

REVITALIZACIÓN DEL MUNICIPIO EL COLEGIO A PARTIR DEL DISEÑO ARQUITECTÓNICO
DE LA PLAZA Y LA TERMINAL DE TRANSPORTE

RUBÉN DARÍO LÓPEZ MEDRANO.

UNIVERSIDAD LA GRAN COLOMBIA



FACULTAD DE ARQUITECTURA.

PROYECTO TEMÁTICO DE GRADO.

BOGOTÁ.

**REVITALIZACIÓN DEL MUNICIPIO EL COLEGIO A PARTIR DEL DISEÑO ARQUITECTÓNICO
DE LA PLAZA DE MERCADO Y LA TERMINAL DE TRANSPORTE**

Rubén Darío López Medrano.

Trabajo de grado presentado como requisito para optar al título de arquitecto

Arq. Juan Manuel Garzón Blanco.

Director

Universidad La Gran Colombia



FACULTAD DE ARQUITECTURA.

PROYECTO TEMÁTICO DE GRADO.

BOGOTÁ

2020

Dedicatoria

Este proyecto de grado esta primeramente dedicado a Dios por poder permitir hacer de mí una persona profesional y alcanzar en primera instancia lo planeado y pedido para mi vida.

En segunda instancia está dedicado a mis padres que con su apoyo me dieron moral y fuerza para cumplir mi sueño de realizarme como arquitecto profesional.

Y también está dedicado a todas aquellas personas que me aportaron cosas positivas a mi vida, y me apoyaron en las dificultades que pude tener en el proceso de mi formación, amigos, mis 2 primos y personas que me conocen y siempre me brindaron el ánimo y de su energía para terminar y culminar este largo camino.

Rubén Darío López Medrano

Agradecimiento

Le agradezco a la universidad la gran Colombia por permitir y crear programas con la oportunidad de brindársela a estudiantes en general de todos los recursos. A esta institución que me abrió sus puertas para poder formarme profesionalmente en arquitectura, con una gran enseñanza en valores éticos y morales, lo cual serán y han sido fundamental para mi vida como persona y como profesional en las oportunidades y ámbitos laborales en los cuales he sido participe.

Al arquitecto Juan Manuel Garzón Blanco mi director de tesis, que durante un año fue quien impulso y motivo aún más mi conocimiento teórico y que gracias a su sensatez, profesionalismo, dedicación y cariño, se estableció una excelente relación docente alumno y siempre me inculcó que se podría dar más exigiéndome cada día mas hasta poder llegar a esta instancia donde puedo dar gracias infinitas por haberme enseñado tantas teorías y terminar de pulir en mi un profesional dedicado, aplicado y humilde virtud la cual me ha caracterizado, sin embargo gracias al arquitecto Juan, pude hacer que mi proyecto terminara de la mejor manera posible en cuanto a función y calidad.

Rubén Darío López Medrano

Tabla de contenido

Dedicatoria.....	3
Agradecimiento.....	4
Lista de tablas	7
Resumen	10
Abstract.....	11
Introducción	12
Problema	15
Objetivo	18
Objetivo General:.....	18
Objetivos Específicos:	18
Justificación	20
Hipótesis	22
Capítulo 2 Marco referenciales.....	24
Marco Teórico	28
Estrategias De Diseño Y Desarrollo	36
Aspectos Metodológicos.....	47
Alcance proyectual.	53
Unidades de actuación	54

	6
Parámetros De Diseño.	58
Desarrollo proyectual.....	61
Conclusiones.....	63
Lista de referencias o bibliografía.	64

Lista de tablas

Tabla 1	17
Tabla 2	23
Tabla 3	48
Tabla 4	54
Tabla 5	55

Lista de Figuras.

Figura 1	12
Figura 2	14
Figura 3	21
Figura 4	22
Figura 5	25
Figura 6	26
Figura 7	27
Figura 8	37
Figura 9	38
Figura 10	39
Figura 11	40
Figura 12	41
Figura 13	42
Figura 14	43
Figura 15	44
Figura 16	45
Figura 17	46
Figura 18	47

Figura 19.....	49
Figura 20.....	50
Figura 21.....	51
Figura 22.....	54
Figura 23.....	55
Figura 24.....	57
Figura 25.....	58
Figura 26.....	59
Figura 27.....	60

Resumen

La terminal de transportes y la plaza de mercado del municipio del Colegio Cundinamarca pueden llegar a ser los nodos articuladores de las dinámicas económicas agrícolas y turísticas de la región del Tequendama, ya que por su clima y localización cuentan con una variada producción agropecuaria específicamente; frutas, hortalizas, granos y actividades de ganadería, también se desarrollan actividades de ecoturismo tales como senderismo, canoping, cabalgatas, excursiones, camping entre otras. Estas actividades han venido en declive por la falta de inversión y mejoras urbanísticas, tanto de accesibilidad como de equipamientos urbanos, ya que la infraestructura dotacional existente es inadecuada para cumplir con su función y afecta su área de influencia.

El presente trabajo pretende, inicialmente, hacer estudios de cómo articular las dinámicas turísticas y agropecuarias (agroturismo) de la región del Tequendama enfocadas en potencializar el desarrollo económico de este territorio mediante el mejoramiento en la infraestructura de la plaza de mercado y la terminal de transportes, el diseño y aprovechamiento del espacio público y entorno al desarrollo de actividades cotidianas, económicas y culturales patrimonialmente.

Palabras claves: agroturismo, articuladores, dinámicas, espacio público, infraestructura, potencializar.

Abstract

The transport terminal and market place of the Colegio municipality can become the articulating nodes of the agricultural and tourist economic dynamics of the Tequendama region, since due to its climate and location they have a varied agricultural production specifically; fruits, vegetables, grains and livestock activities, ecotourism activities such as hiking, canopinng, horseback riding, excursions, camping among others are also developed, these activities have declined due to the lack of investment and urban improvements, both accessibility and urban facilities, the endowment infrastructure that exists is inadequate to fulfill its function and affects its area of influence, this work aims to make studies on how to articulate the tourist and agricultural dynamics (agrotourism) of the Tequendama region focused on enhancing economic development of this territory through the improvement of the infrastructure of the market square and the transport terminal, the design and use of public space and around it, the development of daily, economic and cultural heritage activities

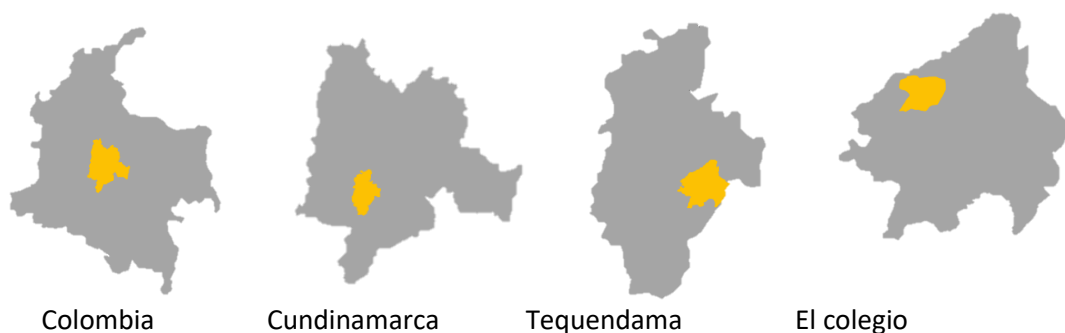
Keywords: agrotourism, articulators, dynamics, public space, infrastructure, enhance

Introducción

El Colegio (mesitas) es un municipio de Cundinamarca, ubicado en la Provincia del Tequendama, cuenta con una población de 22.247 habitantes aproximadamente de los cuales el 80% se encuentra ubicado en el área rural y el otro 20% en el casco urbano. Su cercanía con Bogotá, 45 km, al igual que su clima y variedad cultural perfila este municipio y toda la región del Tequendama, como uno de los lugares predilectos por turistas, aventureros y amantes de la naturaleza. Por otra parte, la red de producción agrícola regional apunta a un crecimiento económico benéfico para los residentes de las partes rurales de este territorio. (Plan de competitividad de la provincia del Tequendama, 2019)

Figura 1

localización



Nota: En este mapa se refleja el punto exacto de localización en el territorio colombiano, Cundinamarca y la provincia del Tequendama y su municipio El colegio (Mesitas). Adaptado de planos y mapas de Colombia, Annamapa, 2008.

“Las plazas de mercado son equipamientos que vinculan la actividad comercial y el abastecimiento para la ciudad manteniendo la constante actividad urbana y alta densidad en la movilidad” (Varela, 2010, p.65). Teniendo en cuenta la plaza de mercado y la terminal de transportes como infraestructuras receptoras de actividades socioeconómicas

capaces de generar y potencializar el desarrollo de los municipios y la región, por tal motivo, para la autora Diana Baquero (2011) “presenta una transformación espacial en el cambio de actividades y deterioro del espacio público que influye de forma negativa sobre el área urbana e incentiva el proceso de deterioro urbano espacial donde se encuentran implantadas las plazas de mercado” (p. 4)

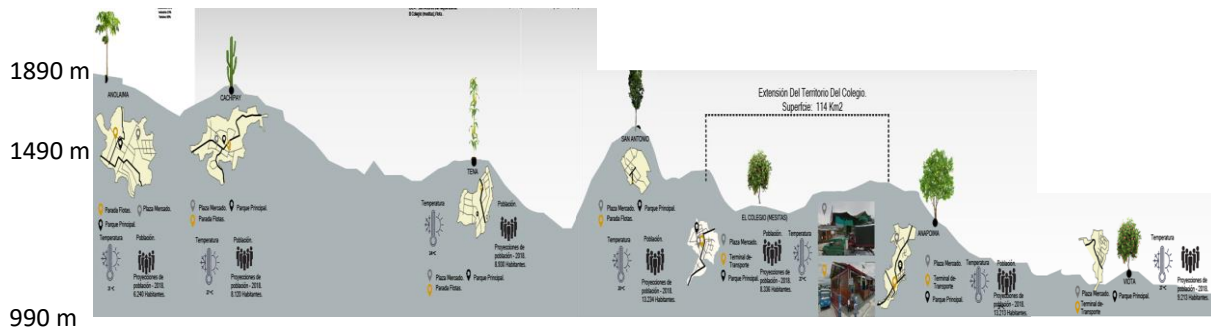
El fin del presente trabajo es establecer una red de nodos articuladores para las dinámicas agrícolas y turísticas de los municipios de la provincia del Tequendama poniendo como epicentro el municipio El Colegio por medio del mejoramiento de la infraestructura de estos equipamientos de nodos urbanos, apoyado en el Esquema de Ordenamiento Territorial [EOT]. la renovación urbana del centro urbano del municipio y el diseño arquitectónico de un equipamiento eficiente y capaz de funcionar como despensa regional en función del plan de abastecimiento complementario y alimentario para la ciudad de Bogotá.

Características Del Territorio.

De acuerdo al plan de competitividad de la provincia de Tequendama (2010), es una provincia que pertenece al departamento de Cundinamarca, Colombia. Se caracteriza por su amplio territorio de 1.159 km², y sus diferentes variaciones de suelos térmicos como son; páramo , templado y cálido, lo cual es una importancia en la región debido a la productividad agrícola. Cuenta con 10 municipios productores y turísticos como son; Apulo, Anapoima, Anolaima, Cachipay, El Colegio (mesitas), La Mesa (Cabecera Principal), San Antonio del Tequendama, Quipile, Tena y Viotá Siendo Mesitas el epicentro del desarrollo del proyecto dada su cercanía con Bogotá, funcionaría como despensa alimentaria de abastecimiento para la capital.

Cuenta con una población de 160.000 habitantes de los cuales el 76% se dedica a las actividades agrícolas, el resto de la población se emplea en actividades de comercio a baja escala, y servicios como hotelería.

Figura 2
perfil regional



NOTA: En la anterior figura se muestra la topografía de la región y sus beneficios. Elaboración propia

Problema

Deterioro urbano en la infraestructura de los equipamientos dotacionales de servicios de la provincia del Tequendama, impidiendo la articulación de las dinámicas agrícolas y la disminución turística de los municipios principalmente por deterioro de las piezas urbanas. Teniendo en cuenta lo anterior, es una causa debido al alto crecimiento poblacional que se ve reflejado en el deterioro y la ausencia de infraestructura pertinente para la ejecución de las actividades agropecuarias y de acopio turístico típicos del municipio y de la región del Tequendama. Se hace notable el insuficiente desarrollo económico, urbano y espacial del municipio. Estas falencias son un inconveniente para la función que se pretende poder implementar a los nodos articuladores en función potencializada de red de agricultores, ganaderos y turistas.

De esto se puede inferir que “la complejidad se genera cuando ocurren diferentes procesos al mismo tiempo; y si están organizados coherentemente, dan como resultado una complejidad organizada”. (Weaver, 1948, p 37)

Según lo mencionado anteriormente surge la pregunta problema; ¿Se puede reactivar la vocación agro turística del municipio del Colegio, mediante las mejoras en la infraestructura de servicios de equipamientos urbanos?

Sub-problemas.

Estructura urbana: Espacios insuficientes para el desarrollo de las actividades agrícolas, instalaciones inadecuadas, falta de planificación en las actividades del suelo.

Estructura ambiental: Puntos inadecuados de recolección y tratamiento de residuos sólidos orgánicos e inorgánicos ocasionando así un deterioro del espacio público, proliferación de plagas y malos olores.

Movilidad: Represión de buses intermunicipales, ocupación del espacio público paradas externas de pasajeros, lo cual genera estancamientos en las vías urbanas y el levantamiento de las carpetas asfálticas.

Infraestructura dotacional: Deterioro de nodos urbanos, actualización del E.O.T del Colegio, y falta de inversión del estado ha sido la mayor problemática del municipio ya que a raíz de esto los agricultores de la región no tienen espacios adecuados para la ejecución de sus actividades correctamente.

Tabla 1

problema

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA				
Deterioro urbano y en la infraestructura de los equipamientos dotacionales de servicios de la provincia del Tequendama, impidiendo la articulación de las dinámicas agrícolas y la disminución turística de los municipios, debido al deterioro de las piezas urbanas.			Pronóstico	OPORTUNIDADES DE DISEÑO ARQUITECTÓNICO.
SÍNTOMAS DEL PROBLEMA O VARIABLES	CAUSAS			
Deterioro en la infraestructura dotacional de servicios, deterioro urbano debido al mal manejo del espacio público, y disminución de las actividades agro turísticas del municipio y la región como tal.	FALTA DE PARQUEADEROS Y ZONAS DE CARGA Y DESCARGA.	En el área de influencia se presenta problemas de movilidad debido al mal estacionamiento de vehículos y flotas, ya que la plaza de mercado no cuenta con parqueaderos para visitantes.	Desarrollar espacios de interacción socioeconómica en dos sectores del municipio, tales como la actividad agrónoma y el transporte, aprovechando las distintas dinámicas generadas entre la población del sector con población de otras partes de la región, dichas actividades tales como el comercio de frutas y hortalizas producidos ancestralmente por campesinos, restaurantes y actividades de ocio que complementan la actividad turística en gran medida conformada por la cercanía de la población de la capital, así mismo mejorar la imagen espacial y urbana y arquitectónica del área de influencia	Se necesita una intervención urbana en el área de la plaza y terminal de transportes del municipio del colegio, con el fin de incrementar la economía agrícola y turística de la región, reconfigurar la imagen del paisaje a sus alrededores y en general al municipio, mediante una reconfiguración espacial y urbana.
	FALTA DE OPORTUNIDAD Y DESARROLLO	Algunos campesinos no pueden vender sus producciones debido a que no se cuenta con programas de desarrollo y producción agrícola.		
	IMPACTO AMBIENTAL	La generación de residuos sólidos es una de la problemática más significativa, debido a la generación de malos olores por su inadecuado almacenamiento e inapropiada disposición de los efluentes naturales que estos disponen, se evidencian diversos problemas impactos ambientales negativos.		
	INVASIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO	Se presenta en los bordes de la plaza y el terminal, como puestos informales de golosinas, comidas, y productos para piscina		
	DETERIORO DE LA MALLA VIAL	Debido al estacionamiento de camiones de carga pesada, y la no adecuación de espacios de cargue, se genera deterioro en la malla vial del área de influencia		
	FALTA DE CAPACIDAD EN LA TERMINAL.	La falta de capacidad en la terminal, debido a que no se cuentan con parqueaderos, tanto para las flotas, como carros particulares, las instalaciones no cuentan con baños públicos y el comercio es saturado e ineficiente		

NOTA: En la anterior tabla se presenta de forma sintética la problemática del sector a intervenir. Elaboración propia.

Objetivo

Objetivo General:

Diseñar una red de nodos articuladores que potencien el desarrollo económico y cultural de la provincia del Tequendama la cual tiene 10 municipios; Anapoima, Anolaima, Apulo, Cachipay, El Colegio, La Mesa, San Antonio del Tequendama, Quipile, Tena y Viotá, siendo el municipio de Mesitas Del Colegio epicentro a través de la reactivación de la infraestructura, optimizando arquitectónicamente la plaza de mercado y la terminal de transportes, que posee un área de intervención de 23660 M2 destinados para la implantación de estos equipamientos junto con una fase de vivienda mixta, zona hotelera y espacio público para el mejor desarrollo de las dinámicas agro turísticas a través del diseño arquitectónico y planificación urbana y cumpliendo la norma de edificabilidad establecida en el EOT del Colegio, mediante la renovación del centro urbano del municipio y la planificación urbana.

Objetivos Específicos:

- Diseñar infraestructura de nodos adecuada para la ejecución de las dinámicas agro turísticas de la región, que permitan establecer sub-centros de acopio, y centros principales como lo sería El Colegio.
- Reactivar urbano arquitectónicamente la plaza de mercado y la terminal de transporte, con área de intervención de 23.400 m2 lo cual será dividido para la construcción de los equipamientos y la implementación de una zona hotelera y de servicios turísticos a baja escala.

- Diseñar adecuadamente el espacio público teniendo en cuenta las dinámicas agro turísticas, con andenes de 2.50 m como mínimo para las correctas dinámicas y desplazamientos de los habitantes y turistas.
- Diseño arquitectónico de la plaza de mercado y terminal de transporte (TERPLA) que funcione como modelo dotacional de abastecimiento, ofertas y demandas de los servicios agro turísticos de la región.

Justificación

Dada la importancia de la TERMINAL DE TRANSPORTE como elemento de integración e interconexión municipal y regional y LA PLAZA DE MERCADO como centro de acopio de productos agrícolas, es necesario prolongar y reactivar la economía agrícola y turística del municipio, siendo este un espacio en deterioro es necesaria la intervención arquitectónica y urbana del sector con el objetivo del mejoramiento de las dinámicas agrícolas, turístico, económico y social a través de optimización de equipamientos dado que este municipio apunta a ser uno de los lugares turísticos de Cundinamarca dada su cercanía con la capital del país.

El interés por desarrollar la renovación de la plaza de mercado y la terminal de transporte corresponde al análisis del sector realizando una observación basada en las normas técnicas para la construcción de terminales de transporte terrestre de pasajeros y mercancías, de igual manera un estudio normativo para la construcción de la plaza de mercado, se han planteado aspectos como:

No se cumple con la norma técnica 5454 en cuanto a la infraestructura física y servicios mínimos que deben cumplir los terminales de transporte, no se cumple con el decreto 1660 que establece que los Terminales de transporte deben estar en vías nacionales, con el fin de no afectar la malla vial de la ciudad. (Normas técnicas Internacionales ICONTEC 5454, 2006, p. 12)

El diseño actual no permite la ampliación de las áreas físicas para elevar las condiciones de operación y hace que se presente afectación en la malla vial del municipio.

Por tanto, es prioridad acelerar la transformación del lugar en cuanto a su crecimiento económico y urbano.

[Figura 3](#)

Justificación



Deterioro de la infraestructura ya que no cuenta con las adecuaciones pertinentes.



No se cumple con la norma técnica 5454, en cuanto a la infraestructura física y servicios mínimos que deben cumplir los terminales de transporte.



Falta de parqueaderos y zonas de carga y descarga de productos.



Diseño actual no permite ampliación de las áreas físicas para elevar las condiciones de operación



Aumentar la red de transporte y capacidad de almacenamiento.



Perdida de la Vocacion agroturistica

Nota: En la figura se muestran algunos iconos de la justificación del porque se debe realizar una intervención. Elaboración propia.

Hipótesis

Construcción de una red de nodos articuladores a través del equipamiento que mejore las dinámicas agro turísticas del municipio de Mesitas Del Colegio, mediante el diseño arquitectónico de la plaza de mercado, la terminal de transporte y la implantación de vivienda mixta, apoyado en el EOT, lo cual es una oportunidad para realizar la intervención urbano arquitectónica.

Figura 4

hipótesis



NOTA: Figura de iconos que representan los cambios posibles en el municipio. Elaboración propia

Tabla 2

Matriz de hipótesis

PROBLEMAS	PREGUNTA	OBJETIVOS	HIPÓTESIS
Deterioro urbano y en la infraestructura de los equipamientos dotacionales de servicios de la provincia del Tequendama, impidiendo la articulación de las dinámicas agrícolas y la disminución turística de los municipios, debido al deterioro de las piezas urbanas.	¿Se puede reactivar la vocación agro turística del municipio del Colegio, mediante la mejora en la infraestructura de servicios de equipamientos urbanos?	Diseñar una red de nodos articuladores que potencien el desarrollo económico de la región del Tequendama, con el municipio de mesitas del colegio como epicentro a través reactivar_urbano arquitectónicamente la plaza de mercado y la terminal de transportes del municipio junto con su infraestructura urbana adyacente	Construcción de un equipamiento que permita mejorar las dinámicas del municipio y se implemente un modelo de plaza y terminal de transporte de manera modal, que articule los municipios adyacentes de la provincia, mejoras en la economía y preservación de la identidad del sector.
SUB PROBLEMAS	SUB PREGUNTA	OBJETIVOS ESPECÍFICOS	HIPÓTESIS ESPECÍFICA
Espacios insuficientes para el desarrollo de las actividades agrícolas.	¿Las deficiencias urbanas son debido a la mala planeación de implantaciones o las dinámicas de ella se hacen un mismo deterioro urbano?	Diseñar una infraestructura adecuada para la ejecución de las dinámicas agro turísticas de la región.	Teniendo en cuenta la gran afluencia de turistas y la actividad agrónoma campesina del colegio Cundinamarca es de gran relevancia reconocer los aspectos positivos del estudio de equipamientos urbanos como terminales y plazas de mercado como precedentes para desarrollar espacios de interacción socioeconómica en estos dos sectores del municipio
Represión de buses intermunicipales Ocupación del espacio público Paradas externas de pasajeros.	¿ La intermodalidad de transporte es la manera más eficiente de contrarrestar los problemas de movilidad generados en el municipio	Diseñar un punto adecuado de recolección y tratamiento de residuos sólidos aprovechables.	Sin embargo, es necesario a través de la arquitectura poder cambiar la percepción de los lugares, y hacer que los vacíos urbanos o equipamientos que están en deterioro se conviertan en espacios aprovechables para la comunidad en general.

Nota: La tabla muestra los objetivos y el alcance que se puede llegar. Elaboración propia.

Capítulo 2 Marco referenciales.

Para este trabajo de investigación e intervención urbana y renovación arquitectónica se centrará en 3 proyectos referenciales al tema de este trabajo de grado.

2.1. El primero de ellos está ubicado en Medellín, se llama Mercados Del Río y sus funciones son especialmente dedicadas a un espacio para la gastronomía y recepción de productos agrícolas de la región del valle de Aburra.

El Mercado de Río se ubica en el lugar donde antes existía una vieja bodega de 2.071 m2. Entre la Autopista del Río y la avenida los Industriales, frente al Edificio Bancolombia. Con los dos frentes de estos edificios se conforma el nuevo parque de las Terminales. (ArchDialy, 2006, párr. 1)

De este proyecto referencial se adoptan los conceptos de mercado urbano, y centralidad receptora como despensa municipal, la materialidad y la ubicación en todo el valle del centro de Medellín como función estratégica.

[Figura 5](#)

Mercados del Río



Nota: Adaptado de "Plan Del Río Medellín" por ArchDely, 2020. (URL

<https://www.archdaily.co/co/878204/mercado-del-rio-morales-vicaria-arquitectura>)

2.2. El segundo se encuentra en Manizales y funciona como terminal de pasajeros y carga de envíos pequeñas.

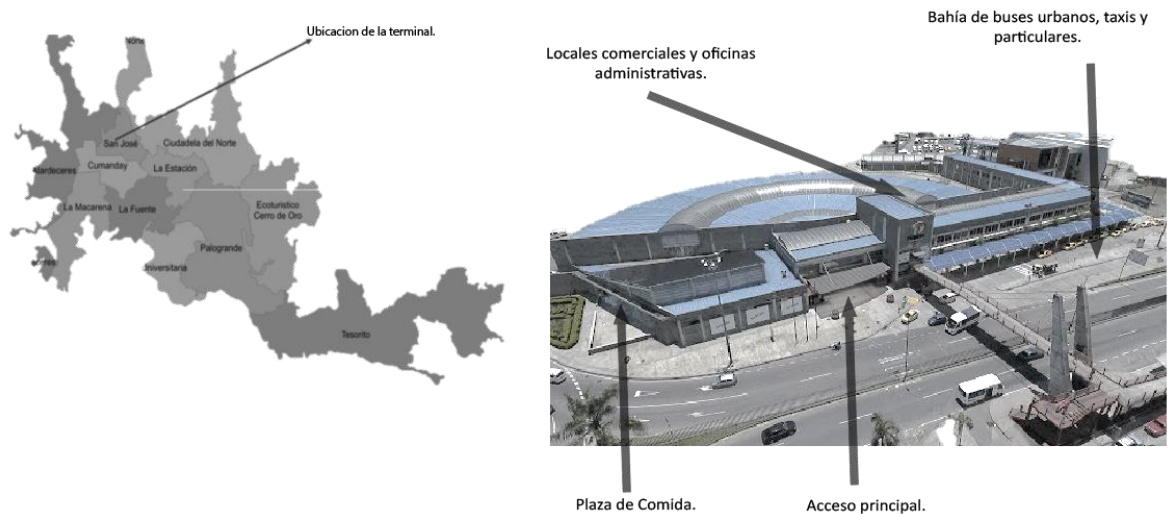
La construcción del nuevo Terminal de Transportes está íntimamente relacionada con el sistema estratégico de transporte urbano del Municipio de Manizales, ya que la ubicación de la estación motriz del cable aéreo está incluida en el área del lote en el que se construirá el nuevo Terminal. El nivel de integración es tal que las vías de acceso a ambos sistemas de transporte son las mismas y las instalaciones de los ambos sistemas de transporte son las mismas y las instalaciones del Terminal envuelven las instalaciones de estación motriz del cable aéreo. Las instalaciones del

nuevo Terminal de Transportes demandarán una adecuación integral intermodal de los servicios de transporte propios del Terminal, con el transporte público masivo y colectivo urbano de pasajeros mediante el Sistema Estratégico de Transporte. (Moreno, 2006, p. 8)

De este referente proyectual se adopta la idea de la intermodalidad y el transporte de pasajeros del municipio utilizando un equipamiento para dar complementación y optimización de la funcionalidad de transporte.

Figura 6

Terminal de Manizales



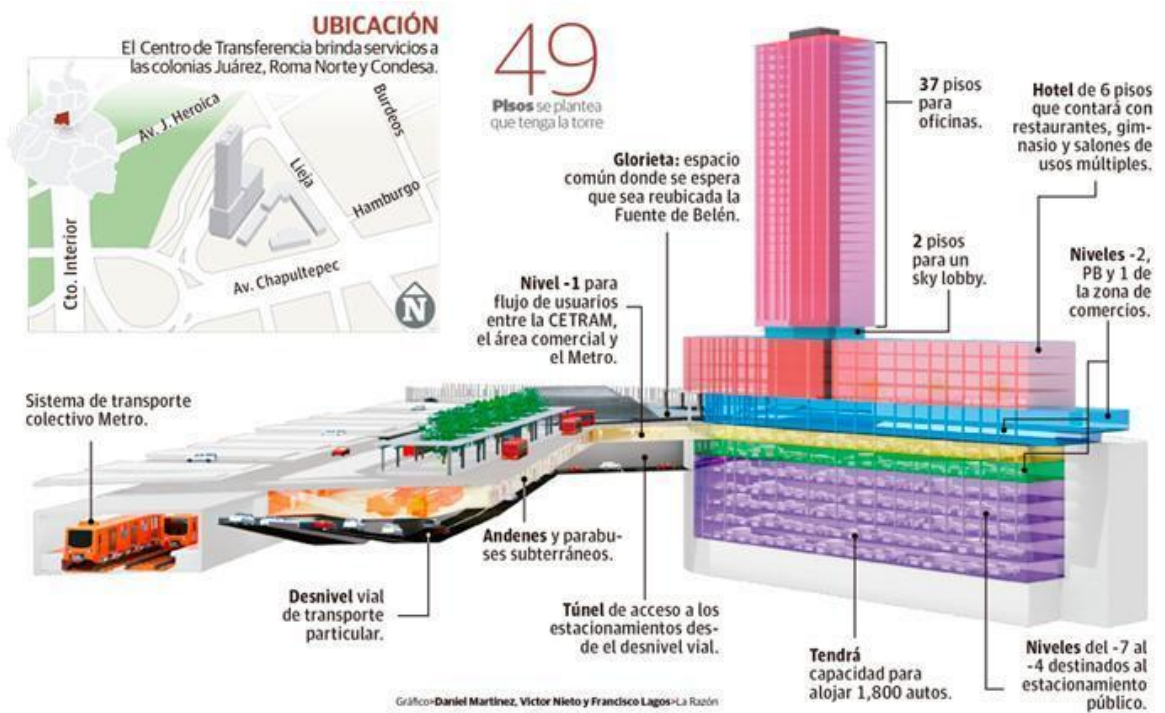
Nota: Tomada y Adaptada De Plan De Renovación De La terminal de transporte de Manizales.

2.3. Centro de transferencia modal (CETRAM). El proyecto es una red de centros que comunican los medios de transporte de la ciudad de México por lo tanto se crean nodos urbanos de concentración de usuarios diarios para la circulación.

Por los flujos de personas que diariamente se presentan se crearon sub-centros urbanos que no solamente funcionan como transferencia de transporte, sino que también tienen el carácter cultural y agregando el comercio como punto de flujos comerciales. (Camacho,2004, p 24)

Figura 7

CETRAM



Nota: Tomado de "PROPUESTA DE INTEGRACIÓN DE LOS CETRAM AL DESARROLLO URBANO DE LA CIUDAD DE MÉXICO Cetram, 2010,.

(http://seduvi.proyectosurbanos.cdmx.gob.mx/cetram/cetram_home.htm)

Marco Teórico

El desarrollo de esta investigación está ligada a 4 teorías urbanas, Nodos, Catalizador Urbano, Infraestructura, y Redes que aportan a la construcción de las bases para un proyecto que impacte y pueda mejorar la imagen y la importancia de un sector específico tal cual lo es Mesitas del colegio que gracias a las actividades agrícolas y turísticas del municipio es un potencial en cuanto al índice económico agro turístico y la relación que pueda tener con los equipamientos dotacionales, entendidos como “infraestructuras nodales que pueden desempeñar un papel preponderante en la interrelación entre los conceptos de transporte y territorio y que tienen la capacidad de generar o consolidar centralidades urbanas”. (Antonio, 2016, P.9), lo cual promueve la recepción de actividades sociales, económicas, turísticas y culturales, que hacen parte de una intrínseca red comercial con campesinos de toda la región del Tequendama, como lo señala Gehll, 1987.

La red urbana está conformada por todo el exterior y por los elementos conectivos como áreas peatonales y verdes, muros libres, sendas peatonales y caminos que van desde una ciclo ruta hasta una autopista”. Observaciones empíricas refuerzan el concepto de que mientras más fuertes son las conexiones y más subestructura tenga la red, una ciudad tiene más vida. (Como se cita en Salingaros, 2005, p. 45).

Así mismo el análisis de estrategias generadoras de una mejor conectividad con la capital y los demás municipios de la provincia consolidando estas dos infraestructuras como una centralidad urbana, “para ello se retoma la teoría de

catalizadores urbanos basado de la analogía de los catalizadores químicos, los cuales orientan y aceleran un proceso de transformación espacial para mejorar sectores urbanos en la forma deseada”. Baquero 2011 p.2. en cuanto al desarrollo de estos nodos municipal y regional.

2.1.1. Nodos.

La importancia de esta teoría está fundamentada en la importancia de crear y desarrollar espacios destinados para; plazas públicas, parques, centro empresarial y que de alguna u otra manera estos espacios y algunos más la actividad que se desarrolle allí impulse ese lugar en un crecimiento económico, cultural y muchas ocasiones hasta sitios de pertenencia, o carácter histórico, los nodos permiten al espectador poder ubicarse de manera precisa en algún lugar y ser referenciado por ese lugar de mayor relevancia y que éste a su vez tiene la capacidad de aproximación de manera irregular que en síntesis funciona mejor.

Según lo mencionado por Lynch 1959. Son los puntos estratégicos de la ciudad a los que puede ingresar un observador y constituyen focos intensivos de los que parte o a los que se encamina confluencias, sitios de una ruptura en el transporte, un cruce o una convergencia de sendas, momentos de paso de una estructura a otra o concentraciones y condensaciones de determinado uso o carácter físico (esquina donde se reúne la gente, una plaza cercada, etc.). Dicho esto la relación que tiene una plaza de mercado va más allá del servicio prestador, porque muchas veces y a menudo en municipios es lugar de encuentro de los habitantes ya que precisamente es donde se reúnen y realizan las actividades propias

de lugar, para esto es necesario el nuevo fortalecimiento de las vías planteadas en este municipio a través de la propuesta urbana y conexión regional y la reforma urbana del sector, lo cual elevará la actividad del sector soportado con los municipios adyacentes que realizan el aporte del PIB en toda la región.

2.1.2. CATALIZADOR URBANO.

La teoría de catalizador urbano, la cual explica que un elemento urbano (un equipamiento o un área urbana) genera una reacción que acelera un proceso en la transformación espacial y funcional a nivel urbano; este proceso de aceleración puede implementarse de forma estratégica para regenerar un sector urbano y puede realizarse en subsecuentes proyectos y finalmente configurar la forma de una ciudad deseada (ATTOE, 1992, pag.4). La propuesta se realiza desde el enfoque “problema – solución”, la cual parte del criterio que la plaza de mercado cumple un papel reactivador y transformador sobre un entorno más amplio que su propia delimitación, y se implementa como herramienta de cualificación espacial la guía de diseño, que orienta de forma adecuada el proceso de transformación urbana, implementando objetivos para la armonización espacio – funcional entre el Mercado y su entorno; este tipo de herramienta de diseño complementa los instrumentos de planeación urbana para el manejo de las plazas de Mercado. Citado por Baquero, 2011, P22.

Con esta teoría lo que busca es el tejido de los municipios de la región y el acercamiento de estos con la despensa principal que en este caso será; Mesitas del colegio y es que precisamente la idea de volver a la vocación agro turística por medio de este equipamiento para dinamizar la economía de manera permanentes, aprovechando las cosechas y las

actividades culturales y turísticas que allí se puedan de manera efectiva catalizar con los procesos urbanos que se desarrollen.

2.1.3. INFRAESTRUCTURA URBANA.

La teoría de la infraestructura urbana se centra en establecer las partes de la ciudad que funcionan en relación con la teoría de los nodos, que si bien están son fundamentales para el desarrollo de la ciudad, los enlaces y los tejidos urbanos, en la infraestructura urbana se implementan los componentes de las anteriores teorías ya que se pretende generar nueva infraestructura a nivel regional donde se puedan mejorar las actividades urbanas, rurales, económicas y turísticas, es importante mencionar que el sector de estudio e implantación tiene el vínculo de centralidad urbana, dicho esto la renovación de la plaza y la terminal está basada en que a mayor función mayor es el ingreso de personas que luego a su vez generan la catalización y aceleración de procesos urbanos entendido como la optimización rápida y prolongada de estos sectores, que también muchas veces presentan un deterioro en las áreas de influencia por no ser bien planificados y disponer de los espacios necesarios para el desarrollo de dichas actividades de acuerdo con lo que menciona Cerda (2007), “El proceso de urbanización es entendido como la progresiva concentración de población y actividades en la ciudad. Este se caracteriza por generar la atracción, o en otros casos, la expulsión de personas desde y hacia lo rural.” (p. 34).

2.1.4. REDES.

La arquitectura y el diseño urbano han resistido hasta ahora una formulación científica en parte debido a su complejidad subyacente. Las mismas razones retrasaron los fundamentos científicos de la medicina, que hasta hace poco tiempo estuvieron basados tanto en la superstición como en la ciencia. Los esfuerzos del pasado de plantear el planeamiento urbano en términos teóricos identificando los procesos que dan lugar a formas observadas han tenido poco impacto en el desarrollo real. (Salingaros. 2005, p.17?)

De esta manera es importante entender que las redes en este caso es la principal columna de una ciudad y la manera eficiente de conectar los sitios importantes del lugar y poder crear permeabilidades urbanas capaces de funcionar de manera eficiente y poder acercar lugares existentes y que prestan u ofrecen algún servicio. La formulación de preguntas urbanas en términos de relaciones y movimientos que da luz a las fuerzas que gobiernan el crecimiento de una ciudad. A. Salingaros, 2005, P.1.

Marco conceptual

En este apartado, es fundamental involucrar varios constructos teóricos y conceptuales ya que la función de la ciudad será un modelo escala a seguir para la configuración de un territorio y su desarrollo en torno a los modelos de ciudad. Por eso es necesario mencionar los siguientes conceptos.

Renovación urbana.

Para la investigación es necesario incluir este concepto para el desarrollo y la recomposición de las funciones incluso hasta del uso del suelo y actividades propias del lugar, a tal punto de buscar la transformación del entorno con cambios en la tipología. Según la teoría por Cerda podría este funcionar como la atracción de personas desde y hacia lo rural, y cotidianamente es la actividad del municipio con las actividades diarias, pero esto solo se producirá por el mejoramiento urbano del centro municipal y conexiones urbanas.

Agro-turismo.

La importancia de este proyecto es el sector agrícola y el sector del turismo, y en este aspecto la región del Tequendama y en especial el municipio de El Colegio, que cuenta con un amplio territorio capaz de sostener y desarrollar estas actividades con el fin de potencializar los sectores económicos, turísticos, y agrícolas, lo cual se relaciona con la teoría de los nodos por Kevin Lynch, que pretende convertir el municipio en una despensa regional y receptora de turistas desde y hacia afuera, donde la actividad agrícola y el

acercamiento a esta actividad es relacionada con el agro es la principal jerarquía al implementar estas dinámicas dentro del territorio municipal y regional.

Identidad de memoria.

Se basa en las raíces del lugar y, dicho esto, el Colegio cuenta con una tradición cultural enmarcada en sus festividades, que se desarrollan también en base a sus actividades cotidianas y de producción, es el ejemplo de las fiestas del mango que se realizan en la inspección del Triunfo, (Mesitas) el festival de mora en la Victoria, y el festival de la Luz que se realizan cada año en el municipio y son a su vez atractivos turísticos, lo cual es un catalizador ya que el incremento de estas aportaran a un fortalecimiento económico y turístico.

Espacio público.

Es el encargado de conectar los nodos de la ciudad, en este caso del municipio ya que la propuesta también está fundamentada en la solución de las falencias en espacio público, y el detrimento urbano debido a la mala planificación y el crecimiento desmedido y sin amparo y vigilancia de las normas de edificabilidad requeridas.

Permeabilidad urbana.

Es importante en el diseño que sea uno integrador de espacios urbanos a un destino. Es decir que mientras más sea accesible podrá tener una mejor función y relación con sus componentes adyacentes y urbanos con función de ciudad. Mencionado esto es como se

evidencia la necesidad de tejer toda la provincia y la relación directa con las provincias y departamentos adyacentes.

Redes de transporte.

Se entiende como otro factor de importancia en el marco de esta investigación, ya que precisamente es uno de los índices a mejorar, intervenir y potencializar, entonces dicho esto es necesario hacer una suma de todas las redes disponibles y usarlas como conexión y aproximación del lugar y comunicar un lugar con el otro.

Estrategias De Diseño Y Desarrollo

Estrategias Regionales.

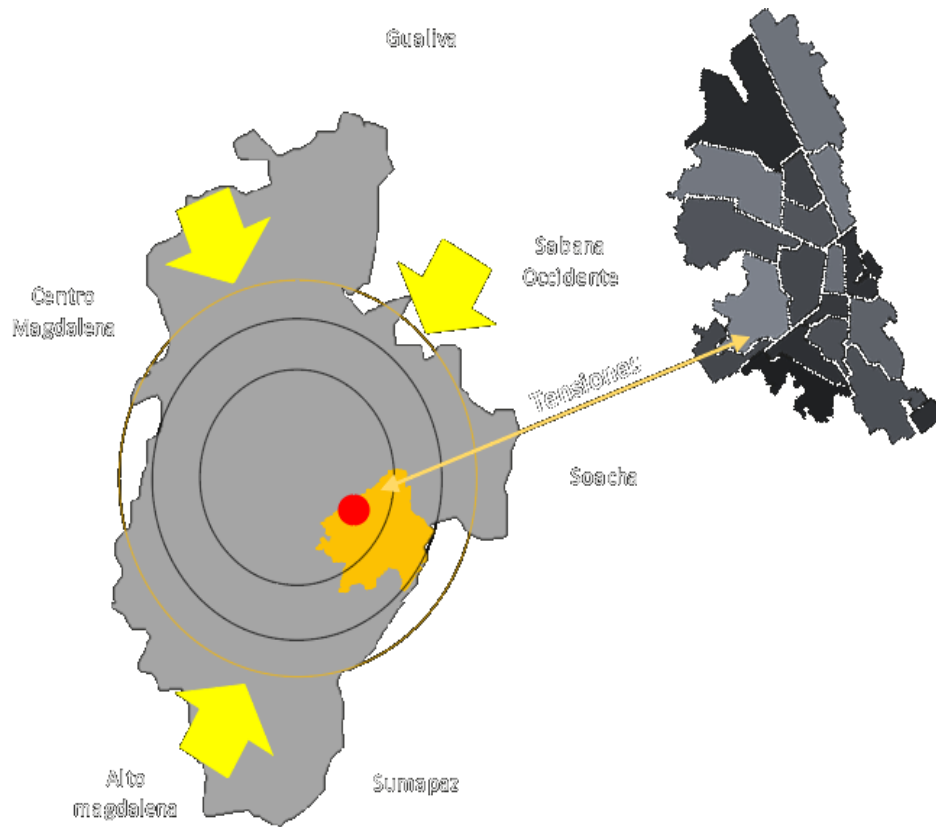
Teniendo en cuenta el análisis que se realiza, se plantea una intervención urbana arquitectónica en el área de la plaza de mercado y la terminal de transporte, en un área dispuesta de 22.440 m² inicialmente para los dos equipamientos. Espacio en el cual se implantará un equipamiento dotacional que cuente con las características especiales en función a el transporte de pasajeros y carga de productos, y un equipamiento de acopio y distribución de mercancías como lo es una plaza de mercado fusionados como un edificio de anclaje regional, que potencialice las dinámicas agrícolas y turísticas de la región del Tequendama teniendo en cuenta las siguientes estrategias.

Permeabilidad.

Se establece la permeabilidad como una estrategia en cuanto al fácil acceso y comunicación con Bogotá, por medio de ejes y relaciones que se forman ya físicamente establecidas, lo cual promoverá al crecimiento y desarrollo de la región.

El aprovechamiento de las vías existentes tales como la vía regional Bogotá- Mesitas- Girardot y la vía regional Mosquera- La Mesa- Anapoima es la oportunidad de acercar el interior de la provincia ya que estas 2 vías se encuentran trazadas paralelamente y atraviesan la región a lo largo del territorio, entonces apoyado en la teoría de las redes es fundamental la intervención de estas y la nueva traza de vías intermunicipal para el tejido de la malla vial y el acercamiento de un lugar a otro.

Figura 8

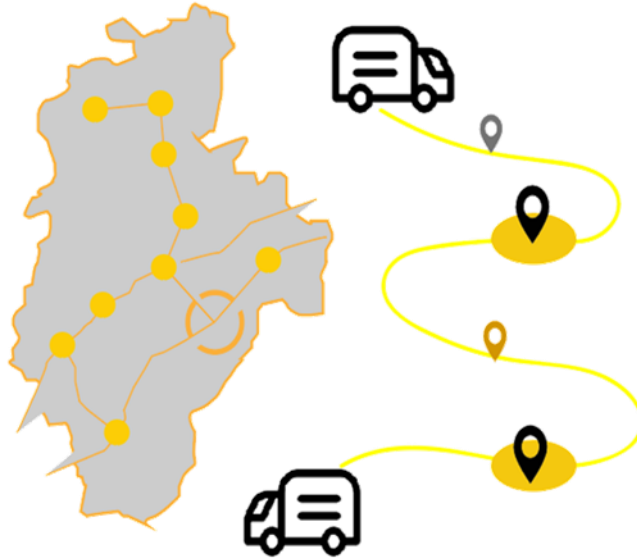
Enlace Regional

Nota: Elaboración Propia (2020)

Integración.

Acercamiento con los 10 municipios de la provincia, para la recolección y distribución de productos agrícolas en la Plaza De Mercado De Mesitas Del Colegio, con base a sus producciones y servicios que ofrece cada municipio de la región.

Figura 9

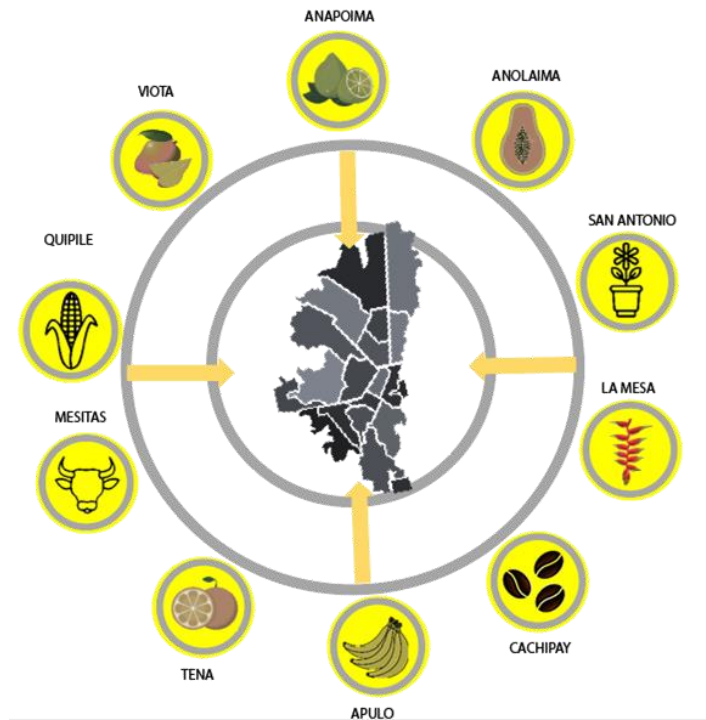
Integración Municipal

Nota: Elaboración Propia

Despensas Regionales. (funcionalidad)

La región realizará el aporte de los productos agrícolas y cada municipio funciona como sub despensa, para el acopio en masa en la despensa principal en Mesitas y ésta a su vez, abastecerá la mayor de Coorabastos Bogotá esto se apoyará en el plan reglamentario y complementario alimentario para Bogotá.

Figura 10

Despensas municipales

Nota: Elaboración Propia

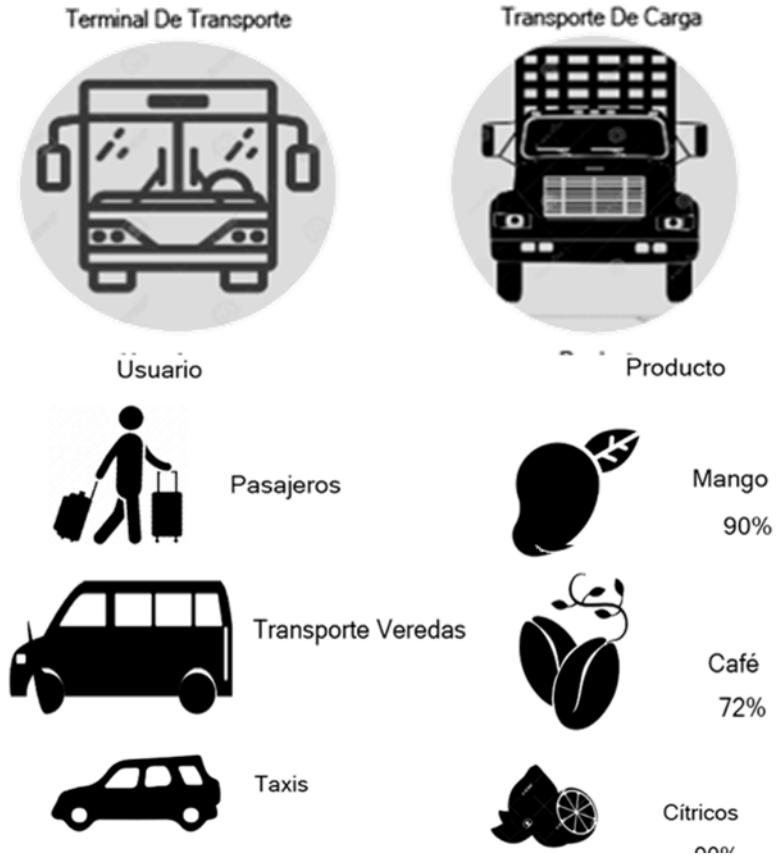
Intermodal

La intermodalidad es la característica de un sistema de transporte en la cual se utilizan de forma integrada al menos dos modos de transporte diferentes para completar la cadena de traslado.

Es así como se implementará este método de transporte de pasajeros y adicional a eso se realizará el espacio adecuado para el cargue, descargue y transporte de mercancías de la región, y que sea Mesitas del Colegio el epicentro del intercambio modal y el acercamiento de los productos agrícolas con Bogotá y la región del Guamo y Tolima.

Figura 11

Intermodalidad



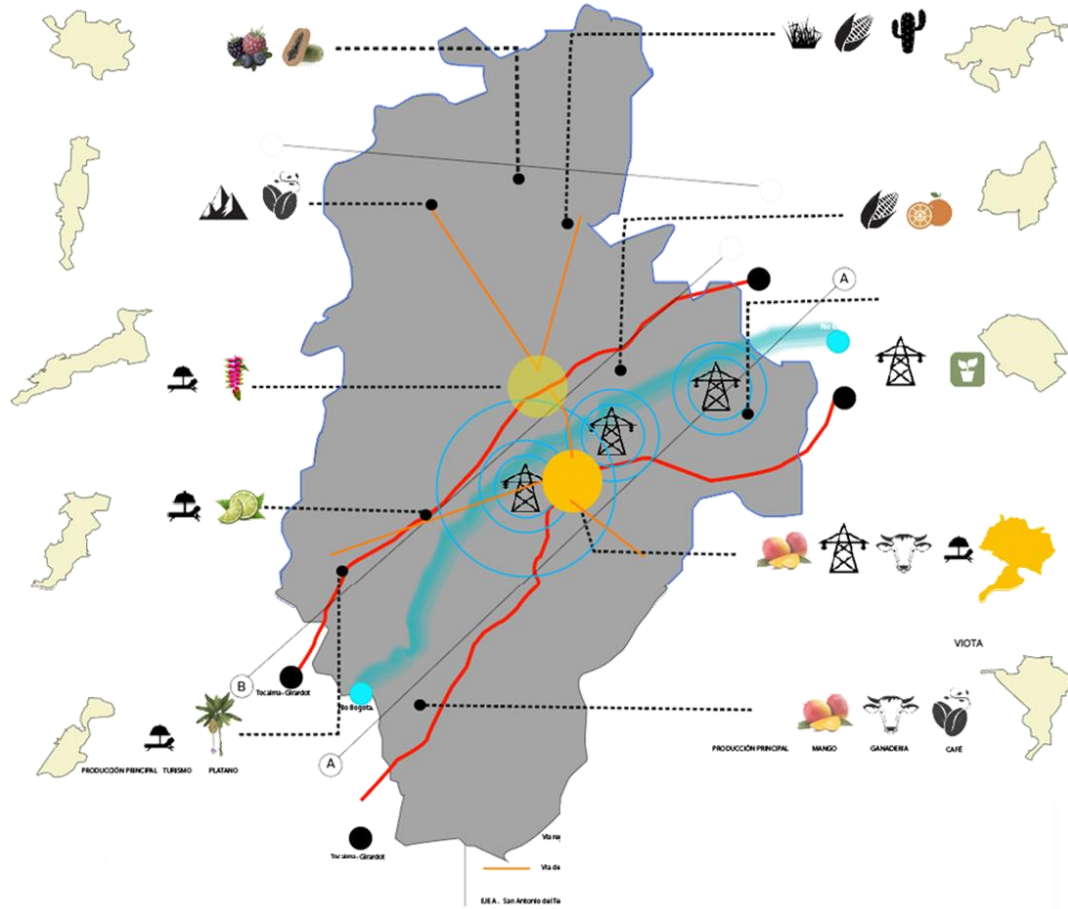
Nota: Elaboracion propia.

Conexión + Productividad + Enlace = Función De Red.

Se refiere a los municipios que componen la región; Anapoima, Anolaima, Tena, Quipile, San Antonio Del Tequendama, La Mesa, Viotá, Cachipay Y El Colegio como epicentro, son la importancia del proyecto ya que sus productos principales serán los que lleguen a la plaza de mercado. Se plantea que inicialmente sean tejidos estos municipios con la red principal de equipamiento y se realice un crecimiento, rural, regional, y conector de productos agrícolas de la región, que potencialice el entorno y las dinámicas turísticas y agrícolas.

Figura 12

Inventario de provincia



Nota: tomada y adaptada de datos de plan de competitividad regional del Tequendama.

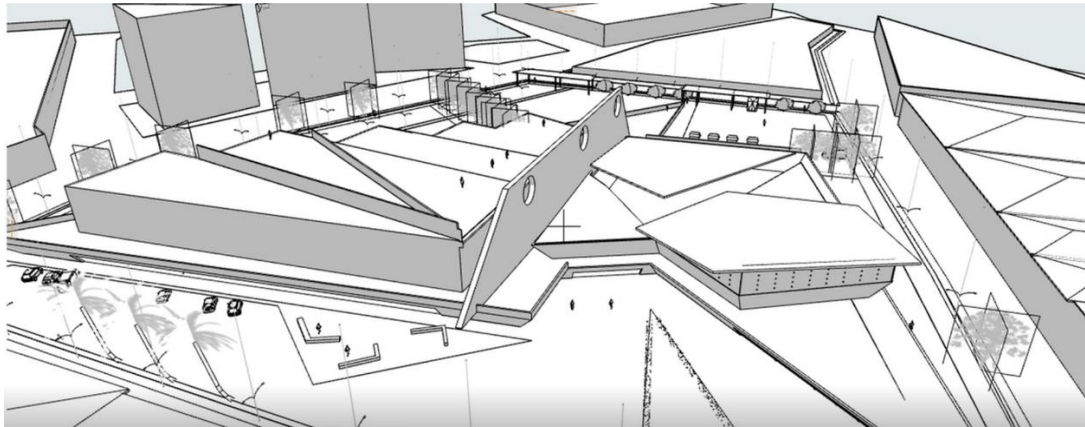
Estrategias municipales

Dotacional Y Servicios.

Equipamiento dedicado a la función de prestar servicio destinado al acopio, comercialización y transporte de pasajeros y cargas.

[Figura 13](#)

Equipamiento



Nota: Elaboración propia

Enlace

Será el nodo que enlaza la región del Tequendama con Bogotá, en función de atracción de turistas y exportación de productos.

[Figura 14](#)*Enlace*

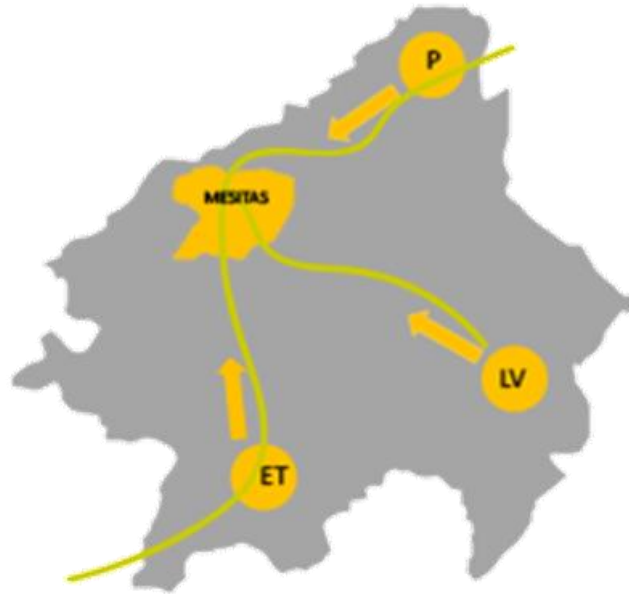
Nota: Elaboración propia, 2020.

Integración

De las 3 inspecciones que tiene el municipio de Mesitas, Pradilla, El Triunfo, y la Victoria, ya que estas inspecciones cada una de ellas responde con una identidad propia de lugar y características agrícolas, pues relacionadas con las producciones agrícolas que posee cada una de ellas junto con todas las veredas agrícolas y de servicios de turismo

[Figura 15](#)

Integración Veredal y municipal



Nota: elaboración propia.

Movilidad

Se plantea mejorar la movilidad del municipio de mesitas con la adecuación de las carpetas asfálticas, ensanche en el tramo de la vía regional Bogotá- mesitas, que comprende desde la Calle 3 hasta la Calle 6. Y la reconfiguración del sentido de tránsito en algunas vías.

[Figura 16](#)*Movilidad Municipal*

Nota: elaboración propia

Espacio Público

Adecuación del espacio público en el área de influencia de la plaza y la terminal, como en otros sectores del pueblo que necesitan intervención de espacio público y que sea integrado con la proximidad de los edificios según la función de cada uno, adecuación de alamedas, construcción de parques y plaza para la interacción raizal y propia del lugar.

[Figura 17](#)

Espacio publico



Nota: Elaboración propia, donde se aprecia el diseño de espacio público amplio y adecuado para el tránsito y correcto funcionamiento de ciudad.

Productividad

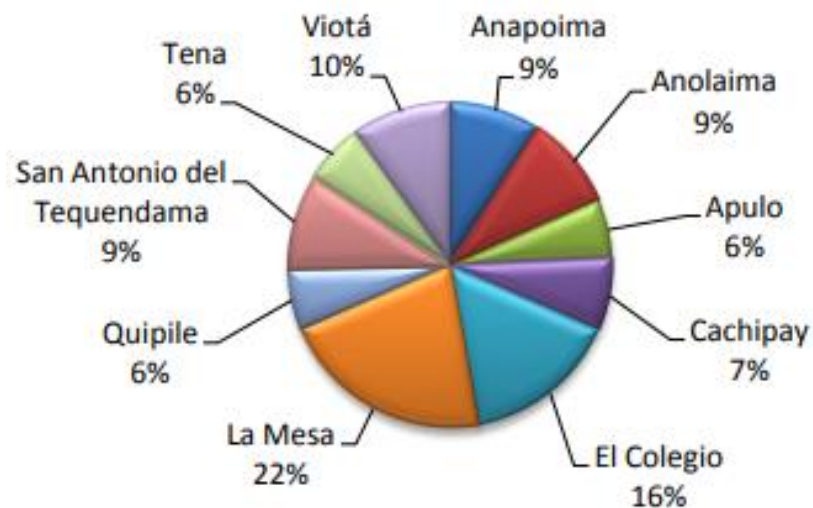
La alta riqueza en productividad agrícola y turística será la fuerza que dinamiza el pueblo en torno a la mejora de la economía e ingresos turísticos, tanto en el casco urbano como en el área rural en fincas de descanso y vacacional.

Aspectos Metodológicos

El aspecto metodológico corresponde a un estudio basado en datos poblacionales, productividad, enlaces de conectividad, funcionalidad, planes parciales como es el plan de abastecimiento y programas alimentarios, normas que permitan establecer los correctos parámetros para el diseño de los equipamientos que se establecen en el presente proyecto.

Figura 18

Distribución Poblacional



Nota: Tomada del plan de competitividad de la provincia del Tequendama.

En la siguiente tabla se presentan, de manera específica cada municipio de la Provincia del Tequendama, los productos agrícolas de mayor relevancia de acuerdo a las relaciones producidas anualmente. Lo anterior evidencia el principal producto agrícola como es el cultivo del mango más importante de la Provincia, al convertirse en uno de los tres principales productos en los 10 municipios, y el más importante en 5 de ellos (Anapoima, Cachipay, La Mesa, Tena, Viotá). De manera casi parecida la producción

agrícola de cosechas cítricas que figuran dentro de los 6 otros municipios especialmente Apulo y Anolaima en los cuales ocupa el primer lugar en cuanto a la producción agrícola y cultivos permanentes.

[Tabla 3](#)

Cultivos y cosechas permanentes

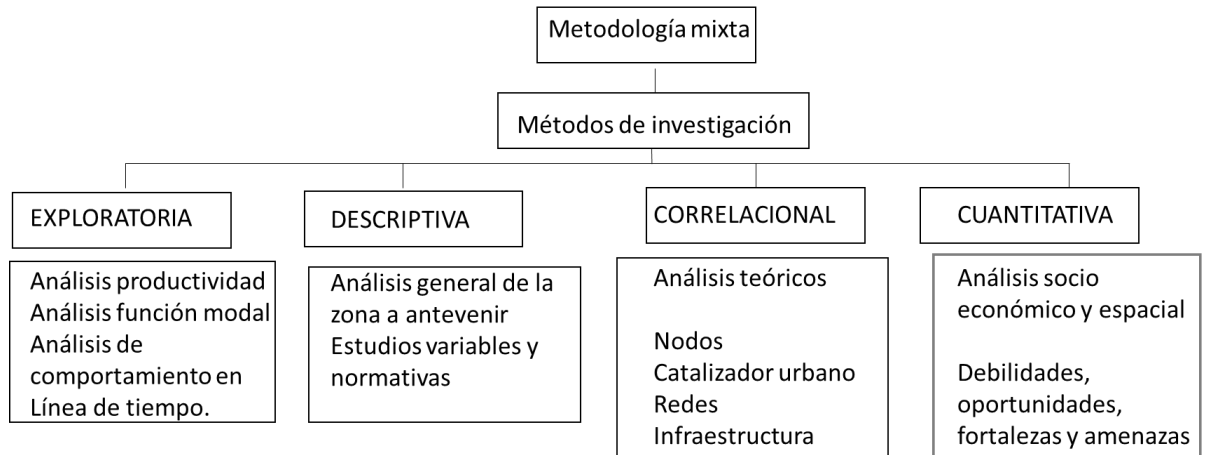
MUNICIPIO	CULTIVO*	ÁREA COSECHADA (Ha)	PRODUCCIÓN (T)
ANAPQIMA	MANGO (P)	1.420	13.593
	CÍTRICOS (P)	319	4.785
	CAÑA (P)	435	2.175
ANOLAIMA	CÍTRICOS (P)	368	3.205
	MANGO (P)	233	1.577
	BANANO (P)	108	864
APULO	CÍTRICOS (P)	387	4.644
	MANGO (P)	375	4.500
	PLÁTANO (P)	172	2.322
CACHIPAY	MANGO (P)	934	7.400
	CÍTRICOS (P)	805	4.800
	CAFÉ (P)	990	815
EL COLEGIO	BANANO (P)	450	8.100
	MANGO (P)	900	7.600
	MORA (P)	200	1.600
LA MESA	MANGO (P)	1.342	9785,65
	CÍTRICOS (P)	1.012	8.602
	YUCA (A)	16	2.224
QUIPILE	CAÑA (P)	1.400	7.000
	MANGO (P)	230	1.840
	BANANO (P)	160	1.280
SAN ANTONIO DEL TEQUENDAMA	TOMATE (T)	17	2.884
	MANGO (P)	44,5	811,5
	CAFÉ (P)	488	293,027162
TENA	MANGO (P)	180	3.240
	MAÍZ (T)	34	3.072
	CÍTRICOS (P)	149	1.828

Nota; Tomada y adaptada del plan de competitividad de la provincia del Tequendama 2010

A continuación, se muestra un mapa en el cual se describen algunos, pero los más importantes aspectos tenidos en cuenta para la metodología de la investigación.

[Figura 19](#)

Metodología y métodos de investigación



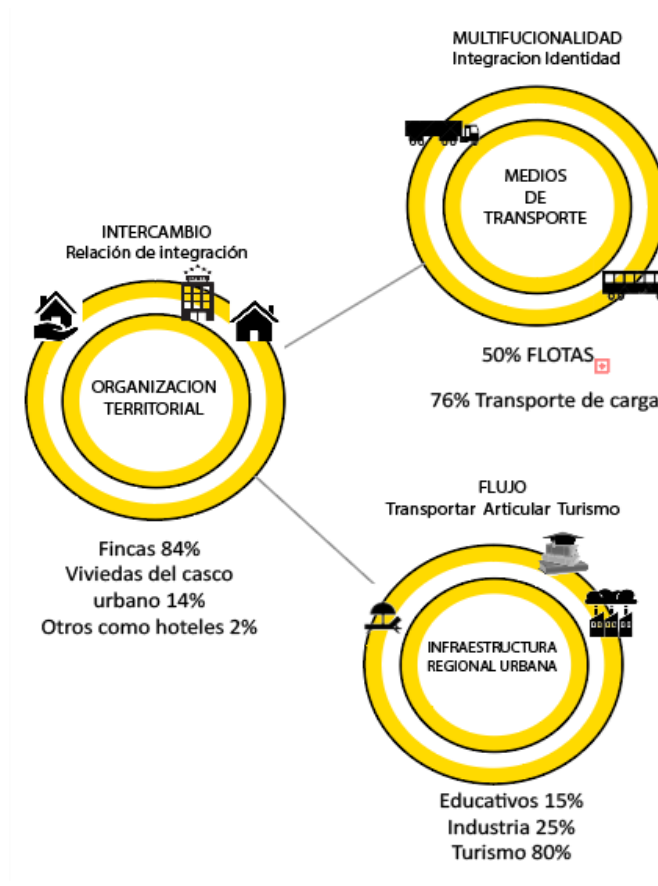
Nota: Elaboración propia Metodología De La Investigación Elaboración Propia

3.1 Exploratoria.

Se establece el método exploratorio ya que fue necesario hacer la recolección de datos de la región del Tequendama y del municipio de Mesitas del Colegio, se tomaron datos importantes como; productividad agrícola y turística, ya que la idea de este análisis es poder identificar la fortaleza para que sirva de alacena vecinal a Bogotá, enlazado a esto se encuentra el análisis de los modos de transporte de la región, terminales óptimos y que cumplieran con la norma y sean de alcance regional encontrando una deficiencia ya que de los 10 municipios solo Mesitas cuenta con terminal de transporte pero no cumple con las normas técnicas para la construcción de terminales Decreto 2296 de 2012 y normas técnicas Icontec 5454.

Figura 20

Análisis Territorial



Nota: elaboración propia con datos basados en el plan de competitividad de la provincia del Tequendama 2010.

3.2. Descriptiva.

Se realiza un estudio del área de intervención de la plaza de mercado y la terminal de transporte, donde se pone en evidencia el deterioro de la estructura dotacional del municipio y en general de la región, ya que Mesitas es el único municipio de la región que cuenta con estos dos equipamientos terminal y plaza, pero que no cumplen con los parámetros de diseño adecuado para elevar operaciones estratégicas.

[Figura 21](#)

Evidencia de estado actual



Nota: Imágenes producidas a través de google maps, elaboración propia 2020

3.3. Correlacional.

Se tomaron 4 teorías con relación a los nodos, catalizador urbano, redes e infraestructura, son las necesarias para dar el alcance y la justificación en cuanto a lo que se plantea. Es importante que en este apartado se tomaron aportes teóricos de; Kevin Lynch, Dun Luggan, Wayne Atone y Cerda los cuales realizaron aportes valiosos y contradicciones interesantes en cada punto de vista.

3.4. Cuantitativa.

Se realizó todo un estudio en cuanto a las dinámicas regionales, agrícolas, tradiciones, y costumbres cotidianas, recolección de datos como por ejemplo algunas entrevistas que se realizaron a manera de trabajo de campo en la terminal y la plaza de mercado, se implementaron lecturas de cartillas demográficas, documentos de organización territorial, y oportunidades que se establezcan y que se puedan potencializar en su debida manera.

Alcance proyectual.

Se plantea una intervención en la plaza de mercado y la terminal con área de 22.440m² aproximadamente en el cual se desarrollará espacios para la instalación de puntos de venta agrícolas y agropecuarios, con un área de cada local de 3x3 como mínima exigencia según la norma sanitaria del ministerio de salud y el manual para la construcción de plazas de mercado, instrumentado en la cartilla del departamento de planeación nacional DPN, segregados uno del otro por medio de muros divisorios que sean de una materialidad de fácil limpieza y garantice los parámetros de sanidad en cuanto a la manipulación de productos comestibles. Contará con espacios de servicios administrativos de manera que en el funcione los manejos directos del equipamiento, como oficinas administrativas, work office, guarderías, locales comerciales dedicados a tradiciones culturales y ancestrales, espacios gastronómicos y de ocio y una relación entre hoteles a baja escala que permita servir como servicio complementario a conductores y funcionarios de la terminal. además, contará con una amplia zona de carga y descarga para el embarque de productos destinados a abastecer la despensa Bogotana y parte del Tolima. Se plantea un diseño arquitectónico totalmente innovador que se adapte a las necesidades climáticas y de los usuarios que permitan ofrecer los servicios necesarios que hagan del lugar un sitio de permanencia y actividades de mucha dinámica en cuanto a economías agrícolas, con un espacio vinculado en común que funcione e integre la terminal de transporte de pasajeros provenientes de varias zonas de la región, pero principalmente de Bogotá y Girardot.

Unidades de actuación

El barrio la castellana, por estar ubicado en el centro del municipio, tiene como objetivo la renovación y modernización de la estructura y la trama urbana con el fin de incrementar el desarrollo urbano y económico del municipio. En el área escogida se pretende priorizar y dinamizar las actividades del suelo ya que debido a la expansión urbana se ha perdido la vocación económica del sector debido a la insuficiencia de la infraestructura urbana y los componentes de ciudad.

Para esto se determinaron los siguientes análisis de espacialidad y disposición de posibles lugares de optimización urbana y funcional.

Figura 22

Análisis espacialidad



Tabla 4

Análisis de Espacialidad

Análisis De La Manzana Nombrada No 1			
Manzana 01	Área	Usos	tratamiento
	2976 m2	mixto	Renovación
No de predios	Área aproximada	alturas	Usos proyectados
9 predios	200 m2	3 niveles	Galería comercial

Nota: imagen tomada de Google maps y tabla de elaboración propia.

Figura 23

Análisis de espacialidad 2



Tabla 5

Análisis de espacialidad 2

Análisis De La Manzana Nombrada No 2			
Manzana 02	Área	Usos	tratamiento
	6912 m2	mixto	Renovación
No de predios	Área aproximada	alturas	Usos proyectados
11 predios	400m2	3 niveles máximo	Terminal de transporte regional

Nota, Tomada y editada de google maps.

Fase 1. Demolición y construcción

Para esta fase es necesario la reubicación de los habitantes de manzana No 1 ya que la intención es priorizar la renovación urbana estipulada en el instrumento de planificación urbana EOT, en esta fase 1 se desarrollará la construcción de una unidad de vivienda mixta en altura la cual tendrá la relación directa con el nuevo equipamiento TERPLA, dada su ubicación estratégica. La importancia es poder brindar a los habitantes la oportunidad de hacer parte del proyecto y la vinculación de nuevos usos en el área escogida. En esta fase del proyecto se implementará la teoría de infraestructura urbana mencionada por Cerda

Fase 1.1. Construcción de la Plaza de Mercado y el espacio público.

Para esta fase se empezará la construcción de la primera etapa de la plaza de mercado y espacio público para amortizar el impacto que se genere en el tiempo de la

ejecución de obra. En esta fase del proyecto se implementará la teoría de catalizador urbano por Wayne Atooe y Dun Luga

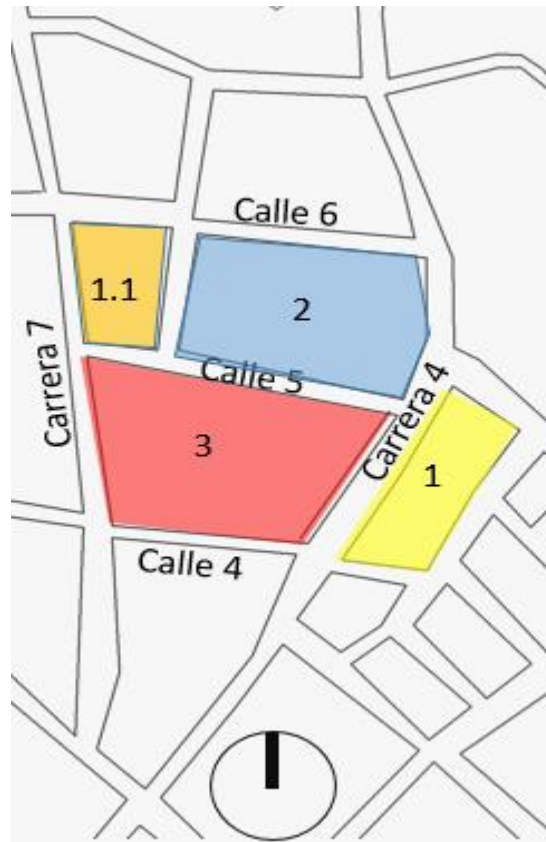
Fase 2 Construcción de la terminal

En esta fase se empieza a tejer las anteriores fases del proyecto la 1, 1.1 y 2 con el fin de ir completando la construcción del área escogida y la depuración de estancamientos en el área de influencia. En esta fase del proyecto se implementará la teoría de infraestructura urbana mencionada por Cerda y redes por Jhon Ghell

Fase 3 Construcción final

Es la fase que dará por culminado el proceso de construcción de todas las etapas ya que se tejerán todas entre sí, y se empezara a dar funcionamiento total al equipamiento allí planteado. Para cada una de las fases se apoyará en la teoría implementadas en la investigación; nodos, catalizador urbano, redes, infraestructura urbana.

Figura 24

Esquemas de actuación

Nota: Donde se evidencia las 4 manzanas de intervención dividida por fases de actuación.
Elaboración propia.

Parámetros De Diseño.

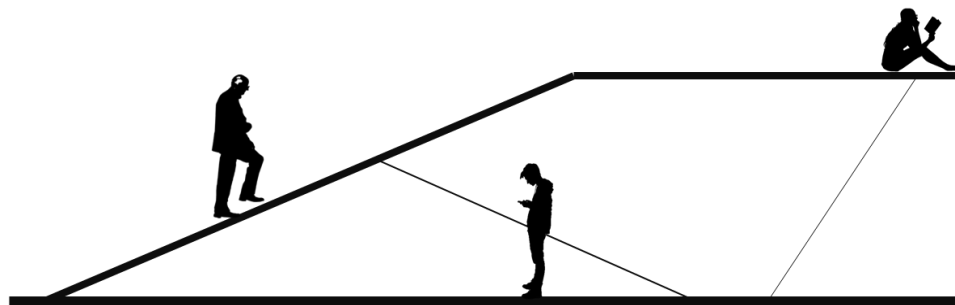
Entendida la idea de que lo que se plantea es un equipamiento dotacional, se establecerán unos parámetros de diseño para su correcto funcionamiento y completo desarrollo tanto urbano como arquitectónicamente. por tal objetivo se realiza una pregunta ¿El óptimo diseño de equipamientos dotacionales permiten la integración de los usuarios y vinculan actividades exteriores que permitan fluir de manera puntual en el desarrollo de un proyecto de alcance regional, municipal mediante estrategias de diseño, parámetros adecuados que den función de lo planteado de una manera muy diciente con lo que se pueda establecer? Para esta óptima armonía y resultado de proyecto se plantean los siguientes parámetros.

Plano Con Base Elevada.

La categoría de cambio de un nivel a otro espacio elevado y su entorno es lo que condiciona el grado de conservación de la oportunidad espacial y visual, Ching . México. p. 137 Mencionado esto se diseñan planos elevados dando aprovechamiento al lugar topográfico y que vinculen de manera directa los espacios jerárquicos e inviten al usuario a entrar a través del recorrido de planos.

Figura 25

Planos con Base Elevada

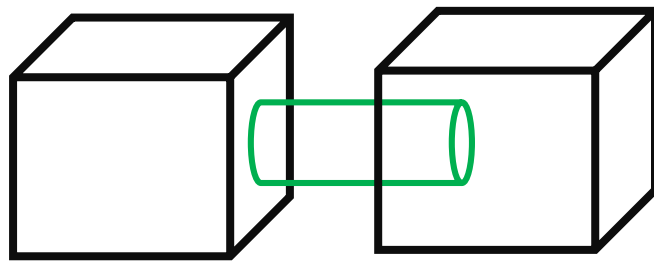


Nota: Elaboración propia apoyada del concepto plano con Base elevada (2020)

Espacios Vinculados Por Otro Común.

Es el espacio que estará destinado a la vinculación de los dos equipamientos (terminal y plaza), y será por medio del recorrido que se integra de manera eficiente mediante una configuración de espacio público que conectan todos los espacios del proyecto.

Figura 26

Espacios Vinculados por otro en Común

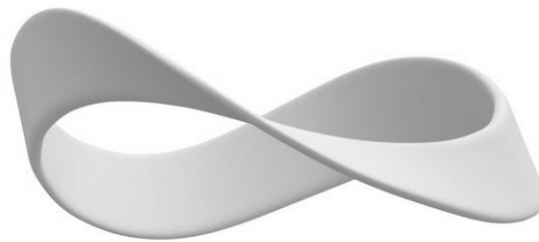
Nota; Elaboración propia

Banda de Moebius.

Los recorridos de los equipamientos permitirán la integración de ambos, pero nunca será invadida una zona con la otra, se permite el desarrollo integrado, pero en la percepción que el usuario no tendrá que buscar la zona, sino que a través de este parámetro hará el recorrido involucrado todo.

[Figura 27](#)

Banda de Moebius



Nota; Elaboración propia.

Desarrollo proyectual

En cuanto al desarrollo proyectual se tuvieron en cuenta las teorías anteriormente expuestas y conceptos de carácter arquitectónico, por eso se comenzó el diseño del urbanismo integrador capaz de disolver y enfatizar todas las dinámicas que se presentan en el municipio, por eso fue importante analizar y resolver las necesidades urbanas que se presentan y poder diseñar una red articuladora en cuanto al correcto funcionamiento de las actividades agrícolas de la región, es por eso que al ser un centro municipal se empezó a observar que era necesario realizar la intervención y adecuación y expansión a la actual plaza de mercado que dispone el municipio, sin embargo como se mencionó en las fases de actuación es necesario implementar el uso de otras 2 manzanas con el objeto de ampliar la capacidad y elevar las condiciones de operación de la plaza y la terminal.

En el área de intervención se pretende la reactivación de actividades de comercio agrícola y transporte de pasajeros y cargas, desde lo rural hacia la ciudad y viceversa, es por eso que se planteó un espacio con un diseño arquitectónico que cumpla las necesidades del usuario, con locales destinados a 3 sectores claves de una plaza de mercado como lo son; Área de cárnicos, destinada a locales comerciales dedicados a la distribución y venta de carne de res, pollo, cerdo y pescados, la cual debe disponer de un sistema de ventilación y refrigeración propio y en común, capaz de mantener los productos en buenas condiciones y aptas para el consumo humano, deben disponer de lugares de preparación y alistamiento de producto, y el espacio debe contar con los acabados y materiales pertinentes para su fácil lavado y desinfección, prevención de plagas y malos olores debido a la actividad de productos animales. Además de esto se planteó un sistema de ventilación y extracción de

olores para disipar un poco los malos olores que se puedan presentar y un espacio agradable para realizar las compras de estos productos.

Área agrícola, esta área es la encargada de almacenar y distribuir todos los productos producidos ancestralmente, frutas, verduras, legumbres, hortalizas, tubérculos y demás, donde se tuvo en cuenta la teoría del catalizador urbano e infraestructura, dado que se plantean espacios diferentes a las plazas tradicionales que solo cuentan con demarcación en el piso pero no cuenta con cubículos individuales o locales propios para cada uno, en esta propuesta la intención fue renovar ese concepto y establecer cubículos comerciales con áreas de 3x3 hasta 4x3 m espacio suficiente para la venta de estos productos.

Área verde y secos, es un espacio destinado al uso de comercio de granos como frijoles, lentejas, garbanzos, harinas, y además donde se ubican los vendedores de plantas y todo lo relacionado con viveros, estos espacios al ser de bajo impacto dentro del equipamiento sus medidas de locales son estándar de 3x3, y estarán cercano al área de plazoletas.

Adicionalmente contarán con área de cata de vino y queso, en este espacio lo que se plantea es generar una buena sensación al usuario y hacer de este lugar un sitio de permanencia, agradable acogedor y por supuesto diseñado para mantener y fortalecer las culturas gastronómicas locales y a nivel general.

Como esto es la base fundamental del proyecto, entonces se establecen espacios de servicios complementarios como plazoletas de comidas donde se realiza el orden de las personas reubicadas de los restaurantes y piqueteaderos del sector. Espacios de permanencia y espacios destinados a alguna actividad específica. Como exposiciones juntas y demás eventos que tengan que disponer de espacios amplios para la concentración de personas.

Se diseñaron espacios teniendo en cuenta el concepto de vinculación por espacios en común, para comunicar la terminal con la plaza de mercado, ya que la terminal es parte del equipamiento proyectado, en la nueva propuesta de la terminal se diseñan espacios amplios para el correcto funcionamiento del personal logístico, servicios complementarios como enfermerías, salas de descanso, cafeterías, baños, y comedores, ya que el actual no cumple siquiera con las normas técnicas para el transporte de pasajeros. Adicionalmente la terminal en los niveles superiores se diseñará y construirán hoteles a baja escala es decir espacios dedicados al descanso momentáneo y no se recreación. Para entenderlo mejor es dormitorios de paso, tanto para viajeros, como conductores y trabajadores de la terminal y la plaza.

Conclusiones

A manera general se logró sintetizar la problemática del sector, lo cual se evidencio en mayor escala el deterioro de la infraestructura en los equipamientos dotacionales en especial la plaza de mercado del municipio junto con la terminal de transporte, e impide la articulación de las dinámicas agrícolas y turísticas de la región. Para lo cual se efectuaron los análisis correspondientes a los productos de cosechas, permanentes e intermitentes, y se pudo determinar cuál era la principal vocación económica, y para ello entonces se empezó con la realización y construcción de objetivos que determine y encausen el proyecto a un modelo escala de actividades comerciales dedicadas al agroturismo.

También se puede concluir que la regeneración del espacio urbano y la implementación de actividades y usos adecuados del suelo pueden generar una reacción armónica y acelerada en el cambio y aumento de la economía o actividad de algún lugar, junto las redes de comunicación como las vías de acceso y acercamiento que nos brinda un componente principal pero básico, porque ya que sin estas redes de comunicación y acceso no es posible que haya una regeneración de usos de lugar.

Un diseño adecuado arquitectónico es importante para liberar y crear espacios que antes estaban encerrados en un solo uso, y que la implementación de nuevos recursos y tecnologías sean necesarias para el correcto uso y función de este.

[Lista de referencias o bibliografía.](#)

- Arka, El caso de los equipamientos institucionales en Bogotá, 1950-2000, J.Bolaños, pag 22
- Avila, M. B. (2018). Paisaje urbano y espacio público como expresión de la vida cotidiana. Revista de Arquitectura Universidad Católica de Colombia Vol.20-2 , 4.
- Daniela,L.C. (2011). Revitalización de las plazas de mercado. Universidad Católica de Colombia. Vol 1
- Díaz O. , M. S., & Marroquin, J. C. (2016). Las relaciones entre la movilidad y el espacio público. Universidad Católica de Colombia Vol.18-1, 126-139.

González, J. Q. (2011). Inventarios viales y categorización de la red vial en estudios de Ingeniería de Tránsito y Transporte. Revista Facultad De Ingeniería - UPTC, 20(30), 65-7.

Flórez Millán, L.A., Ovalle Garay, J.H. y Forero La Rotta, L.A. (2014) Traducción del diseño concurrente al proyecto de Arquitectura. Revista de Arquitectura, 16, 77 – 85.

Doi:10.4171/RevArq.2014.16.1.9.

Lynch.K . (1945). Imagen de ciudad. Buenos aires. Argentina. P(135,136,137)