

ANÁLISIS REFERENTES

URBANISMO TÁCTICO - PLAZA DE LA ESTACIÓN DEL TREN DE SARATOV

Las texturas o los colores que son presentados en el suelo del proyecto, muestran un lenguaje de como se debe usar ese espacio.

La unión de varios elementos ilustros componen la idea y el concepto de urbanismo táctico.

En el urbanismo táctico el mobiliario es planteado prácticamente con materiales prácticos y de un manejo fácil.

El referente arquitectónico que se tiene en cuenta para el urbanismo táctico la plaza de la estación de tren Saratov, donde hubo problemas de acceso para el peatón y un mal estado del espacio público atentando con la seguridad del peatón, dichas problemáticas impulsó a la ciudadanía a aplicar este concepto.

FUENTE : Prueba de mejora y urbanismo táctico: el caso de Saratov y Khabarovsk Alexey Larin 27-08-20 <https://lugar.proyectual-urbanism/>

MOVILIDAD URBANA - COPENHAGUE

La movilidad urbana está referenciada en esta investigación por Copenhague, debido a que dicha ciudad cuenta con los elementos adecuados para la circulación y la permanencia del peatón y de la bicicleta atribuyendo con la seguridad y la satisfacción por parte del ciudadano.

Las ciclovías están en el centro de las vías pero están protegidas por vegetación.

La mayoría de las calles tienen plazas donde el peatón pueda circular de forma segura.

El mobiliario que se presenta en las calles o en las plazas permite que las personas permanezcan allí y disfruten del espacio.

En este proyecto empieza a aparecer elementos como plazas ciclovías protegidas por vegetación o desahíves o mobiliario urbano, esto hace que cada lugar en esta ciudad sea cómodo y existe una relación y una comunicación entre el peatón y el espacio público.

FUENTE : Ciudades ejemplo en movilidad REDACCIÓN 300 EN CONCRETO 27-08-20 SOSTENIBLE <https://www.300enconcreto.com/blog/detalles-ciudades-ejemplo-en-movilidad-sostenible>

CENTROS COMERCIALES A CIELO ABIERTO - SAN FERNANDO

Los elementos de vegetación, mobiliario y otros, permitirán el buen uso de este espacio por parte del peatón.

El comercio a cielo abierto brinda la posibilidad de actividad continua por diferentes horas del día.

En el proyecto de San Fernando, el comercio a cielo abierto cuenta con mismo nivel y textura, tanto para el andén como para la calzada.

En el proyecto se tiene en cuenta el centro comercial a cielo abierto de San Fernando, el cual refleja cualidades que de un comercio organizado en una ciudad, teniendo en cuenta elementos o aspectos importantes el cual coincide con esta revitalización.

FUENTE : Centros Comerciales A Cielo Abierto En Las Centralidades- Instituto de Geografía, UBA 27-08-20 https://opcomons.ipe.edu.ar/bitstream/handle/2117/1108290/7/BCN_Vecifil.orena.pdf

PROYECTO-HIGH LINE NUEVA YORK

La High Line o Línea Elevada, fue construida en la década de 1930, como parte de un proyecto infraestructural masivo llamado el West Side Improvement que buscaba principalmente elevar las vías férreas 10m sobre el nivel del suelo.

RELACION DEL PROYECTO CON AREAS COMERCIALES

RELACION DEL PROYECTO CON LAS VIAS IMPORTANTES DEL SECTOR

RELACION DEL PROYECTO CON LOS EDIFICIOS VECINOS

FUENTE : Panerelli, G. (2009). New York High Line abre al público. <https://www.arquidaily.com/02-20735/new-york-city-high-line-abre-al-publico>

ESTRATEGIAS DE TRANSFORMACIÓN Y RENOVACIÓN URBANA

INTERVENCIÓN EN LLENOS

Se plantea la renovación de la manzana por medio de nuevos edificios con mayor altura y usos mixtos que permitan revitalizar el eje de las carreras 100 y 99.

Se realiza un corte longitudinal que divide el volumen generando un eje axial peatonal conectando los dos nodos importantes de la localidad que son el Parque Central de Fontibón y la Av. Del Ferrocarril y de la misma forma dejando dos volúmenes a los extremos totalmente independientes.

Los dos volúmenes que fueron mencionados anteriormente son fragmentados teniendo en cuenta la secuencia y la armonía con la que ya está hecho el tejido urbano.

La intención al realizar un eje axial peatonal en el proyecto, es resaltar la comunicación y la unificación de los elementos patrimoniales los cuales son unificados por medio de una plataforma presentada de manera longitudinal.

INTERVENCIÓN EN VACIOS

En la sección de las vías relacionadas con el eje se pretende pacificar el tráfico por medio de un cambio de textura y de nivel de la calzada para dar a entender al vehículo que es una zona donde hay mucho flujo de peatones por lo que lo llevará a una disminución de velocidad y un respeto hacia el mismo.

Se propone una plazoleta al frente de la estación del Ferrocarril teniendo en cuenta su falta de espacio público y generando la motivación al peatón de ingresar a estos espacios nuevos.

PLANTA GENERAL

URBANISMO TÁCTICO

CENTROS COMERCIALES A CIELO ABIERTO

MOVILIDAD URBANA

REVITALIZACIÓN

URBANISMO TÁCTICO

CENTROS COMERCIALES A CIELO ABIERTO

MOVILIDAD URBANA

REVITALIZACIÓN

URBANISMO TÁCTICO

CENTROS COMERCIALES A CIELO ABIERTO

URBANISMO TÁCTICO

ZONIFICACIÓN

En esta sección del panel se encuentra la distribución y el área de usos los que son presentados en el sector; sin embargo, también se refleja la propuesta de la distribución de los conceptos mencionados e investigados anteriormente como lo son el urbanismo táctico, el comercio a cielo abierto y la movilidad urbana donde se encuentra el espacio público que va a ser planteado por una serie de elementos donde ayudaran con la revitalización de esta parte de Fontibón.

Comercio presentado ahí

Patrimonio del sector

Zonas verdes

Comercio propuesto

Urbanismo táctico

Espacio público propuesto

Vivienda

Comercio

PROGRAMA URBANO

PERMANENCIA	
ZONAS EXTERIORES PÚBLICAS	<ul style="list-style-type: none"> ACTIVA: ÁREAS DE ESPARCIMIENTO, ÁREAS CULTURALES PASIVA: ÁREAS DE PERMANENCIA, ZONAS BLANDAS, ZONAS DURAS
ZONA DE RECEPCIÓN	<ul style="list-style-type: none"> ZONA ADMINISTRATIVA: <ul style="list-style-type: none"> ADMINISTRACIÓN: GUBERNAMENTALES, OFICINAS, BANCOS, PUNTO DE INFORMACIÓN, CAJES RESTAURANTES, CAFETERÍAS, TIENDAS, COMESTIBLES, BIENES Y SERVICIOS, PRODUCTOS TECNOLÓGICOS ZONA COMERCIAL: <ul style="list-style-type: none"> COMERCIO FORMAL, COMERCIO AMBULANTE
CIRCULACIÓN	<ul style="list-style-type: none"> ANDÉN: ÁREAS PARA CIRCULACIÓN, PODOCÁNTILES, REDUCTORES DE VELOCIDAD, RAMPAS, ACCESIBILIDAD UNIVERSAL ESCALERAS
ZONAS EXTERIORES PÚBLICAS	<ul style="list-style-type: none"> SUB ZONAS: ÁREAS PARQUEOS, ESPACIOS: ÁREAS DE CULTURA Y RECREACIÓN, PARQUES Y PLAZOLETAS, VERDE
ZONA DE RECEPCIÓN	<ul style="list-style-type: none"> ACCESIBILIDAD: PARA PERSONAS MOVILIDAD REDUCIDA

MEMORIA COMPOSITIVA

ORGANIZACIÓN LINEAL: Mediante la unión de los nodos importantes se genera una organización lineal de los elementos de revitalización, creando la implementación de un eje peatonal el cual permita el flujo peatonal entre los dos puntos de interés uniendo los lugares históricos y patrimoniales de la localidad.

DETONANTE Y REMATE: Por medio de los puntos de interés como la plaza central y la estación del tren de Fontibón se determina que acciones como detonante y remate del eje permitiendo el flujo de los peatones invitando a que estos transiten mediante las diferentes áreas y actividades además de las edificaciones patrimoniales.

RITMO Y PAUTA: La distribución de las nuevas edificaciones se demarca por medio de un ritmo con formas para divididas dando pautas demarcadas por calles peatonales nuevas además de elementos volumétricos superpuestos mediante yuxtaposición.

PLATAFORMA POR NIVELES: La plataforma se define por elementos escalonados a diferentes alturas permitiendo la conexión con los volúmenes, así como creando la circulación vertical y horizontal, la plataforma sigue la idea de tener ritmo con elementos que interceptan creando pauta en el recorrido a diferentes

PIEZAS URBANAS

COMERCIO A CIELO ABIERTO: El comercio a cielo abierto en las calles 19 y 20 las cuales se puntualizan para generar los espacios necesarios para la implementación de este concepto de orden urbano y económico.

PLAZA CENTRAL DE FONTIBÓN: La plaza central de Fontibón como punto focal de la renovación en donde llega el flujo de gente desde los ejes de la calle 100 y 99 albergando el comercio y los edificios patrimoniales del sector.

EJE CALLE 100 MOVILIDAD URBANA: La implementación de la movilidad urbana en la calle 99 y 100 aumentando las dimensiones del espacio público y dividiendo la movilidad priorizando el servicio público.

PLAZA RECIBIDOR ESTACION DEL TREN: Como estrategia de incorporación a eje ambiental y vial se genera una plaza que se encarga de integrar la estación del tren futuro registrando con los ejes peatonales de la calle 99 y 100 así como el eje ambiental.

