativas como en las variables cuantitativas. Reconociéndose de esta forma el sector que más carece de una propuesta de intervención urbana.

Tabla 2  
Comparación tres a-lugares

Cualitativo		variables	Río Fucha (milenta)	Ferrocarril (Verbenal)	Ferrocarril (la giralda)
Cuantitativo					
perceptual	social	seguridad	2	1	3
		seguridad	1	3	2
		apropiación	2	3	1
		utilidad	2	3	1
		interacción	3	2	1
		tejido	3	1	2
		identidad	3	2	1
		dinámicas	1	3	2
	Espacial	valoración	3	2	1
		Estado físico	3	2	1
		permeabilidad	1	2	3
		accesibilidad	3	1	2
		Usos adecuados	3	2	1
		Usos del suelo	1	2	3
		conexiones	1	2	3
Total, cualitativo		15	16	14	
Total, cuantitativo		18	17	16	

Nota: La tabla expone los valores que presentan las variables de estos tres a-lugares considerando que el de menor calificación se considera el barrio con mayor condición de a-lugar

Elaboración propia

Seguido de esto se realiza un análisis a nivel macro, meso y micro del cual se pretende obtener un diagnóstico que explique la relación que tiene la ciudad, la localidad, y el barrio con dicho lugar para que de esta forma se pueda generar una exploración de la problemática a profundidad y en todos sus aspectos.

## 8.5 Análisis Macro

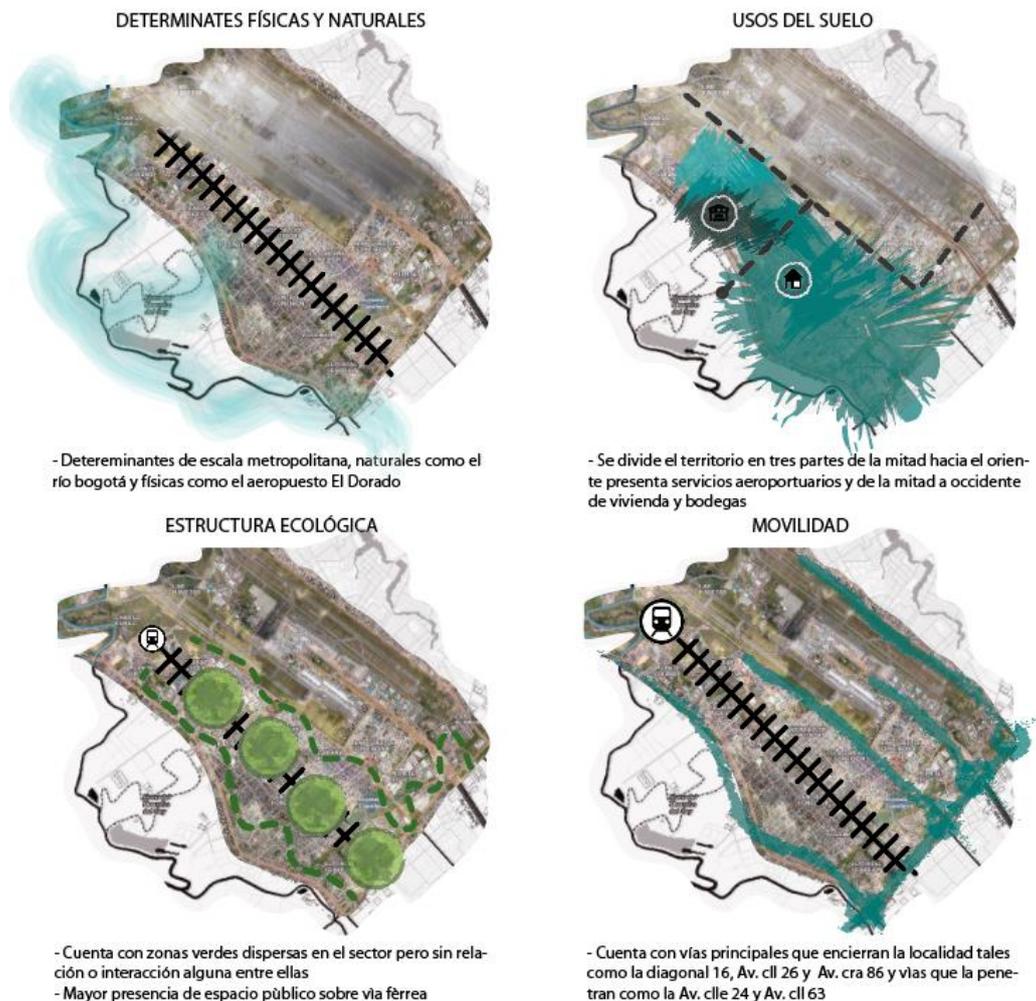


Figura 14. Análisis estructuras a nivel macro del a-lugar seleccionado

Adaptado de Catastro. (s.f.). [Mapas Bogotá]. Recuperado de: <https://mapas.bogota.gov.co/#>

En esta escala encontramos determinantes desde los componentes físicos - naturales, funcionales, estructura ecológica y estructura de movilidad, de éstas se concluyen que el territorio escogido presenta a escala metropolitana, bordes naturales como el río Bogotá y físicas como el aeropuerto El Dorado, lo cual de cierto modo fragmenta el espacio y lo distancia del resto de la ciudad., por otro lado el componente funcional se entiende como un territorio que se divide en dos partes, hacia el oriente presenta servicios aeroportuarios presentándose como un elemento que vitaliza la zona y al occidente presenta vivienda y

bodegas las cuales resultan siendo usos inadecuados para la zona. Siguiendo con el componente de estructura ecológica se puede rescatar que el sector cuenta con zonas verdes dispersas, pero sin relación o interacción alguna entre ellas y a su vez hay mayor presencia de espacio baldío destinado para espacio público sobre la vía férrea. Finalmente, el componente de movilidad se presenta en la zona por medio de dos vías principales que encierran la localidad tales como la diagonal 16, Av. Calle 26 y Av. Carrera 86 y vías que la penetran como la Av. Calle 24 y Av. Calle 63, siendo estas muy pocas las formas de acceder al sector.

## 8.5 Análisis Meso



Figura 15. Análisis estructuras a nivel meso del a-lugar seleccionado

Adaptado de Catastro. (s.f.). [Mapas Bogotá]. Recuperado de: <https://mapas.bogota.gov.co/#>

en esta segunda escala y bajo los mismos componentes de la escala macro vemos como desde las determinantes físicas y naturales en el sector se presenta una trama ortogonal ligada a la vía férrea que se desvanece llegando a la parte curva del sector al encontrarse con el humedal capellanía, desde la estructura funcional Predomina la vivienda como uso del suelo sin embargo, se evidencian diferentes usos sobre la vía férrea que afectan el espacio y la percepción del mismo, siguiendo con la estructura ecológica, se reconoce el corredor de la

vía férrea como el elemento con mayor presencia de zona verde y espacio público en deterioro. Finalmente, en la estructura de movilidad se entiende que la vía férrea funciona como un eje articulador de espacios de manera peatonal.

## 8.6 Análisis Micro

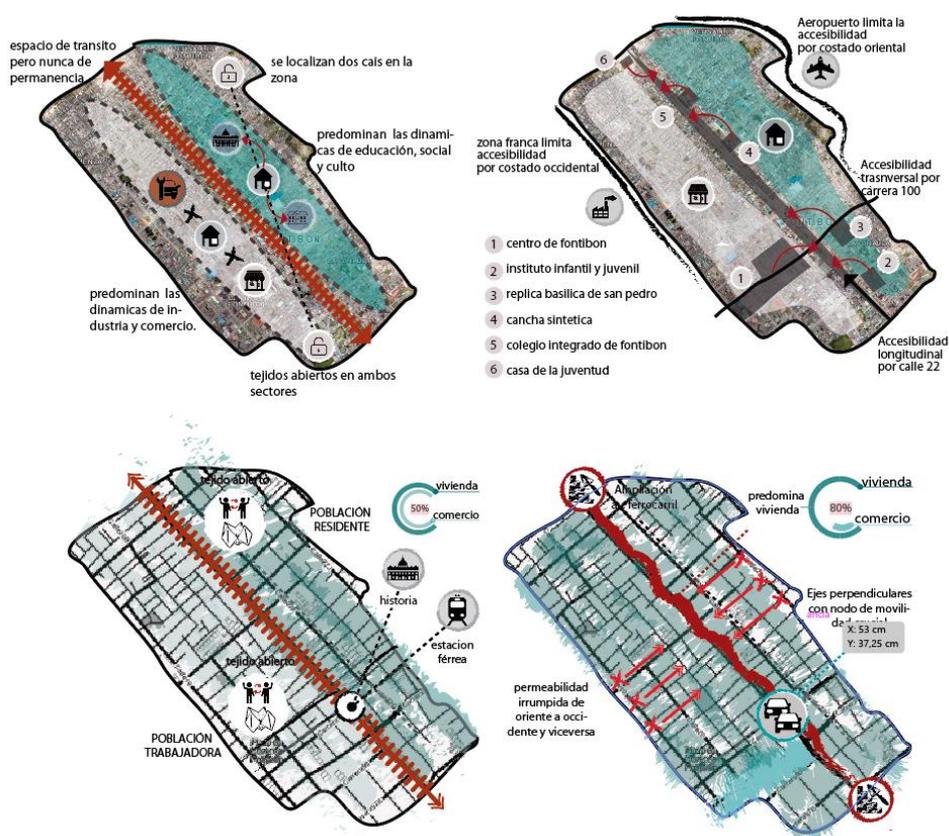


Figura 16. Análisis componentes a nivel micro del a-lugar seleccionado

Adaptado de Catastro. (s.f.). [Mapas Bogotá]. Recuperado de: <https://mapas.bogota.gov.co/#>

Luego de reconocer las problemáticas generales del sector se procede con el análisis puntual y para esto se llevó a cabo una actividad con la comunidad habitante del sector, en primer lugar, para reconocer sus ideas y la percepción de su entorno, y en segundo lugar para

identificar algunos puntos críticos a lo largo de la vía férrea los cuales serán analizados bajo el diario de campo como se pueden evidenciar a continuación.

### 8.7 Puntos críticos

Al encontrar problemáticas de carácter social y otras de carácter espacial, se determinó que los puntos críticos se dividen por dichos caracteres:



Figura 17. Análisis problemáticas puntos críticos componente espacial

Elaboración propia

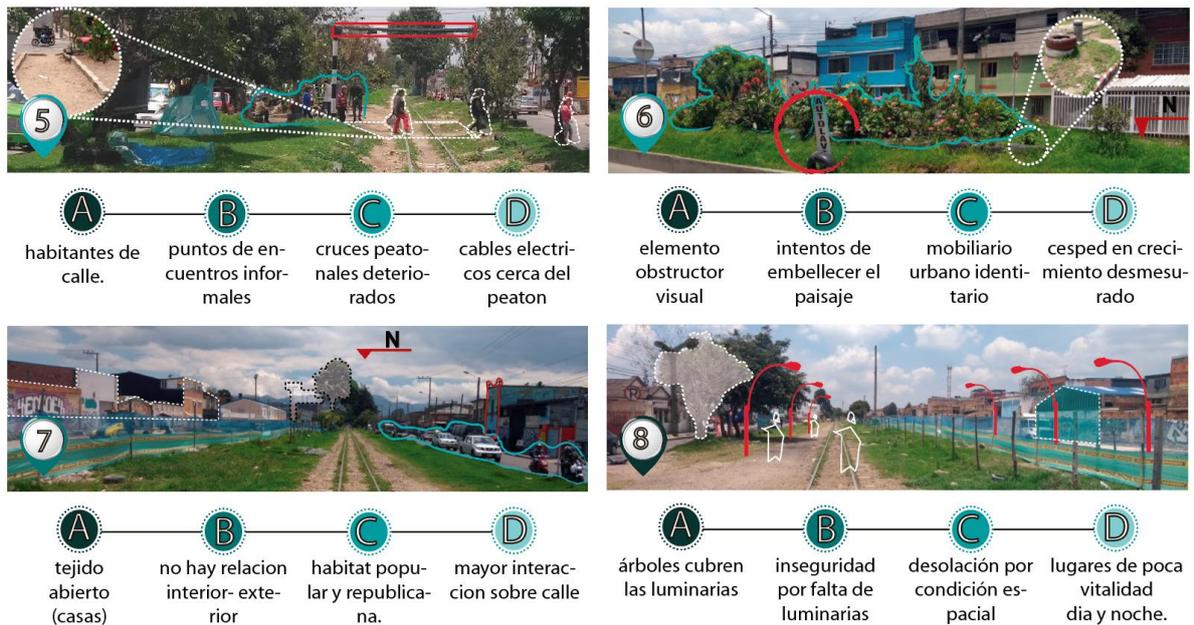


Figura 18. Análisis problemáticas puntos críticos componente social

Elaboración propia

## 8.8 Configuración espacial

Por otro lado, se identifica como es la configuración espacial del sector a intervenir ya que esto permitirá reconocer la forma más acertada de conceptualizar una idea inicial. Se reconocen 5 elementos protagonistas, siendo estos, dos nodos, aquellos que se presentan como los tramos con mayor espacio para intervenir, un eje axial que conecta estos dos nodos conformado por la vía férrea, y dos polígonos separados por el eje, siendo estos, dos barrios que se interponen uno del otro.

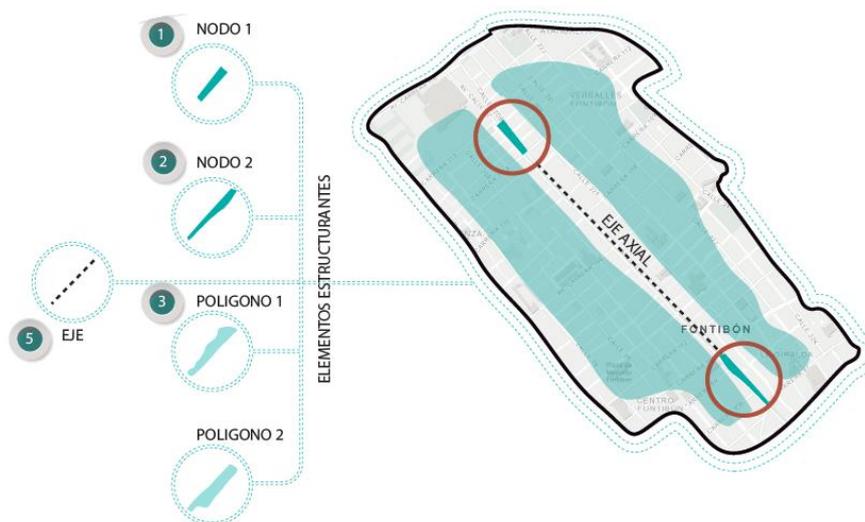


Figura 19. Elementos compositivos del sector

Adaptado de Catastro. (s.f.). [Mapas Bogotá]. Recuperado de: <https://mapas.bogota.gov.co/#>

seguido a esto se analizan los elementos compositivos que presenta el sector. En cuanto al primer elemento (nodo 1) se puede decir que presenta una característica de fragmentación al carecer de espacios direccionales (senderos de conexión entre polígonos) entre los dos sectores; el segundo elemento (nodo 2) presenta mayor amplitud que el nodo 1 y al situarse allí mismo la estación férrea, se considera como el nodo de mayor jerarquía; el tercer elemento (polígono 1) se manifiesta en él un patrón de homogeneidad en la configuración espacial de las manzanas (barrio la giralda); el cuarto elemento (polígono 2) se manifiesta un patrón de heterogeneidad en la configuración espacial de las manzanas (barrio Fontibón centro); finalmente el quinto elemento (eje) se identifica la calle 22 (vía férrea) como un eje axial que segmenta dos espacios y por ende diferencia sus dinámicas.

## 9 FASE PROYECTUAL

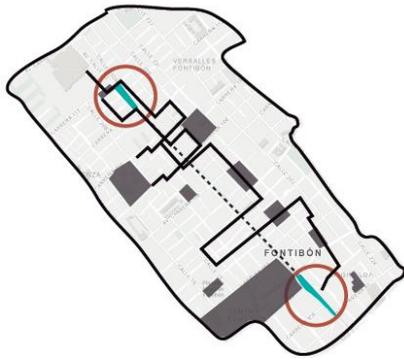
Se inicia la fase compositiva estipulando los sistemas de implantación adecuados para responder a la necesidad de intervención, se toma la implantación tipo paseo como primer sistema, sosteniendo la idea de la comunidad en realizar un diseño lineal sobre la vía férrea de tipo paseo, en el cual se presenten espacios para realizar diferentes tipos de actividades.



*Figura 20.* Sistema de implantación tipo paseo

Elaboración propia

Se toma el sistema de tejido como segundo sistema de implantación con el fin de integrar los equipamientos tanto existentes como propuestos en cercanía de la calle 22 para conformar redes de espacio público y promover una mejor interacción de los mismos con el diseño lineal del corredor vía férrea. Finalmente se opta por integrar el sistema de articulación para así poder generar un espacio dentro del corredor que responda a las dinámicas de los equipamientos paralelos a este.



*Figura 21.* Sistema de implantación tipo tejido  
Adaptado de Catastro. (s.f.). [Mapas Bogotá].  
Recuperado de: <https://mapas.bogota.gov.co/#>



*Figura 22.* Sistema de implantación tipo articulación  
Adaptado de Catastro. (s.f.). [Mapas Bogotá].  
Recuperado de: <https://mapas.bogota.gov.co/#>

## 9.1 Caracterización tramos

Empezando por el tramo uno, este está caracterizado por presentar el primer punto a potencializar, diferenciado por tener una mayor amplitud espacial que permite el desarrollo de un parque con diferentes espacios de permanencia (recreación activa) para la interacción de la comunidad que transcurre el corredor de la vía férrea, adicionado a la recuperación total de un bien patrimonial que en una porción de su espacio ha sido invadido por una entidad privada, esto permitiendo devolverle el valor histórico y los aportes culturales a la estación de la vía férrea, por medio de la utilización de este equipamiento para programas enfocados en el ocio y la cultura.

Otra característica que presenta este tramo radica en el fenómeno de culatas procedentes del proyecto de ampliación de la av. ferrocarril que ha dejado como resultado muros que le dan la espalda a la vía férrea apartando el elemento y separándolo de su contexto. Se pretende consolidar este espacio por medio de diferentes elementos que articulen cada una de las partes existentes del tramo tales sea la generación de un equipamiento complementario con la estación de la vía férrea, implementación de huertos urbanos dentro

del parque a recorrer y tratamientos a emplear sobre las cuales como fachadas verdes transitables a modo de jardines verticales y lienzos urbanos.

Continuando con la distinción de los tramos, el segundo de estos, está considerado como el espacio con mayor afectación por parte de los usos del suelo inadecuados en el sector que degradan y contaminan el espacio haciéndolo no apto para el uso y tránsito de este por parte de la comunidad. Debido a esto, se determina óptimo generar un planteamiento en las re definiciones de usos del suelo, reemplazando los existentes por equipamientos complementarios a éstos basando su función en los ambientes percibidos en la zona.

El tramo tres, identificado por ser el tramo de menor amplitud debido a lo angosto de su espacio para una intervención de espacio público, se le atribuye un enfoque hacia la naturalidad y el paisaje, lo que da lugar a una implantación de huertas urbanas y jardines, que contribuyan en la mejora del aspecto físico y sensitivo del paisaje, como también en aportes para la comunidad con vegetación de carácter medicinal la cual generará compromiso y mayor interacción con este espacio del corredor.

El tramo cuatro, se caracteriza por presentar el segundo corredor con mayor amplitud al cual se le atribuye la función de un parque de remate ya que de ese punto en adelante se pierde el corredor de la vía férrea sobre suelo periurbano.

## **9.2 programa urbano**

seguido a esto se genera respuesta de forma general a cada aspecto a contemplar en la propuesta, como lo es claramente el aspecto del ESPACIO PÚBLICO proveniente de las

plazas, plazoletas y parques proyectados; USOS DEL SUELO correspondiente a cada equipamiento y tratamiento de culata proyectado y MOVILIDAD entendido como el tratamiento de cruces vehiculares entre automóviles y regiotram, senderos peatonales y cruces elevados. lo que en conjunto conforma la propuesta tanto urbana como propuesta específica del diseño a realizar.

### **9.2.1 Propuesta espacio público**

en cuanto al aspecto del espacio público, se propone la implementación de espacios de ocio y recreación tanto activa como pasiva; de esta misma manera se pretende diseñar un parques en cada nodo mencionados anteriormente los cuales estarán conectados por un diseño de parque lineal elevado, entendido como una plataforma de espacio público que se eleva sobre la carrilera del regiotram, de esta manera con la intención de que todo esté conectado se busca realizar una especie de articulación de los diferentes equipamientos del sector con la carrilera, ya sea por textura de piso, vegetación o mobiliario urbano y así mismo conectar las terrazas de los equipamientos propuestos con la plataforma elevada.



*Figura 23.* Esquema propuesto de espacio publico

Adaptado de Catastro. (s.f.). [Mapas Bogotá].  
 Recuperado de: <https://mapas.bogota.gov.co/#>

### 9.2.2 Propuesta usos del suelo

En cuanto al aspecto funcional, se requirió identificar las construcciones cercanas al corredor, las cuales presentaban culatas que no permiten la interacción interior-exterior y a su vez las construcciones que presentan un uso del suelo inadecuado que atribuye una percepción negativa en el sector, siendo estas construcciones en su mayoría talleres automotriz, lavados de autos, compra - venta de chatarra, bodegas, entre otros. Tarea que se realizó mediante el método observación participante, bajo la estrategia del diario de campo. Así mismo una vez identificados se procedió a determinar el tratamiento de fachada más adecuado para cada una y la reasignación de nuevos usos, entre los cuales se encuentran equipamientos, parques y plazoletas. Entendiendo que estos usos, son los que mayor aportan en las relaciones entre espacio y usuario.

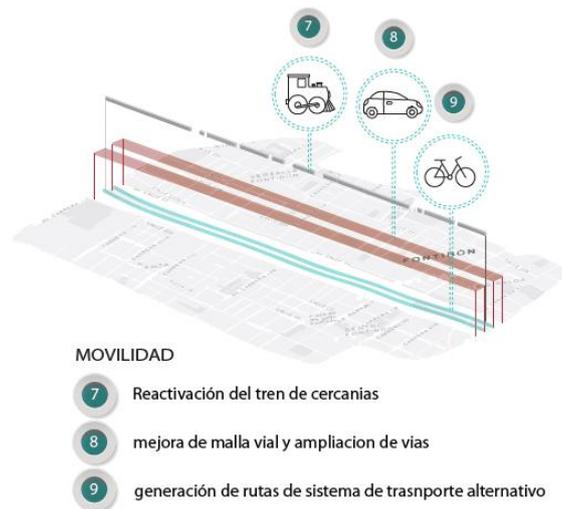


Figura 24. Esquema propuesto de usos del suelo

Adaptado de Catastro. (s.f.). [Mapas Bogotá].  
Recuperado de: <https://mapas.bogota.gov.co/#>

### 9.2.3 Propuesta de movilidad

En relación al aspecto de movilidad, se propone ampliación de los andenes de las manzanas contiguas a los equipamientos existentes para poder generar las conexiones transversales antes mencionadas y a su vez para que haya más comodidad y seguridad a la hora de recorrer el sector, así mismo se plantea una plataforma elevada sobre la vía férrea, con una red de senderos peatonales, mientras a nivel de piso se proponen cruces sobre la carrilera para contribuir en la permeabilidad de la intervención, finalmente en los cruces de vías más concurridas entre regiotram y vehículos se pretende soterrar la vía férrea con el fin de no interrumpir el paso de los vehículos y evitar congestión en el tráfico.



*Figura 25.* Esquema propuesto de movilidad

Adaptado de Catastro. (s.f.). [Mapas Bogotá].  
 Recuperado de: <https://mapas.bogota.gov.co/#>

#### 9.2.4 Ordenamiento espacial

Con la idea de contribuir en la revitalización del entorno y una mayor interacción social entre la misma comunidad se proponen espacios de carácter público que suplan las diferentes necesidades en cuanto a cultura, ocio, recreación y deporte. Así mismo se intenta ubicar dichos espacios de forma que se relacionen entre sí para que el diseño del parque lineal pueda recorrerse armónicamente sintiendo la esencia de un paseo, con lugares que no solo serán de transición, sino que además sean lugares que permitan el asentamiento y funcionen como puntos de encuentros para la población.

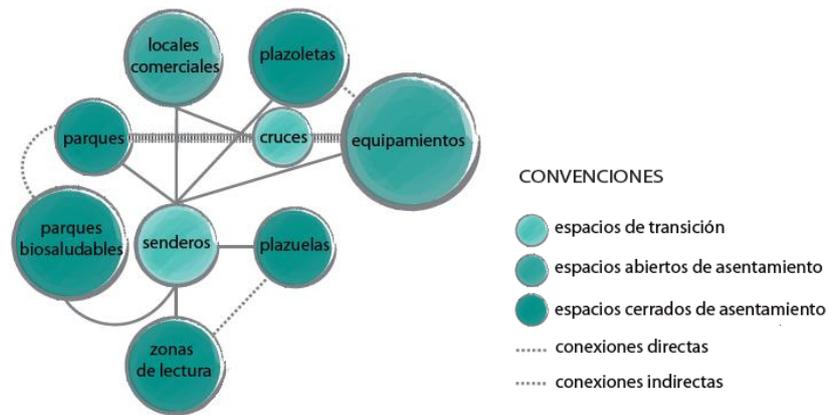


Figura 26. Organigrama espacial

Fuente: Elaboración propia

finalmente se propone una implantación esquemática en la cual se ve reflejada la relación y cantidad entre equipamientos, plazoletas, y parques; con el fin de generar una mayor conexión de los equipamientos propuestos con los equipamientos existentes y así mismo mantener un balance entre lo vacío y lo construido minimizando la densidad visual en el sector.



Figura 27. Esquema de implantación

Adaptado de Bibliocad. (s.f.). [Mapa de Bogotá DWG] recuperado de: [https://www.bibliocad.com/es/biblioteca/plano-bogota\\_12135/](https://www.bibliocad.com/es/biblioteca/plano-bogota_12135/)

### 9.3 Función según ambiente

Para la función de cada equipamiento diseñado en el corredor del parque lineal se tiene en cuenta el ambiente percibido alrededor de cada lote donde se sitúa el equipamiento propuesto, esto va ligado directamente a los equipamientos existentes que se localizan en cercanía a los lotes definidos y al ambiente que estos mismos proporcionan entendiendo el ambiente como la mezcla entre la condición de los espacios y la manera en cómo las personas interactúan en estos lugares. De esta manera se denominan los ambientes tal y como se expresa en la siguiente tabla.

Tabla 3  
*Ambientes y función de los equipamientos*

No. de lote	Ambiente percibido	Función propuesta	Área lote (M2)
1	Ambiente mixto	Salón múltiple	3001.5
2	Ambiente educativo	Centro artístico	1726.1
3	Ambiente educativo	Biblioteca	2767.6
4	Ambiente de salud	Gimnasio	1641.1
5	Ambiente en desertización	Comercio	1216.9
6	Ambiente recreativo	Centro deportivo	1641.1
7	Ambiente educativo	Ludoteca	870.1
8	Ambiente educativo	Centro cultural	3794.0
9	Ambiente social	Fundación	1573.3
10	Ambiente educativo	Centro de reciclaje	1470.3
11	Ambiente natural	vivero	2518.5

Nota: La tabla expone el área de los lotes determinados como uso inadecuados, el ambiente percibido a su alrededor y la función del equipamiento propuesto en cada uno de los lotes.  
Elaboración propia

## 9.4 Etapas de actuación

Así mismo con la gráfica anterior se puede entender el orden de las etapas de actuación del proyecto, entendiendo que estas etapas se determinan mediante la ubicación de los puntos críticos y la ubicación de los usos inadecuados, ya que como es posible observar, en el tramo 1 se concentra la mayor cantidad de puntos críticos y uno de los catorce lotes de uso inadecuado, en el tramo 2 se concentra la mayor cantidad de usos inadecuados y a su vez dos de los ocho puntos críticos, en el tramo 3 se encuentran también solo dos puntos críticos pero a su vez cuatro lotes de uso inadecuado y finalmente en el tramo 4 no se encuentran puntos críticos ni lotes de uso inadecuado por ende se considera la última etapa de actuación ya que aunque no presente ninguna de las anteriores problemáticas, las condiciones en la que se encuentra este tramo amerita la integración en la propuesta.



Figura 28. Etapas de actuación, lotes para nuevos usos y ambientes

Adaptado de Bibliocad. (s.f.). [Mapa de Bogotá DWG] recuperado de: [https://www.bibliocad.com/es/biblioteca/plano-bogota\\_12135/](https://www.bibliocad.com/es/biblioteca/plano-bogota_12135/)

## 9.5 Patrones perceptuales

En cuestión a la percepción y bajo la revisión teórica hecha de diferentes ponentes de este tema, surge la necesidad de identificar algunos patrones de diseño, los cuales en este sentido se denominan “patrones perceptuales”, que serán aquellos elementos subjetivos que regirán el método de intervención al polígono según la condición espacial y perceptual que

presenta cada tramo. A continuación, se mostrarán los “patrones perceptuales” por usar en la propuesta:

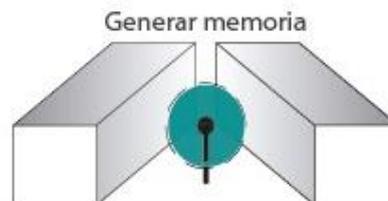
- 1) Textura: Dividida entre lisa y áspera, determina que una textura lisa es más agradable para la vista y el tacto, que una textura áspera que aleja la atención del usuario.



*Figura 29. Patrón textura*

Adaptado de Rasmussen. S. (2000)

- 2) Enmarañamiento: Este patrón se basa en elementos que generen recuerdos o memorias ya sea porque su contexto no desarrolla un atractivo visual para el espectador.



*Figura 30. Patrón enmarañamiento*

Adaptado de Cullen. G. (1981)

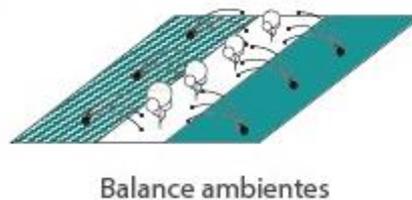
- 3) Factores ocasionales: Este comprende de elementos que atraigan la atención del espectador, pero no hay relación entre el observador y el elemento, ya sea que esté impedido por una barrera natural.



*Figura 31. Patrón factores ocasionales*

Adaptado de Cullen. G. (1981)

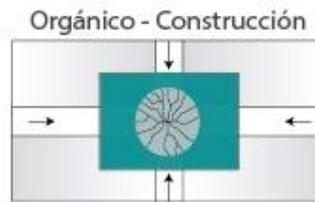
- 4) Paisaje categórico: expone sobre el balance entre un elemento distorsionante y uno natural que ambiente el entorno, como se podría evidenciar en una vía férrea donde el elemento que irrumpe con la armonía es el tren y sus grandes dimensiones que es contrarrestado por medio del embellecimiento de su entorno por medio de elementos naturales siendo agradable tanto para los transeúntes como para los pasajeros.



*Figura 32. Patrón paisaje Categórico*

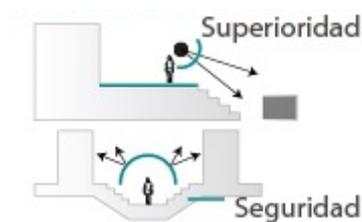
Adaptado de Cullen. G. (1981)

- 5) Árboles incorporados: la importancia de la naturaleza en las construcciones para generar un balance entre lo orgánico y arquitectónico, aparte de ocasionar en las personas sentido de pertenencia hacia la naturaleza si se experimenta el proceso de crecimiento de este elemento natural.



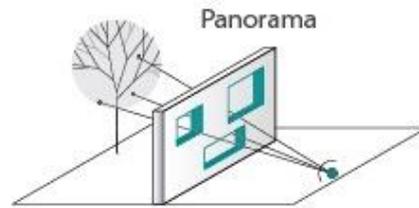
*Figura 33.* Patrón arboles incorporados  
Adaptado de Cullen. G. (1981)

- 6) Diferencias de nivel: enfocado en las sensaciones de privilegio y seguridad del ser por medio del juego de niveles, en donde espacios elevados de su contexto generan percepciones de superioridad y privilegio mientras que los que están suprimidos dan efectos de protección y resguardo.



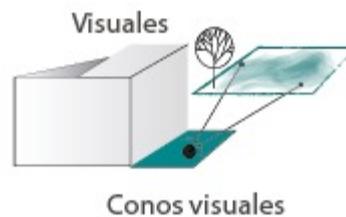
*Figura 34.* Patrón diferencias de nivel  
Adaptado de Cullen. G. (1981)

- 7) Cavidades: expone las aberturas que se deben dar en un elemento sólido para la visualización del paisaje y no ocasionar barreras visuales.



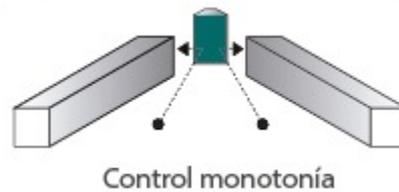
*Figura 35. Patrón cavidades*  
Adaptado de Rasmussen. S. (2000)

- 8) Relaciones espaciales: patrón enfocado en la percepción que sienten los usuarios por medio de un espacio abierto, comprendido como una plazoleta de un elemento que abrace ese espacio tal y como podría ser un equipamiento, este espacio libre para una óptima visión debe dar hacia un campo más amplio y abierto.



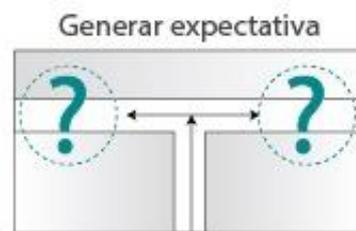
*Figura 36. Patrón relaciones espaciales*  
Adaptado de Hesselgren. S. (1989)

- 9) Poca profundidad: maneja la sensación de la monotonía por medio de recorridos con remates que le presente al espectador nuevas situaciones dentro de un mismo recorrido, disminuyendo la sensación de uniformidad y continuidad en el recorrido.



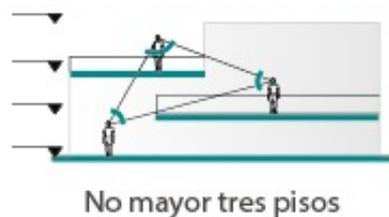
*Figura 37. Patrón poca profundidad*  
Adaptado de Rasmussen. S. (2000)

- 10) Anticipación: Consiste en un elemento que genera expectativa y a su vez le da a entender al usuario lo que le espera por ver o experimentar en el recorrido que está realizando.



*Figura 38. Patrón anticipación*  
Adaptado de Cullen. G. (1981)

- 11) Altura moderada: Enfocado en el control de nivel de las construcciones, expresa que las construcciones no deber ser tan altas para permitir que los usuarios sigan teniendo relación desde lo alto a nivel de piso.



*Figura 39. Patrón alturas moderadas*  
Adaptado de Rasmussen. S. (2000)

- 12) Colores: finalmente este patrón consiste en la sensación que genera en las personas las tonalidades de los colores, demostrando que los colores de tonalidad

fría generan sensación de descanso y tranquilidad, y los colores de tonalidad cálida manifiestan energía y producen sensaciones de vitalidad.

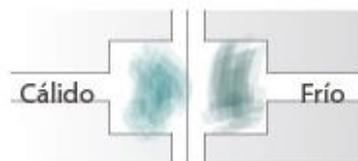


Figura 40. Patrón Colores

Adaptado de Rasmussen. S. (2000)

## 9.6 Tipificación y estrategias a puntos críticos

a partir de los patrones analizados anteriormente se pretende plantear soluciones a las problemáticas de cada punto crítico por medio de la mezcla y composición de los “patrones perceptuales” que permitan contribuir en la configuración de dichas estrategias, para lo cual fue necesario realizar una tipificación permitiendo integrar los componentes antes mencionados, siendo estos social y espacial y a su vez determinar la temática y problemáticas que comparten algunos de ellos.



Figura 41. Tipificación puntos críticos

Adaptado de Bibliocad. (s.f.). [Mapa de Bogotá DWG] recuperado de: [https://www.bibliocad.com/es/biblioteca/plano-bogota\\_12135/](https://www.bibliocad.com/es/biblioteca/plano-bogota_12135/)

de esta manera y tal como se puede apreciar en la gráfica, las estrategias 1 y 5 corresponden a soluciones relacionadas con la valoración que la comunidad le tiene al espacio, en este caso se aplicaron patrones tales como *enmarañamiento*, *factores ocasionales*,

*alturas ,moderadas y relaciones espaciales*, los cuales mediante acciones como cercar jardines, diseñar culatas, generar puntos de encuentro, trazar cruces por medio de visuales y diseñar edificios con alturas moderadas permiten dar solución a las problemáticas de carácter social y espacial en dichos puntos críticos.

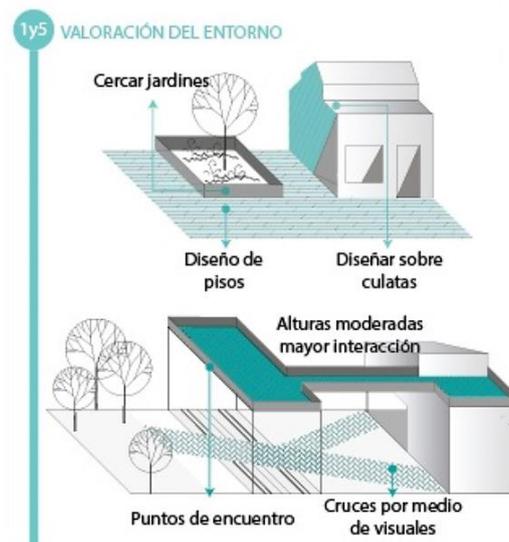


Figura 42. Estrategias 1 y 5 tipificación: valoración del entorno

Elaboración propia

Por otro lado, la tipificación de las estrategias 2 y 6 se denomina utilidad del suelo que hace referencia básicamente a soluciones por emplear para que las personas le den un mejor uso al corredor de la vía férrea. Para estas estrategias se aplicaron patrones como *diferencias de nivel, enmarañamiento y poca profundidad* que al ser pensados en conjunto otorga una serie de acciones como lo son la elevación del espacio público, el diseño de pisos, la sustitución de los usos inadecuados, evitar el control de monotonía e implantar fitotectura que genere memoria y sea aprovechable para la misma comunidad con el fin de dar solución a las problemáticas antes mencionadas.

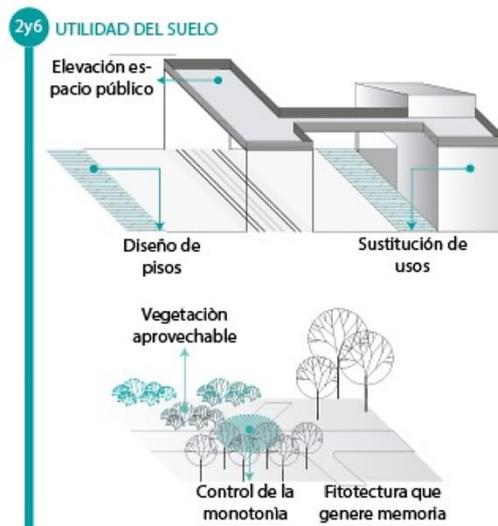


Figura 43. Estrategias 2 y 6 tipificación: utilidad del suelo

Elaboración propia

así mismo las estrategias 3 y 7 se tipifican con la denominación de fenomenología en relación al fenómeno antes mencionado de las culatas resultantes de un proyecto urbano sin previo análisis y a su vez al fenómeno de usos inadecuados para ciertos espacios que generan consigo lugares en desertización, por esta razón se implementan patrones como *enmarañamiento*, *árboles incorporados*, *relaciones espaciales* los cuales dan respuesta a acciones como diseñar sobre culatas, urbanizar, generar espacios de interacción, integrar equipamientos al sector, dar prioridad al peatón y generar visuales al sector.

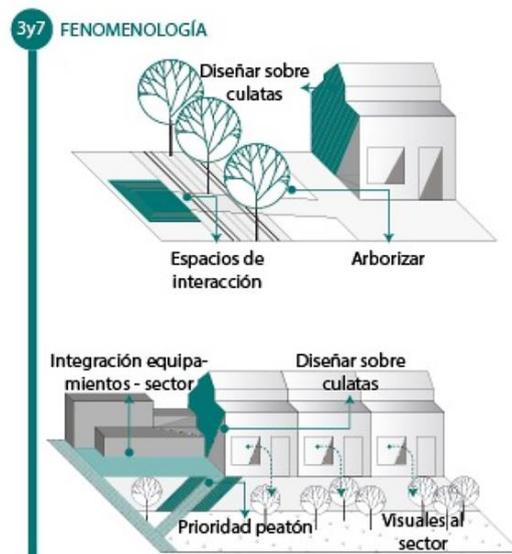


Figura 44. Estrategias 3 y 7 tipificación: fenomenología  
Elaboración propia

finalmente la tipificación percepción de inseguridad asignada a las estrategias 4 y 8 reside en las soluciones para los problemas que alberga el sector en relación a sensaciones negativas, ya sean provocadas al caminar por senderos de baja luminosidad o cruzando tanto las calles como la misma carrilera del tren, es por esto que se implementan patrones como *diferencias de nivel, texturas, paisaje categórico y colores* los cuales promueven acciones como ubicar estratégicamente las luminarias en relación a los árboles, diseñar espacio público, generar balances entre lo natural y la distorsión emitida por el regiotram, implementar control de tráfico, soterrar el tranvía, y seleccionar adecuadamente las texturas de piso.

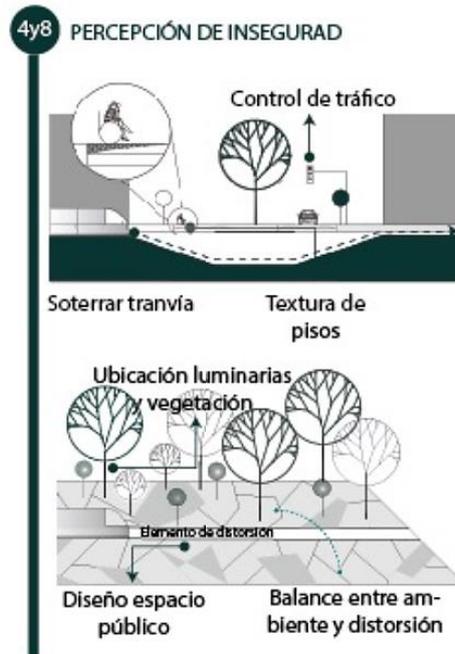


Figura 45. Estrategias 4 y 8 tipificación: percepción de inseguridad  
Elaboración propia

## 10. FASE DE DISEÑO

### 10.1 Diseño urbano



*Figura 46.* Vista aérea de propuesta urbana

Elaboración propia

#### 10.1.2 Patrón de fundamento

Se toma como patrón de fundamento “relaciones espaciales” utilizado para la implementación del diseño urbano de la vía férrea basando el planteamiento en un equilibrio entre equipamiento, plazoleta y zona verde abierta, de ahí se desprenden los denominados “ejes visuales” y las líneas inclinadas del diseño. Empezando por el elemento jerárquico (equipamiento), seguido de su respectiva plazoleta con un cono visual hacia zonas verdes de

mayor amplitud.



C1 Corte relación equipamiento y parque  
ESC. 1:250

Figura 47. Corte relación espacial entre equipamiento y parque

Elaboración propia

De tal manera, al determinar los ejes que regirán el esbozo del proyecto, se continúa por realizar un planteamiento de diseño de espacio público elevado a causa de la limitada dimensión de la carrilera del regiotram que no cuenta con espacio suficiente para la ejecución de una intervención de ese nivel, es así, como la elevación del espacio público es la respuesta más acertada y conveniente para brindar un espacio de uso. Otro aspecto relevante del tramo urbano, es la restitución de los indebidos usos del suelo existentes en la zona de intervención ya que estos aportan a la desvalorización del sector, contribuyendo así, a que esta superficie se fuera transformando en un a- lugar.

Tabla 4  
Usos inadecuados por lote

No. de identificación	Uso	Área (m2)
1	Bodega	1638.9
2	Talleres	2518.5
3	Talleres /Bodega	1470.3
4	Talleres/ parqueadero	1573.3
5	Lote abandonado	2390.1
6	Cancha sintética	1403.9
7	Vivienda en mal estado	870.1
8	Garaje “culatas”	581.9
9	Garaje “culatas”	3282.3
10	Garaje “culatas”	1216.9
11	Garaje “culatas”	647.0
12	Garaje “culatas”	2767.6
13	Garaje “culatas mal estado”	1762.1
14	Lavado de autos	3001.5

Nota: La tabla expone la cantidad, el uso y el área de cada construcción determinada como uso inadecuado.  
Elaboración propia

Se toma esta condición como una oportunidad de sustituir dichos usos inadecuados del suelo, por equipamientos que respondieran a las necesidades y los ambientes encontrados en cada área. De igual manera se pretende generar conexiones por medio de puentes desde la plataforma elevada hacia los nuevos equipamientos integrando el espacio público con las nuevas edificaciones incentivando al transeúnte a ser uso óptimo de los equipamientos ofreciendo vitalidad y vigor al proyecto, además de permitir la permeabilidad entre ambas partes del sector que ha sido dividida por ese elemento lineal que vendría siendo la carrilera del regiotram.



Figura 48. Planta propuesta urbana del parque lineal e integración de equipamientos

Elaboración propia

### 10.1.2 Respuesta a puntos críticos

Paralelo a esto, en el diseño del tramo urbano se implementaron las estrategias por realizar anteriormente mencionadas en cada uno de los puntos críticos, comprendidos de la siguiente manera:

- 1) se desea contrarrestar la prolongación de estos espacios desertizados por medio de la implementación de vegetación llamativa, que logre obtener la atención del usuario, pero a su vez convirtiendo esta situación en un factor ocasional al limitar el acceso a este espacio, para que sea un uso de observación y deleite visual.



Figura 49. Respuesta a punto crítico No. 1

Elaboración propia

- 2) se sustituyen los usos del suelo inadecuados por equipamientos de uso público. Para este caso se aplica el patrón de alturas moderadas al ser una edificación no mayor de tres pisos que permite la interacción desde nivel de piso hasta la última planta de la construcción al sus alturas no ser demasiados extensas , agregando las conexiones que tendrá por medio de los puentes pertenecientes a la plataforma elevada del espacio público y su diseño sobre el regiotram (un elemento de gran magnitud) permite que las personas perciban una sensación de superioridad, al este estar por encima de él, de igual manera al redefinir los usos del suelo y organizar el espacio, las vías se desatan para ser netamente de flujo vehicular, sin invasión por parte de estos mismos.



Figura 50. Respuesta a punto crítico No. 2

Elaboración propia

- 3) el proyecto va orientado hacia ambas partes constituyentes del parque, tanto el diseño del espacio público como la circulación del regiotram, debido a esto se desea generar un balance de ambientes entre ese gran elemento de distorsión (regiotram) y la parte natural de su alrededor aplicando el patrón de paisaje categórico aumentando las zonas verdes y brindándole a las personas zonas de permanencia y uso. Otro patrón importante a implementar son árboles incorporados sobre plazas, equipamientos por

proponer y culatas que le quitan estética al sector, además de generar aberturas en las viviendas para otorgar visuales desde lo interior a lo exterior y no continuar con muros que le dan la espalda al parque, esto le proporcionará al usuario un ambiente de naturalidad y tranquilidad aumentando la vitalidad del sector.



Figura 51. Respuesta a punto crítico No. 3

Elaboración propia

- 4) este punto crítico está enfocado en la seguridad del peatón, al este espacio no contar con elementos que controlan la movilidad vehicular ni señaléticas que den prioridad al peatón, es por esto que en su diseño se implementarán dichos señales de control de tráfico adicionalado a resaltar por medio de colores cálidos los cruces peatonales para indicarle al conductor que es una zona de actividad peatonal y elevación de estos mimos para que las personas sientan que priman antes que la movilidad vehicular.

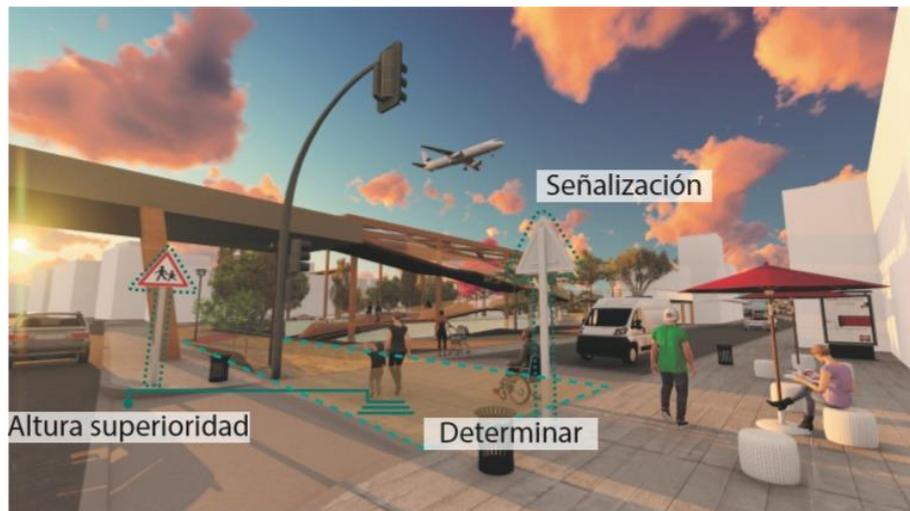


Figura 52. Respuesta a punto crítico No. 4  
Elaboración propia

- 5) cómo se mencionaba anteriormente, las nuevas edificaciones van ligadas con el patrón de alturas moderadas para la interacción de los individuos y brindarles espacios para la interacción y relación de ellos mismos, además de permitir la permeabilidad del sector por medio de cruces generados por las relaciones espaciales de equipamiento a equipamientos y las respectivas cavidades en la plataforma del espacio público que proporcionan visuales.



Figura 53. Respuesta a punto crítico No. 5  
Elaboración propia

- 6) se presenta un diseño panorámico en la plataforma elevada del espacio público al exponerse como un elemento que, aunque sea angosto, es muy amplio visualmente añadido a tener un mobiliario muy llamativo y lleno de vegetación utilizable que genere memoria e identidad en esta zona. Se continua con la idea de ser un espacio con amplia visualización, es por esto que por medio de las aberturas o cavidades que contiene la estructura de la plataforma se permite mantener esa permeabilidad visual.

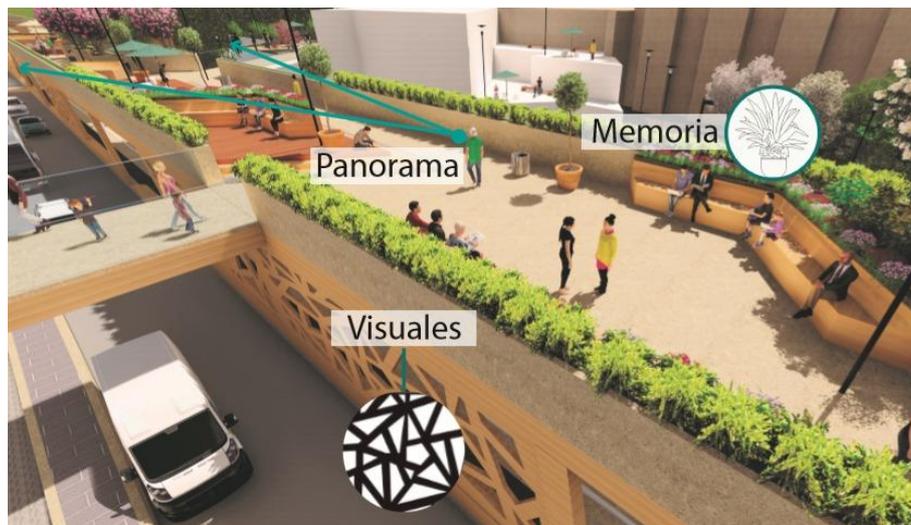


Figura 54. Respuesta a punto crítico No. 6

Elaboración propia

- 7) necesidad del sector de implantación de viviendas, pero para continuar con el tejido abierto se usa el equipamiento como elemento que conglomeran las personas de las unidades residenciales y las del resto del barrio al usar las cubiertas de los equipamientos como terrazas para la interacción relacionando el diseño del parque con el equipamiento y las viviendas propuestas, para esto, el diseño debe ir regido por el patrón de alturas moderadas para lograr aquella interacción que se desea obtener al igual que las conexiones con el parque por medio de relaciones espaciales que generan visuales hacia el entorno



Figura 55. Respuesta a punto crítico No. 7

Elaboración propia

- 8) se implementará un orden sobre la distancia entre árboles y luminarias para que ninguno de los dos elementos obstaculice la función del otro, tanto el de las luminarias para alumbrar los espacios además de ofrecer seguridad, como la vegetación para armonizar el sector y brindar sombra. De igual manera se pretende generar un balance de ambientes entre el regiotram, considerado como un elemento de distorsión, y su contexto por medio del patrón de paisaje categórico en donde se presentará un espacio de agrado visual y sensitivo tanto para los transeúntes como para los viajeros del tren de cercanías. Otro patrón adecuado para implementar debido a esta zona presentar desolación y ser de poca vitalidad, es la anticipación que se manifestará por medio de una pieza de gran altura y dimensión, funcionando a modo de plaza para la estadía de los individuos además de mostrar una vista panorámica de todo el recorrido del parque lineal, funcionando a modo de abrebocas o como elemento que genere expectativa alguna sobre el usuario.



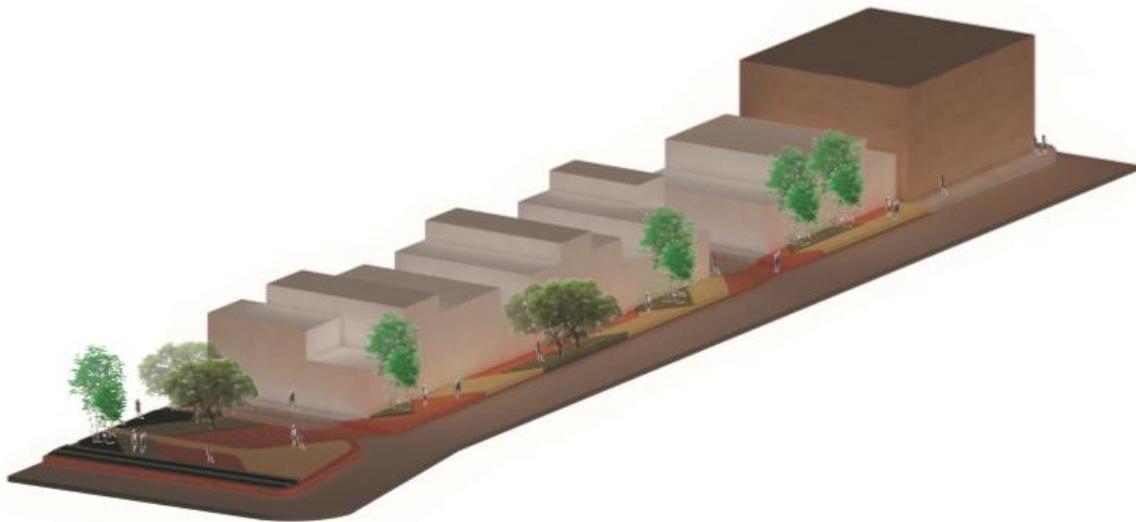
Figura 56. Respuesta a punto crítico No. 8

Elaboración propia

Cabe resaltar que la para la modificación de estos lugares específicos, se han ligado a la combinación de algunos patrones perceptuales antes mencionados, con el objetivo final de que cada uno de estos espacios obtenga sus respectivas respuestas que exigen unitariamente y así lograr la transformación de estos espacios desertizados o inseguros en lugares representativos y de valor para la comunidad.

### 10.1.3 Conexiones transversales

Con la intención de articular el proyecto a su contexto se propone integrar los equipamientos existentes cercanos a la vía ferra por medio del espacio público, lo que en exactitud sería el diseño de texturas de piso, mobiliario urbano y fitotectura, lo cual, a su vez permite que el proyecto del parque lineal no recaiga en el efecto “isla” denominado así al ser un elemento que no involucra su contexto, de esta manera tal y como se puede apreciar en la siguiente figura, el parque lineal se amarra de su entorno transformándolo y convirtiéndolo en una misma unidad.



*Figura 57.* Axonometría conexión con equipamientos existentes

Elaboración propia

## 10.2 Diseño tramo específico

Para el diseño del tramo específico se implementa una combinación de patrones los cuales permiten que cada espacio dentro del parque se encuentren justificados y así mismo sean funcionales para los diferentes usuarios que habitaran el parque, siendo estos, los pasajeros del regiotram quienes a su vez disfrutarán visualmente de su recorrido en el tren de cercanías; los transeúntes que harán uso de los senderos para atravesar el parque tanto longitudinalmente como transversalmente; los habitantes quienes se apropiaran de los espacios de recreación y deporte y finalmente los automóviles que mediante una adecuada señalización disminuirán el riesgo de accidentalidad.



*Figura 58.* Vista aérea tramo No. 1

Elaboración propia

### **10.2.1 patrones implementados puntualmente**

el patrón de texturas es empleado principalmente en la vegetación que se planta sobre el espacio de aislamiento entre la carrilera y el parque, generándole a los peatones sensación de precaución al momento de cruzar o caminar junto a la carrilera, esto con el fin de evitar riesgos de accidentalidad, así mismo la textura de madera es empleada en la mayoría de los zonas del parque en relación al confort térmico que le brinda a las personas y al agrado que le genera a los mismos al ser una textura lisa.

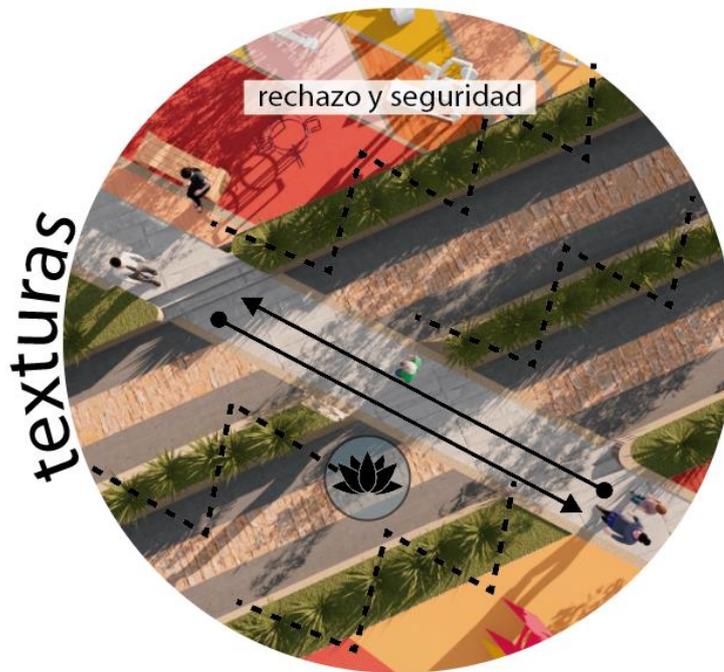


Figura 59. Incorporación de patrón textura  
Elaboración propia

el patrón de enmarañamiento se manifiesta en la propuesta por medio de los tratamientos de culatas, como lo es el caso del siguiente gráfico, se busca hacer de un espacio despojado un lugar llamativo visualmente, los jardines verticales se componen de dos escaleras con tres niveles de piso donde en cada uno se implanta por medio de macetas incorporadas en las placas de los entrepisos vegetación llamativa que enriquezca estas paredes sin tratamiento alguno, devolviéndole vida a estos espacios de abandono y permitiéndole a las personas lugares de encuentro e interacción.



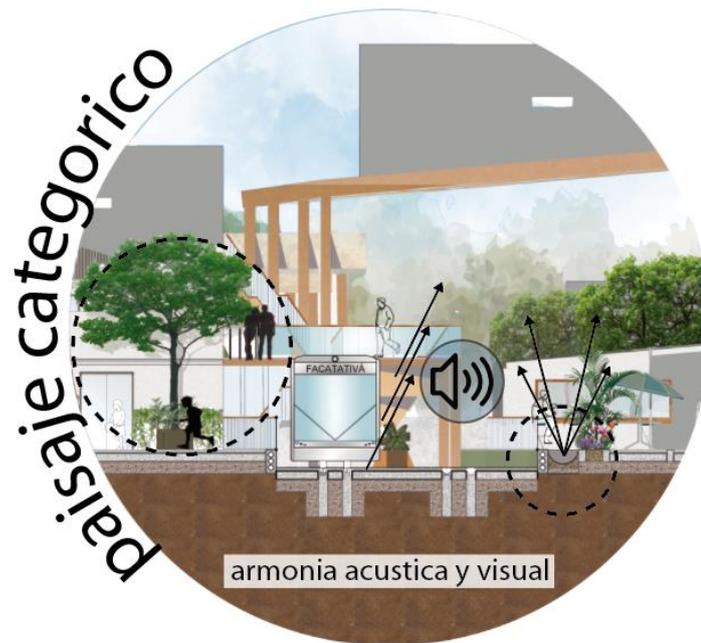
*Figura 60.* Incorporación de patrón enmarañamiento  
Elaboración propia

Se propone para el patrón de Factores ocasionales cercar algunos jardines de flores llamativas con barandas, para que este sea un espacio de apreciación y agrado visual, exponiéndole al ciudadano las características de cada especie plantada para tomar este espacio como una “galería de vegetación” y a la vez recordarle al espectador el cuidado que se debe tener con las mismas.



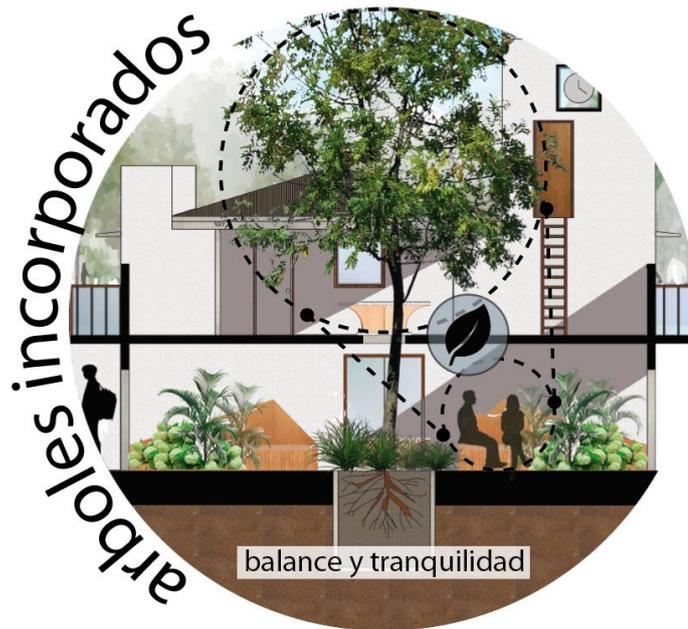
*Figura 61.* Incorporación de patrón factores ocasionales  
Elaboración propia

seguido a esto el patrón denominado paisaje categórico se ve reflejado sobre toda la carrilera, siendo este aquel que permitió la incorporación de fitotectura como las macetas diagonales que redireccionan los ruidos del regiotram, las cunetas que funcionan a modo espejos de agua y que en épocas de lluvia equilibra con sonidos naturales, los jardines y demás elementos naturales que hacen parte del espacio público y contribuyen a regular tanto el peso como la distorsión que genera el pasar del regiotram por en medio del parque.



*Figura 62.* Incorporación de patrón paisaje categorico  
Elaboración propia

del mismo modo el patrón de árboles incorporados se proyecta en el diseño de modo que en cada elemento arquitectónico se ubique un árbol para que además de generar sombra minimice la densidad de los volúmenes construidos y genere un equilibrio de carácter natural tal y como se puede observar en el volumen propuesto que complementa el BIC ubicado dentro del parque, al cual se le inserta un árbol a nivel de piso y se le realiza una perforación en la placa de entrepiso para la proyección del mismo en su crecimiento, permitiendo que este elemento natural se pueda disfrutar en ambos niveles.



*Figura 63.* Incorporación de patrón arboles incorporados  
Elaboración propia

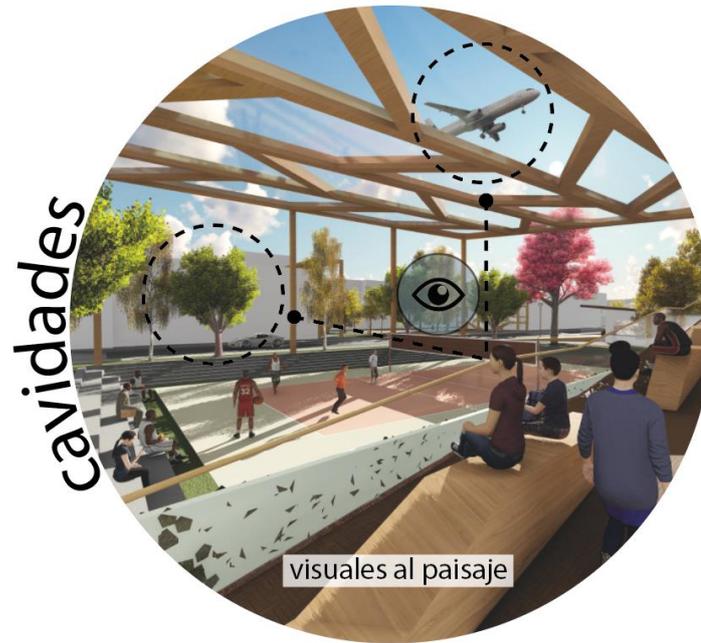
Por otro lado, se implanta el patrón de diferencias de nivel evidenciándose principalmente en el puente que conecta la terraza del equipamiento con el parque, generando sensación de superioridad al transeúnte al pasar por encima de los diferentes sistemas de transporte (vehicular y regiotram) del mismo modo como puede evidenciarse en el siguiente gráfico el equipamiento a su vez genera sensación de protección mediante su plazoleta deprimida.



*Figura 64.* Incorporación de patrón diferencias de nivel.

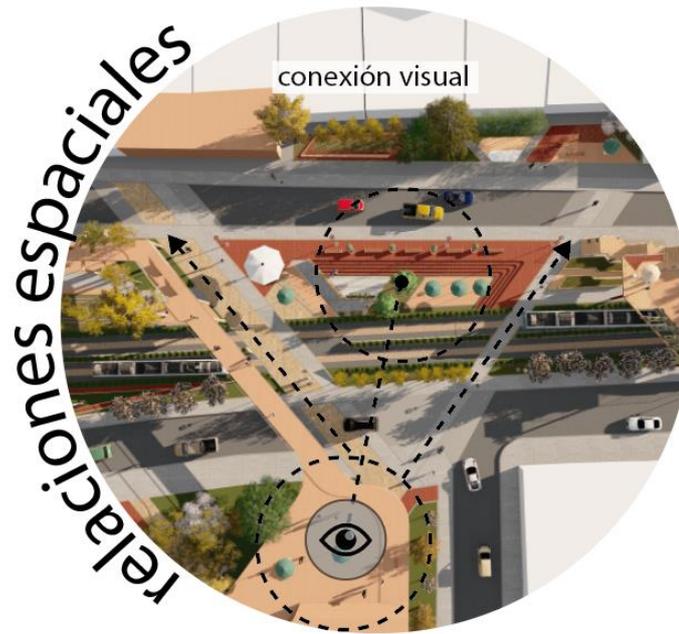
Elaboración propia

se continua con la aplicación del patrón cavidades, el cual se ve reflejado en la pérgola de la cancha ubicada al costado norte del parque y mediante la cual además de funcionar como cerramiento permite que tanto las personas que están contemplando el partido, como los jugadores tengan la posibilidad de apreciar el paisaje sin mayores obstáculos visuales.



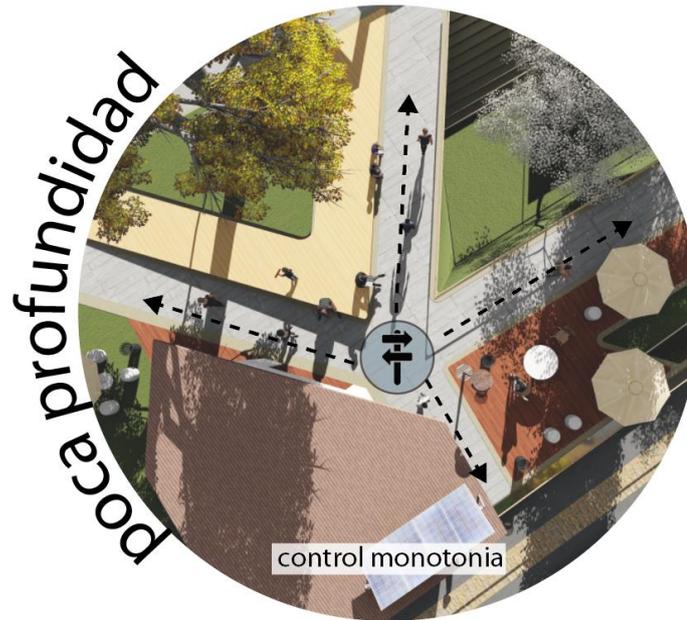
*Figura 65.* Incorporación de patrón cavidades  
Elaboración propia

Se implementa el patrón de relaciones espaciales a través de ejes que son demarcados en planta como un cono visual, que le permite al peatón relacionarse desde el interior de un espacio abierto (siendo este la plazoleta y la terraza del equipamiento), con un espacio libre de mayor amplitud determinado como una plazoleta interna en el parque, lo cual genera conexiones tanto visuales entre dichos elementos como físicas por medio de senderos.



*Figura 66.* Incorporación de patrón relaciones espaciales  
Elaboración propia

Se observa como también el patrón de poca profundidad se presenta en la propuesta, principalmente en los senderos peatonales internos en el parque, permitiendo que los recorridos no sean extensos con el fin de evitarle monotonía a los peatones, mediante senderos en diferentes direcciones dándole la oportunidad al transeúnte de tomar diversos caminos, pero sin llegar al punto de convertirlo en un laberinto.



*Figura 67.* Incorporación de patrón poca profundidad  
Elaboración propia

En cuanto al patrón de anticipación se propone un puente peatonal que funcione como un abrebocas a modo de terraza urbana y sea aquel que le brinde la bienvenida al parque a las personas, generando expectativa mientras le da a conocer todos los espacios que se encuentran a lo largo del recorrido, lo que a su vez le permite al espectador decidir por cual camino dirigirse.



*Figura 68.* Incorporación patrón de anticipación  
Elaboración propia

El patrón de alturas moderadas se concentra principalmente en las edificaciones propuestas, tales como el equipamiento y la agrupación de vivienda, en las cuales además de tener en cuenta la norma aeroportuaria de cantidad de pisos se establece para el equipamiento un máximo de tres pisos y cada piso con terraza lo que permite una mayor interacción entre personas ubicadas en los diferentes niveles. Por otro lado, la agrupación de vivienda cuenta con un máximo de 5 pisos con una plataforma comercial en segundo piso y una terraza comunitaria en el segundo pisos.

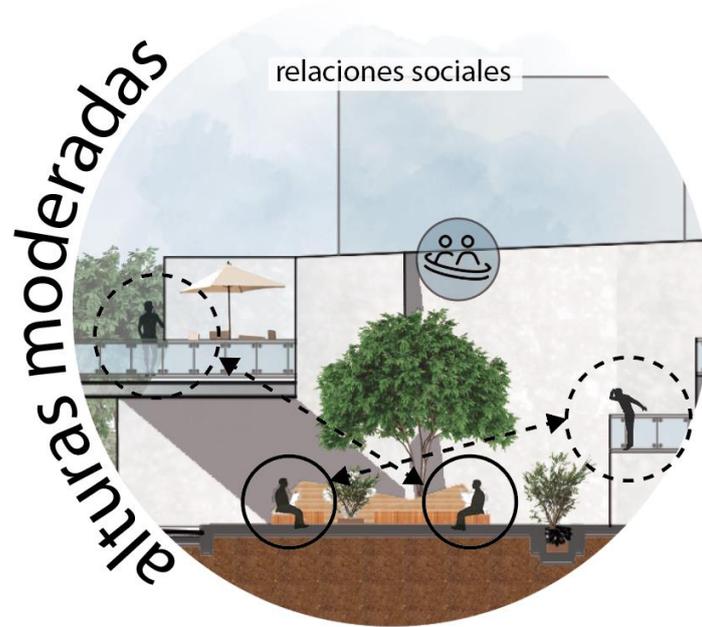


Figura 69. Incorporación de patrón alturas moderadas

Elaboración propia

Finalmente, el patrón de colores se ve ligado a los colores de algunas losetas de los pisos en donde se pretende mediante el uso de colores cálidos en los parques infantiles y biosaludables hacerle sentir al usuario energía para realizar sus prácticas activas, mientras que para zonas de recreación pasiva se pretende implementar colores fríos en la fitotectura, generando consigo mismo, sensación de descanso y tranquilidad.



Figura 70. Incorporación de patrón colores  
Elaboración propia

### 10.2.2 Paleta de vegetación

continuando con la fitotectura a plantar en el proyecto y entendiendo esta como la diversidad de vegetación en tamaño, calidad y color. se incluyen especies navitas de Bogotá con el fin de prever su cuidado y prolongar su vida útil en efectos de clima y ecosistema, tales como las que se pueden evidenciar en el siguiente gráfico integrando algunos de los patrones antes mencionados.



Figura 71. Corte longitudinal y paleta de vegetación  
Elaboración propia

1) vegetación llamativa *patrón factores ocasionales*

*Figura 72.* Collage paleta de vegetación patrón factores ocasionales

Adaptado de Secretaria Distrital de Ambiente. (2007). Especies más representativas. Recuperado de: <http://bit.ly/2Ef00qZ>

2) vegetación de textura áspera *patrón textura*



*Figura 73.* Collage paleta de vegetación patrón textura  
Adaptado de Naturalista. (s.f.). [especies Naturales de Bogotá]  
Recuperado de: <https://colombia.inaturalist.org/pages/about>

3) vegetación colores cálidos *patrón color*

Figura 74. Collage paleta de vegetación patrón Color

Adaptado de Naturalista. (s.f.). [especies Naturales de Bogotá]

Recuperado de: <https://colombia.inaturalist.org/pages/about>

4) vegetación colores fríos *patrón color*

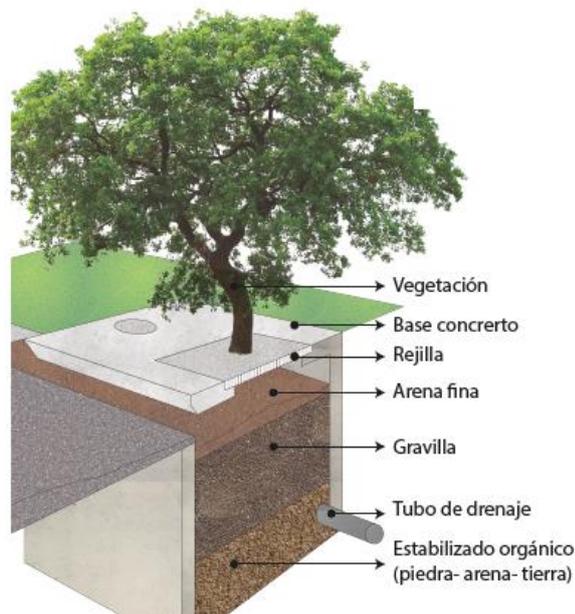
Figura 75. Collage paleta de vegetación patrón color

Adaptado de Naturalista. (s.f.). [especies Naturales de Bogotá]

Recuperado de: <https://colombia.inaturalist.org/pages/about>

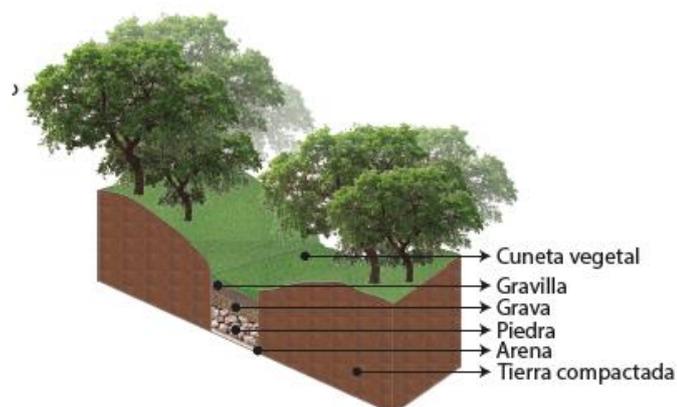
### 10.2.3 Estrategias de sostenibilidad

con el propósito de proyectar un parque de características ecológicas y sostenibles se implementa la técnica del drenaje en vegetación alta (árboles) la cual funcionará como un mecanismo natural de recolección de aguas lluvias, tal como se demuestra en el siguiente gráfico se pretende que los contenedores de árboles contengan elementos pétreos naturales y a su vez un tubo que conecte a la red hídrica de aguas lluvias del parque.



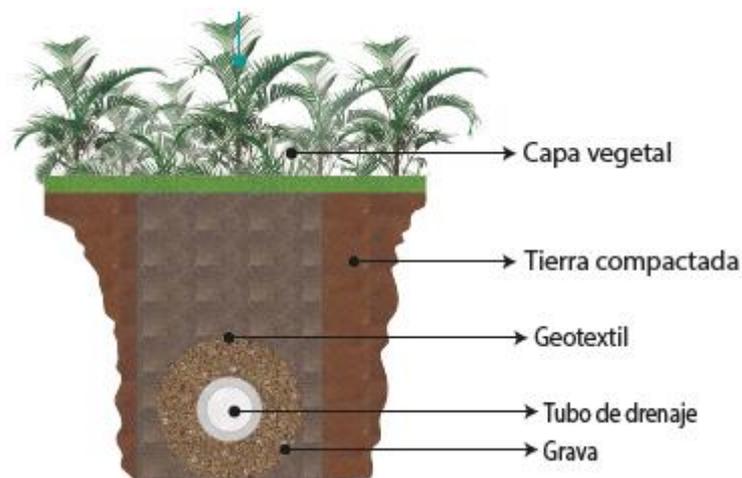
*Figura 76.* técnica de drenaje en vegetación alta  
Elaboración propia

otra de las estrategias sostenibles antes mencionadas son los pozos de absorción los cuales en días de lluvias se verán como lagunajos que además de generar sensación de tranquilidad con su acústica natural, propiciará cavidades en el suelo visto en planta que le dará movimiento a la morfología del parque, así mismo permitirá como factor ambiental, la absorción del agua que nutrirá la vegetación propuesta a lo largo del parque mediante la misma red hídrica de aguas lluvias.



*Figura 77.* técnica de drenaje pozos de absorción  
Elaboración propia

así mismo para la vegetación de tamaño bajo como plantas y espacios de jardinería se plantea la técnica de drenaje la cual posee similitudes a las anteriores al compartir materiales pétreo naturales pero con la diferencia de que estos no son tan profundos como el sistema de drenaje de la vegetación alta (arboles) y al igual que las demás esta irá conectada a la red de aguas lluvias del proyecto.



*Figura 78. Técnica de drenaje en vegetación baja*

Elaboración propia

Seguido a esto, otro aspecto técnico consiste en la implementación de pavimento permeable el cual al ser piezas de concreto o adoquín de menor proporción con pequeñas franjas de vegetación genera permeabilidad en el suelo minimizando consigo mismo el uso de alcantarillas para el drenaje pluvial y por otro lado mitiga en forma notablemente la contaminación acústica generada por los automóviles y el pasar del regiotram

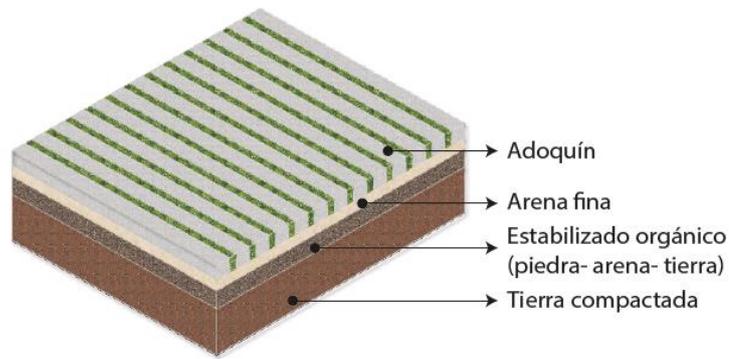


Figura 79. Técnica de drenaje pavimento permeable

Elaboración propia

### 10.2.4 Detalles de piso

Finalmente comprendiendo los detalles técnicos de la cartilla de espacio público se proyecta en planta la ubicación de los sardineles, bordillos, las diferentes losetas (madera, concreto y concreto táctil) y adoquines implementados en el parque, los cuales además de ser usados por norma se usan para demarcar los diferentes espacios que según su textura y color generan diferentes sensaciones mencionadas anteriormente.

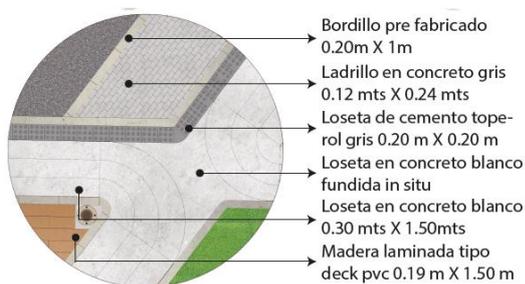


Figura 80, Detalles materiales de piso No. 1

Elaboración propia

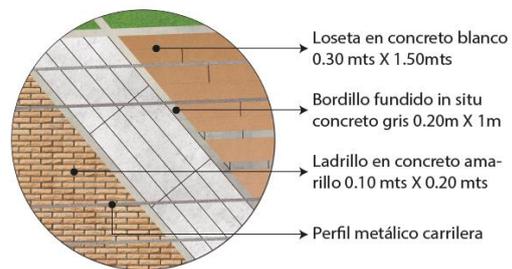


Figura 81. Detalles materiales de piso No. 2

Elaboración propia

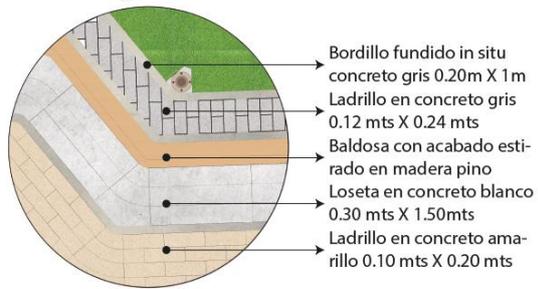


Figura 82. Detalles materiales de piso No. 3

Elaboración propia

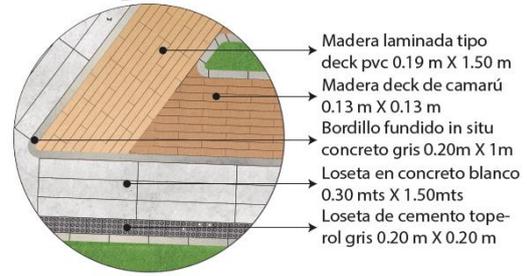


Figura 83. Detalles materiales de piso No. 4

Elaboración propia

## 11 CONCLUSIONES

La implementación de patrones u órdenes investigadas por diferentes autores en el tema de la percepción resultan necesarias para que al momento de aplicarlas según las intenciones en el proyecto permita transmitir diferentes sensaciones en las personas por medio de las cualidades físicas (textura, color, alturas...) que puede tener un espacio.

Un diseño urbano proyectado desde el componente de la percepción donde se incluyan estrategias visuales, tácticas, acústicas en el paisaje le permite al usuario lograr vínculos con el espacio en el que se desenvuelve, ya que gracias a este componente el diseño trasciende a una perspectiva sensorial generando que las personas sientan afinidad y armonía al recorrer los espacios.

Una propuesta de intervención urbana enfocada en el espacio público llevada a cabo mediante estrategias de reconocimiento del entorno como lo es la observación participante, y actividades con la comunidad desarrolladas en un diario de campo, permiten generar un diseño acorde a las necesidades existentes y a su vez un diseño que logre transformar la condición de un a-lugar hacia un espacio significativo para la comunidad que lo habita.

Los tratamientos a realizar sobre culatas que han sido generadas por ampliaciones de vías, sean estos jardines verticales, muros verdes, lienzos urbanos... resultan oportunos para que estas construcciones no se contrapongan ante otros espacios negando la posibilidad de que estos últimos pierdan su identidad, su historia y/o sus relaciones sociales. Ya que al darle protagonismo se convierten en nuevos espacios de mayor reconocimiento y apropiación.

Proyectar nuevos usos del suelo complementarios al ambiente percibido y dado por los equipamientos o construcciones existentes. promueve que los espacios recobren vida y generen sensaciones de seguridad al alcanzar un mayor flujo de personas transitando en la zona y realizando múltiples actividades incentivadas por estos nuevos usos, haciendo de estos espacios lugares significativos para la comunidad y cargados de identidad propia.

Un diseño en el cual se plasmen los ideales de la comunidad y los pensamientos de los mismos inciden en la visión que se tiene del entorno logrando así una óptima interacción entre usuarios y entre estos con el espacio en el que se desenvuelven, para que finalmente ellos cambien su percepción del lugar y lo habiten con un mayor sentido de pertenencia.

Se deduce de igual manera que en el momento del análisis del sector, es importante tener en cuenta realizar los aspectos cuantitativos y cualitativos para el correcto desarrollo de un diagnostico desde la valoración de los datos exactos, estadísticos, descriptivos y demográficos que en conjunto con evaluaciones desde la captación de los sentidos y las sensaciones generan un criterio unificado para ‘aplicar al proyecto.

**12 BIBLIOGRAFÍA**

- Aeronautica civil de colombia. (2014). manual guia del plan operativo o plan de operaciones aeroportuarias. Retrieved from circular tecnica reglamentaria. Recuperado de [http://www.aerocivil.gov.co/normatividad/CIRCULARES\\_AGA/CI\\_027 - V3.pdf](http://www.aerocivil.gov.co/normatividad/CIRCULARES_AGA/CI_027_-_V3.pdf)
- Auge, M. (1992). *Los no lugares Espacios del anonimato una antropología de la sobremodernidad* (Gedisa). Barcelona, España.
- Carrillo, J. (2010). El cultural. *Los No Lugares de Marc Augé*. Recuperado de <https://www.elcultural.com/revista/arte/Los-no-lugares-de-Marc-Auge/27111>
- Ciocoletto, A. (2014). *Urbanismo para la vida cotidiana Herramientas de análisis y evaluación urbana a escala de barrio desde la perspectiva de género* (Universidad Politécnica de Cataluña). Recuperado de <https://www.tdx.cat/bitstream/handle/10803/275979/TAC1de1.pdf.txt;jsessionid=C04CB8D6E68BCEB1887266C0429DDD5A.tdx1?sequence=5>
- Cullen, G. (1981). *EL PAISAJE URBANO Tratado de estetica urbanistica* (Blume). Barcelona, España.
- Delgado, M. (2018). El pais. *Dentro Del No-Lugar*. Recuperado de [https://elpais.com/elpais/2018/03/30/seres\\_urbanos/1522410990\\_514195.html](https://elpais.com/elpais/2018/03/30/seres_urbanos/1522410990_514195.html)
- Ferreti, M., & Arreóla, M. (2013). Scientific Electronic Library Online. *Del Tejido Urbano Al Tejido Social: Análisis de Las Propiedades Morfológicas y Funcionales*. Recuperado de [http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S2007-07052013000100008](http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2007-07052013000100008)
- Gallardo, L. (n.d.). Metodologia de análisis del contexto. Recuperado de [https://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2117/78803/35BCN\\_GallardoLaura.pdf](https://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2117/78803/35BCN_GallardoLaura.pdf)
- Gomez, H. (2007). *Material para lo intagible, remodelación de la vega central* (Universidad

de Chile). Recuperado de

[http://www.tesis.uchile.cl/tesis/uchile/2007/gomez\\_h/sources/gomez\\_h.pdf](http://www.tesis.uchile.cl/tesis/uchile/2007/gomez_h/sources/gomez_h.pdf)

Hernández, J. (2008). *Arquitectura, participación y hábitat popular* (Pontificia). Bogotá, Colombia.

Hesselgren, S. (1989). *El hombre y su percepción de ambiente urbano* (Limusa). Mexico.

Jacobs, J. (2011). *Muerte y vida de las grandes ciudades* (Capitán Sw). Recuperado de

<https://www.u-cursos.cl/fau/2015/2/AE4062/1/foro/r/Muerte-y-Vida-de-Las-Grandes-Ciudades-Jane-Jacobs.pdf>

Lima, K., Magalhaes, A., Campos, C., Lopes, C., Ribeiro, P., & Mendes, M. (2013).

scientific electronic library online. Recuperado de Hablando de la Observación

Participante en la investigación cualitativa. Recuperado de

<http://scielo.isciii.es/pdf/index/v23n1-2/metodologia1.pdf>

Ministerio de cultura. (2015). PNREF. Retrieved from Plan Nacional de Recuperación de las Estaciones del Ferrocarril, 2015. Recuperado de

[http://www.mincultura.gov.co/prensa/noticias/Documents/Patrimonio/PNREF 2015.pdf](http://www.mincultura.gov.co/prensa/noticias/Documents/Patrimonio/PNREF%202015.pdf)

ministerio de salud y proteccion social. *normas para la protección, seguridad, salud y*

*bienestar de las personas en el ambiente y en especial de los minusválidos.* , Pub. L. No. 14 861 (1985).

Perahia, R. (2007). los problemas del mundo actual soluciones y alternativas desde la

geografía y las ciencias sociales. retrieved from las ciudades y su espacio publico.

Recuperado de <http://www.ub.edu/geocrit/9porto/perahia.htm>

Ramirez, B., Vidal, T., Castrechini, Á., Hidalgo, C., Palavecinos, M., Herranz, K., ... Pol, E.

(2008). *Psicología de la ciudad* (UOC). Recuperado de

[https://www.researchgate.net/profile/Isabel\\_Pellicer/publication/277955626\\_Ciudad\\_tecnologia\\_y\\_movilidad\\_espacios\\_de\\_sociabilidad\\_transitoria/links/577977c008ae4645d61](https://www.researchgate.net/profile/Isabel_Pellicer/publication/277955626_Ciudad_tecnologia_y_movilidad_espacios_de_sociabilidad_transitoria/links/577977c008ae4645d61)

1f12e/Ciudad-tecnologia-y-movilidad-espacios-de-sociabilidad-transitoria.pdf

Ramos, A. (2014). Google books. Retrieved from La calle moderna en 30 autores contemporaneos y un pionero. Recuperado de

<https://books.google.com.co/books?id=rRq4CgAAQBAJ&pg=PA85&dq=>

Rasmussen, S. (2000). *La EXPERIENCIA de la ARQUITECTURA Sobre la percepción de nuestro entorno* (Mairea/Cel). Madrid, España.

Sepulveda, D. (2012). ver la ciudad. Retrieved from Transformando la Ciudad Digital.

Recuperado de <http://verlaciudad.com/transformando-la-ciudad-digital-1a-parte-ciudad-y-salud/>

Taylor, S. ., & Bogdan, R. (1975). *Introducción a los métodos cualitativos de investigación - la búsqueda de significados* (Paidós). Barcelona, España.

Vazques, M. (2009). Nova Scientia. Retrieved from Espacio público y capital social. Un estudio de caso. Recuperado de <http://www.redalyc.org/pdf/2033/203314885004.pdf>

Yory, C. (2007). *Espacio público y formación de ciudadanía* (Pontificia). Bogotá, Colombia.

**13 ANEXOS**

- Anexo 1. Plano localización.
- Anexo 2. Plano Análisis de alturas.
- Anexo 3. Plano Análisis de usos del suelo.
- Anexo 4. Plano Análisis de llenos y vacíos.
- Anexo 5. Plano Análisis de movilidad.
- Anexo 6. Plano Análisis de equipamientos existentes.
- Anexo 7. Plano Identificación usos inadecuados.
- Anexo 8. Plano Área de la propuesta y tensiones.
- Anexo 9. Plano Identificación puntos críticos.
- Anexo 10. Plano Ambientes.
- Anexo 11. Plano Cavidades y Relaciones espaciales.
- Anexo 12. Plano Equipamientos y Conexiones a nivel de piso
- Anexo 13. Plano Planta de la propuesta urbana (parque lineal)
- Anexo 14. Cortes 1y2 relaciones espaciales plataforma elevada
- Anexo 15. Cortes 3y4 relaciones espaciales plataforma elevada
- Anexo 16. Detalles constructivos plataforma elevada
- Anexo 17. Plano implantación patrones tramo 1
- Anexo 18. Plano Planta de cubiertas tramo 1
- Anexo 19. Plano Planta nivel de piso tramo 1
- Anexo 20. Corte Propuesta diseño Tramo 1
- Anexo 21. Detalle tratamiento de culata por Jardín vertical
- Anexo 22. Planta, corte y detalle constructivo zona 1
- Anexo 23. Planta, corte y detalle constructivo zona 2

Anexo 24. Planta, corte y detalle constructivo zona 3

Anexo 25. Planta, corte y detalle constructivo zona 4

Anexo 26. Planta, corte y detalle constructivo zona 5

Anexo 27. Planta, corte y detalle constructivo zona 6

Anexo 28. Planta, corte y detalle constructivo zona 7

Anexo 29. Planta, corte y detalle constructivo zona 8

Anexo 30. Planta, corte y detalle constructivo zona 9

Anexo 31. Panel 1

Anexo 32. Panel 2

Anexo 33. Panel 3

Anexo 34. Panel 4

Anexo 35. Panel Sociedad Colombiana de Arquitectos