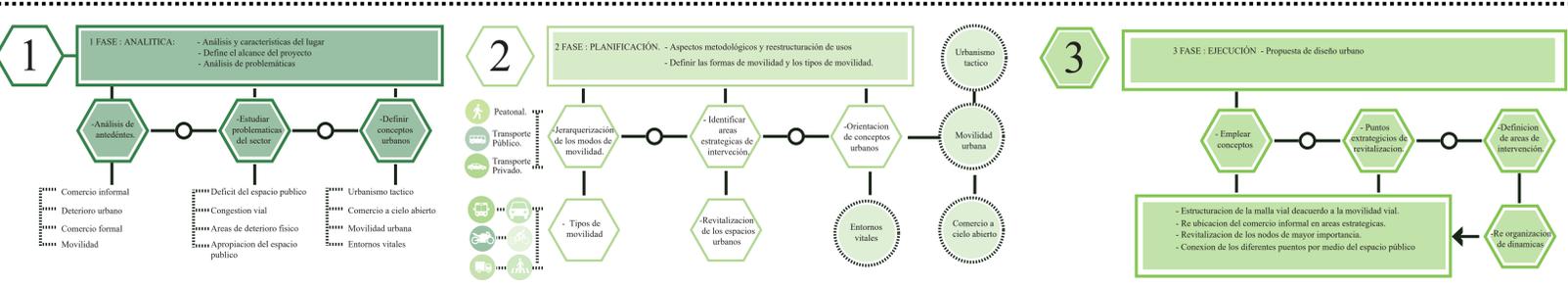
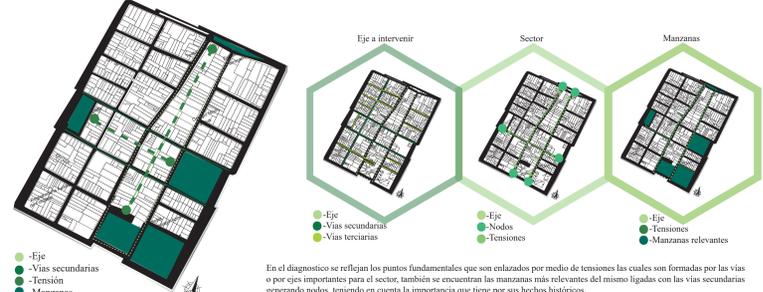


METODOLOGÍA

Este proyecto cuenta con 3 fases de ejecución en donde cada una de ellas se encarga de analizar la problemática del lugar con el propósito de dar solución mediante conceptos y estrategias de urbanismo que ayuden a mejorar las condiciones actuales de este eje, devolviéndole la importancia económica, histórica y social que la tenía a través del tiempo, por lo cual este se dirige a la revitalización de la Carrera 100 y la Carrera 99 en Fontibón, la cual permite la conexión de dos nodos de vital importancia histórica y futura de la localidad.



DIAGNÓSTICO DE ANÁLISIS



CAPÍTULO I - ANALÍTICA: Análisis y características del lugar

APROPIACIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO - COMERCIO INFORMAL

La ocupación reduce el espacio para transitar en los andenes.
 se crea congestión además de desorden al rodear de los lugares comerciales.
 obliga al peatón a transitar por la vía arriesgando a accidentes.

ÁREAS DE DETERIORO

Las áreas de deterioro se dan por ciudadanos con falta de sentido de apropiación del lugar y de las edificaciones culturales e históricas de la localidad.
 el otro tipo de deterioro se da por falta de mantenimiento de estas edificaciones las cuales en algunos casos presentan variados tipos de patologías.

DISTRIBUCIÓN COMERCIAL FORMAL

Comercio de tipo comercial con diferentes tiendas en su interior.
 Locales de prestación de servicios como bancos y otras actividades.
 Establecimientos dedicados a un solo comercio.

MOVILIDAD VIAL

La movilidad se da de acuerdo al sentido vial de cada carrera siendo la entrada y salida del transporte colectivo y masivo por medio de los alimentadores que tienen parada en estas vías.
 Servicios alimentadores que conectan el transporte masivo con el eje.
 Rutas de servicios colectivos que conectan el eje con la ciudad.
 Servicios de transporte como taxis y transporte privado.

EDIFICACIONES PATRIMONIALES

Casas de la época colonial usada como alcaidía.
 Estación del tren de la sabana de fontibón.
 Iglesia santiago apostol con título de catedral.

ESPACIO PÚBLICO

En la localidad de fontibón se encuentra de acuerdo al plan de ordenamiento territorial que el espacio público efectivo por habitante es de 4.5 con respecto al de zonas verdes como parque de 7.9 m² por habitante.
 7.9 m² por habitante.
 4.5 m² Espacio público efectivo por habitante.
 3.8 m² Espacio público por habitante.

PIEZA URBANA DE LA CARRERA 100 Y LA CARRERA 99- DOFA

OPORTUNIDADES
 Nuevos proyectos como el Registrar

DEBILIDADES
 Falta de identidad.

DEBILIDADES
 Calles en mal estado.

OPORTUNIDADES
 Comercio informal.

FOTALEZAS
 Vías con conexión directa a municipio.

FOTALEZAS
 Abundancia de transporte público.

AMENAZAS
 Población externa del sector.

AMENAZAS
 Cambio constante de usos.

CAPÍTULO II- PLANIFICACIÓN : Aspectos metodológicos y reestructuración de usos

TIPOS DE MOVILIDAD: Transporte de carga, Transporte público, Ciclistas, Peatón.

La movilidad urbana abarca al automóvil, al transporte de carga, al transporte público, a los ciclistas y al peatón como se menciona en el diagrama anterior, los cuales transitan por sendas, bordes y algunos nodos. Este concepto está ligado con la circulación de cada uno de estos elementos dándole prioridad a la ciudad, clasificándose por su nivel de importancia y generando permeabilidad en la misma.

REVIITALIZACIÓN DE LOS ESPACIOS DE MOVILIDAD

Permeabilidad: La permeabilidad brinda una movilidad y una ciudad funcional, como para los vehículos.
 Imagen apropiada: El objetivo de esta fase del proyecto es generar nuevas experiencias las cuales definen el pasado y el momento de permanecer en un espacio público, teniendo en cuenta los materiales y las técnicas constructivas.

Variedad: En la variedad aparecen los usos, como es en el eje a intervenir los usos son la vivienda, el comercio, equipamiento institucional y de recreación, estos tienen como objetivo maximizar la variedad en las actividades del sector.
 Riqueza perceptiva: El objetivo de esta fase del proyecto es generar nuevas experiencias las cuales definen el pasado y el momento de permanecer en un espacio público, teniendo en cuenta los materiales y las técnicas constructivas.

Legibilidad: La legibilidad facilita la lectura de usos por medio de formas y tamaños en los que se sitúa cada uno, en este caso se interpreta la existencia 5 tipos de usos, el cual la vivienda es el que prevalece en este sector.
 Personalización: La historia del lugar es importante en la intervención, ya que gracias a los hechos que han trascendido en el tiempo, la historia genera una identidad propia del sector. Sin menoscabar que el ciudadano empiece a ser partícipe del tipo de diseño planteado allí.

Verosimilitud: En esta etapa ofrece al ciudadano más opciones de usos, en una sección de la ciudad o del sector el cual está reducido a una sola función misionadora directamente en el ámbito de los espacios públicos. Debe estar la plaza y el comercio juegan su papel esencial.
 Unificación de conceptos: En el diseño es necesario la complementación de todos estos elementos, debido a que el concepto de vida urbana permite analizar y generar una calidad de vida para el ciudadano por medio de un diseño urbano.

COMO SE DEBERIA PLANTEAR

La pirámide de la movilidad refleja cual es el orden prudente de circulación de cada elemento y su nivel de importancia en el espacio público de una ciudad, sin embargo en los diferentes perfiles vial van la cantidad de carriles y la dirección de los mismos, también cambia las dimensiones de los andenes, calzadas y la ciclovías, dependiendo del sector y el tipo de vía planteada en la zona.

CAPÍTULO III - EJECUCIÓN: Propuesta de diseño urbano

EMPLEAR CONCEPTOS DE URBANISMO

Cada uno de los conceptos se planteará por medio de estos aspectos, los cuales ayudarán en el desarrollo del proyecto, y la manera indicada de intervenir dicho espacio público.

1-Urbanismo táctico
2-Movilidad Urbana
3-Centros comerciales a ciclo abierto

COMERCIO A CIELO ABIERTO

ubicación de comercio a ciclo abierto que ayude a la recuperación de los edificios patrimoniales dándole un uso nuevo.
 Mediante este concepto se reorganiza el comercio informal en tres puntos estratégicos los cuales ayudan a a liberar el espacio público de las carreras 100 y 99, por medio de este concepto se vuelven dos calles patrimoniales obteniendo el espacio necesario para la implementación de esta reorganización.

COMERCIO A CIELO ABIERTO

Patrimonialización de las calles 19 y 20 con el fin de implementar el comercio al ciclo abierto además dando una dinámica económica mejor a estas calles.

CONCLUSIÓN

CAPÍTULO 1: ANALÍTICO
 Comercio formal, comercio informal, apropiación del espacio

CAPÍTULO 2: PLANIFICACIÓN
 Permeabilidad, Variedad, Legibilidad, Versatilidad, Imagen apropiada, Riqueza perceptiva y Personalización

CAPÍTULO 3: EJECUCIÓN

Movilidad urbana
 Centros comerciales a ciclo abierto
 Urbanismo táctico

Las oportunidades que ofrece el sector deben ser aprovechadas y es importante tener en cuenta como puede beneficiar al proyecto de revitalización.
 Es relevante tener en cuenta los aspectos negativos que tenga el mismo.
 Las amenazas son detectadas para fortalecer los aspectos negativos del sector que se han ido por medio de la historia del tiempo del sector.

