

**REVITALIZACIÓN URBANA DEL ESPACIO PÚBLICO DE FONTIBÓN:  
EJE AMBIENTAL Y PEATONAL: CARRERA 100 Y LA CARRERA 99 ENTRE EL PARQUE CENTRAL DE  
FONTIBÓN Y LA AV. FERROCARRIL**

JHORDAN JAVIER MANCILLA LEÓN  
LAURA STEPHANIA MORALES BUSTOS



UNIVERSIDAD  
La Gran Colombia

Vigilada MINEDUCACIÓN

Programa Arquitectura, Facultad de Arquitectura

Universidad La Gran Colombia

Bogotá

2021

**Revitalización urbana del espacio público de Fontibón: Eje ambiental y peatonal: Carrera  
100 y la Carrera 99 entre el parque central de Fontibón y la Av. Ferrocarril.**

**Jhordan Javier Mancilla león**

**Laura Stephania Morales Bustos**

**Trabajo de Grado presentado como requisito para optar al título de Arquitecto**

**Arq. Álvaro Javier Bolaños Palacios**

**Director**



**UNIVERSIDAD  
La Gran Colombia**

Vigilada MINEDUCACIÓN

**Programa de Arquitectura, Facultad de Arquitectura**

**Universidad La Gran Colombia**

**Bogotá**

**2021**

### **Agradecimientos**

En primera instancia queremos agradecer a Dios por brindarnos la oportunidad de estudiar y tener la posibilidad de elegir un camino bueno que ha contribuido con el proceso de adquirir nuevos conocimientos y nuevas experiencias. Así mismo agradecemos a cada uno de nuestros familiares por su apoyo incondicional tanto económico, como emocional, puesto que gracias a ellos y con su apoyo pudimos tener un logro más en nuestras vidas.

También queremos agradecer a nuestro director del proyecto por su tiempo, orientación y su compromiso, además de la constancia que mantuvo en el desarrollo del mismo, teniendo en cuenta nuestras ideas, generando aportes relevantes en el momento de la investigación y en el diseño.

Para finalizar le damos gracias a la universidad por ofrecer capacitaciones y diferentes herramientas de apoyo en áreas como la biblioteca, fotografía y otras que podrían dar aporte fundamental en el documento o en otros aspectos físicos del proyecto.

### Tabla de contenido

<b>RESUMEN</b> .....	<b>9</b>
<b>ABSTRACT</b> .....	<b>10</b>
<b>INTRODUCCIÓN</b> .....	<b>11</b>
<b>FORMULACIÓN DEL PROBLEMA</b> .....	<b>12</b>
PREGUNTA PROBLEMA.....	14
<b>JUSTIFICACIÓN</b> .....	<b>15</b>
<b>HIPÓTESIS</b> .....	<b>16</b>
<b>OBJETIVOS</b> .....	<b>16</b>
OBJETIVO GENERAL .....	16
OBJETIVOS ESPECÍFICOS.....	17
<b>MARCOS</b> .....	<b>17</b>
MARCO TEÓRICO.....	18
<i>Revitalización</i> .....	18
<i>Urbanismo Táctico</i> .....	18
<i>Movilidad urbana</i> .....	19
<i>Centros comerciales a cielo abierto</i> .....	20
<i>Entornos vitales</i> .....	21
MARCO CONCEPTUAL.....	25
MARCO REFERENCIAL.....	25
<i>Urbanismo Táctico en la Plaza de la estación de tren de Sarátov</i> .....	26
<i>Movilidad urbana- Ciudad Copenhague</i> .....	27
<i>Centros Comerciales a Cielo Abierto- Municipio San Fernando</i> .....	28
<i>Propuesta de diseño - HIGH LINE NUEVA YORK</i> .....	29
MARCO HISTÓRICO .....	29

REVITALIZACIÓN URBANA DEL ESPACIO PÚBLICO DE FONTIBÓN	5
MARCO NORMATIVO.....	31
<b>ASPECTOS METODOLÓGICOS.....</b>	<b>34</b>
FASE 1. ANALÍTICA .....	34
<i>Análisis y características del lugar.....</i>	<i>34</i>
FASE 2. PLANIFICACIÓN .....	34
<i>Aspectos metodológicos y reestructuración de usos .....</i>	<i>34</i>
FASE 3. EJECUCIÓN.....	35
<i>Propuesta de diseño urbano.....</i>	<i>35</i>
<b>ESTRUCTURA DEL DOCUMENTO POR CAPÍTULO DIFERENCIADOS .....</b>	<b>35</b>
CAPÍTULO 1. ANÁLISIS Y CARACTERÍSTICAS DEL LUGAR .....	35
<i>Apropiación de espacio público .....</i>	<i>36</i>
<i>Movilidad.....</i>	<i>38</i>
<i>Actividad comercial. ....</i>	<i>40</i>
<i>Edificaciones patrimoniales. ....</i>	<i>41</i>
<i>Áreas en deterioro .....</i>	<i>42</i>
CAPÍTULO 2. ASPECTOS METODOLÓGICOS Y REESTRUCTURACIÓN DE USOS.....	44
<i>Tipos de movilidad.....</i>	<i>45</i>
<i>Revitalización de los espacios de movilidad .....</i>	<i>46</i>
<i>Relación del urbanismo con la movilidad .....</i>	<i>47</i>
CAPÍTULO 3. PROPUESTA DE DISEÑO URBANO.....	48
<i>Emplear conceptos de urbanismo.....</i>	<i>48</i>
<i>Aproximación conceptual de la propuesta de diseño .....</i>	<i>48</i>
Criterios de implantación .....	48
Concepto general del proyecto .....	49
Paisaje Cultural .....	49
Estrategias de transformación y renovación urbana .....	50

La intervención en llenos: .....	50
La intervención en Vacíos: .....	53
Principios ordenadores:.....	54
Organización lineal: .....	54
Detonante y remate: .....	55
Ritmo y pauta: .....	55
Retrocesos: .....	56
Escalonamiento de elementos:.....	56
Proceso tecnológico .....	57
Pavimentos permeables: .....	57
Alcorques inundables: .....	58
Zonas de bio-retención: .....	59
<b>CONCLUSIONES.....</b>	<b>59</b>
<b>LISTA DE REFERENCIA O BIBLIOGRAFÍA.....</b>	<b>61</b>
<b>ANEXOS .....</b>	<b>65</b>

**Lista de Figuras**

<b>Figura 1</b> Árbol de problemas.....	12
<b>Figura 2</b> Estación del ferrocarril.....	14
<b>Figura 3</b> Parque central de Fontibón .....	14
<b>Figura 4</b> Urbanismo táctico - Plaza Sarátov .....	26
<b>Figura 5</b> Movilidad urbana- ciudad Copenhague.....	27
<b>Figura 6</b> Centros comerciales a cielo abierto - San Fernando .....	28
<b>Figura 7</b> Propuesta de diseño - High line Nueva York.....	29
<b>Figura 8</b> Perfil vial tipo V-5.....	32
<b>Figura 9</b> Perfil vial tipo V-6.....	33
<b>Figura 10</b> Distribución de vendedores informales.....	36
<b>Figura 11</b> Porcentaje de usuarios de transporte. ....	38
<b>Figura 12</b> Movilidad de las Carreras 100 y 99 .....	39
<b>Figura 13</b> Distribución del comercio formal.....	40
<b>Figura 14</b> Áreas en deterioro .....	43
<b>Figura 15</b> La casa de la cultura .....	43
<b>Figura 16</b> Estación del ferrocarril.....	44
<b>Figura 17</b> La pirámide de movilidad.....	45
<b>Figura 18</b> Usos de propuesta .....	50
<b>Figura 19</b> Eje axial .....	51
<b>Figura 20</b> Fragmentos de la volumetría de acuerdo el tejido.....	52
<b>Figura 21</b> Plataforma de conexión .....	52
<b>Figura 22</b> Pacificación vial.....	53
<b>Figura 23</b> Contra punto .....	54

**Lista de Tablas**

<b>Tabla 1</b> Tipos de vendedores informales .....	37
<b>Tabla 2</b> Especies de árboles .....	49

### Resumen

Debido a los hechos históricos que se presentaron en esta parte de Fontibón y el papel que jugó como conexión entre Bogotá y el país a través del puerto de Honda en Tolima y Barranquilla con la entrada de las mercancías provenientes del exterior desde la época colonial, sirviendo como eje de paso y descanso para los viajeros y sus mercancías, algunos de estos lugares se han transformado en nodos, por causa del impacto que han tenido, cuenta con gran importancia histórica para Fontibón y Bogotá teniendo en cuenta la ubicación donde se han situado dichas áreas y se ha vuelto el punto de confluencia de las actividades de la localidad.

Dicho lo anterior se plantea la revitalización en el segmento vial de la carrera 100 y la carrera 99 entre el parque central de Fontibón hasta la Av. Ferrocarril, conectando los nodos de interés patrimonial del sector, dándole cierta prioridad al peatón para así generar áreas de productividad que fomenten la apropiación, el buen manejo del mismo, la regeneración social y también amplíen el índice de espacio público.

Por tal razón, se determina el uso de conceptos urbanos como el de calles comerciales a cielo abierto, urbanismo táctico y movilidad urbana, con el objetivo de solucionar los factores que se han generado por el deterioro en la movilidad, el uso del espacio público apropiado por vendedores informales y estacionarios en el tramo de la av. ferrocarril hasta el parque central.

*Palabras clave:* Apropiación, confluencia, identidad, población, fondo, revitalización, nodos, espacio público.

### **Abstract**

The historical facts that were presented in this part of Fontibón and the role it played as a connection between Bogotá and the country through the port of Honda in Tolima and Barranquilla with the entry of goods from abroad since colonial times, serving as a hub of passage and rest for travelers and their goods, Some of these places have been transformed into nodes, because of the impact they have had, it has great historical importance for Fontibón and Bogotá considering the location where these areas have been located and has become the meeting point of the activities of the town.

In accordance with the above and considering the relevance that public space has with its immediate context and its development throughout history, the revitalization of the road segment of Carrera 100 between the central park of Fontibón to the Railway Avenue is proposed, connecting the nodes of heritage interest in the sector, giving some priority to the pedestrian in order to generate areas of productivity that promote the appropriation, good management of it, social regeneration and also expand the index of public space.

For this reason, the use of urban concepts such as open-air commercial streets, tactical urbanism and urban mobility is determined, with the objective of solving the factors that have been generated by the deterioration in mobility, the use of appropriate public space by informal and stationary vendors in the stretch of Railway Avenue to the central park.

*Keywords.* Appropriation, confluence, identity, population, background, revitalization, nodes, public space.

## Introducción

La revitalización pretende recuperar espacios de la ciudad, que por algún motivo han sufrido afectaciones en diferentes circunstancias, en el caso de la carrera 100 y la carrera 99 entre el parque central de Fontibón y la Av. del ferrocarril en la localidad de Fontibón, han surgido una serie de situaciones que han involucrado aspectos ambientales, económicos, sociales y culturales, los cuales han impactado de forma negativa, generando problemáticas en los nodos patrimoniales ubicados sobre este eje, provocando apatía y un descuido por parte de la ciudadanía con respecto al espacio público. Es importante mencionar el valor histórico que tiene este eje y el porqué es relevante atribuir con la recuperación de esta sección de la localidad, debido a que además de ser el centro fundacional de Fontibón, también se ha convertido en un punto de constante actividad económica, sin mencionar la cercanía que tiene con los municipios vecinos, de modo que, lo convierte en un lugar más visitado.

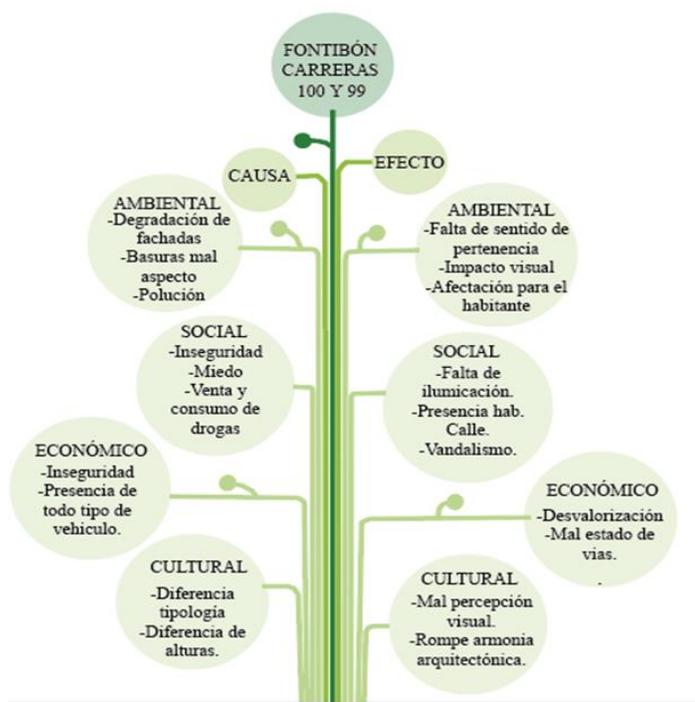
Esta revitalización tiene como alcance llevar a cabo una recuperación por medio de conceptos urbanos, los cuales serán analizados desde diferentes marcos, ya sea teóricos, conceptuales y referenciales, los cuales permitirán ver detalladamente cómo fue evolucionando y qué impacto han tenido en el lugar a través del tiempo, esto con el fin de administrar bien la información de los proyectos referentes y de la misma forma poder intervenir de manera positiva y asertiva dichas problemáticas presentadas allí, teniendo en cuenta cómo se va a desempeñar cada uno en el eje de la carrera 100 y la carrera 99 y su función frente al proceso de la revitalización y recuperación. Por otro lado, esta restauración tiene como objetivo primordial beneficiar de alguna forma a la población y así mismo generar un compromiso al cuidado del espacio público.

**Formulación del problema**

La situación problemática se plantea a partir de 2 características, causa y efecto con aspectos trascendentales que son donde se presenta una serie de hechos negativos que perjudica la calidad de vida del ciudadano, esto es presentado en la figura 1.

**Figura 1**

*Árbol de problemas*



*Nota.* La figura representa el árbol de problemas que son presentadas en la localidad de Fontibón en las carreras 100 y 99. Elaboración propia

La sobresaturación en el eje, ha provocado la contaminación auditiva y otras facetas negativas ocasionando un cambio de usos en la zona, ya que empiezan aparecer afectaciones físicas como en las fachadas e incluso en los inmuebles, generado por la inseguridad y la aglomeración de personas con falta de apropiación, desvalorizando de esta manera el sector y crea un desinterés y una apatía por parte de las mismas. Este hecho afecta la identidad propia del territorio dándole una mala percepción

visual y un mal uso del lugar. Considerado que, la mayoría de los países, pueblos o ciudades, utilizan espacios públicos para recordar momentos históricos que relatan sucesos importantes, estos espacios pueden ser de un disfrute por parte del ciudadano permitiendo experiencias nuevas en el mismo.

A su vez Veiga y Rivoir (2009), “explican la importancia de la relación de espacio y la conducta humana como manifestación de la identidad territorial. En la medida en que la conducta humana se sustenta en una fracción espacial” (p.107).

Es acá donde empieza el problema de Fontibón, ya que el área más afectada de esta localidad es en la parte histórica, en el cual se centra la economía del lugar y ha jugado un papel importante para la ciudad, el cambio constante de usos ha provocado una fragmentación pronunciada entre los nodos o elementos relevantes como lo son el parque central de Fontibón y la Av. del ferrocarril.

Con respecto a las falencias del espacio público de la localidad de Fontibón se observa que, según el promedio de los diferentes ítems, conviene subrayar, que Fontibón tiene sus valores más bajo en relación a “plazas y plazoletas con 0,05 m<sup>2</sup>/hab, así como el de los parques de 0.03 m<sup>2</sup>/hab y zonas verdes de 0,68 m<sup>2</sup>/hab”. (Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público [DADEP], 2016, p. 18).

De acuerdo a dichas falencias se ha perdido el valor y la apropiación por parte del ciudadano llevando a este sector a deteriorarse y deteriorar los nodos patrimoniales como se presenta en las figuras 2 y 3, donde se muestra el mal estado de elementos del espacio público y de dichos nodos.

**Figura 2***Estación del ferrocarril*

*Nota.* La figura representa la estación del tren de la sabana de Fontibón. Tomado de “Fontibón estación del ferrocarril”. Street View, 2019. (<https://www.google.com.ar/maps/preview?source=newuser-ws>)

**Figura 3***Parque central de Fontibón*

*Nota.* La figura representa el parque central de Fontibón. Tomado de “Fontibón parque central”. Street View, 2019. (<https://www.google.com.ar/maps/preview?source=newuser-ws>)

### **Pregunta problema**

¿Qué tipo de estrategias se deben implementar para la recuperación del eje de la carrera 100 y la carrera 99 entre el parque central de Fontibón y la Av. ferrocarril, que permitan articular los nodos por medio de conceptos urbanos que a su vez afronten las problemáticas del sector?

### Justificación

La importancia de la recuperación así como la conexión adecuada de los nodos en la localidad de Fontibón en uno de sus ejes más importantes como lo es la carrera 100 y la carrera 99, a través de la revitalización del espacio público identificando las problemáticas actuales del eje con el fin de determinar las estrategias de renovación urbana que ayuden a dar solución a largo plazo de los mismos entendiendo la importancia que representan los nodos actuales además de los factores más relevantes del eje como la movilidad, el comercio y la plaza fundacional.

Luego de determinar y comprender la importancia que ha tenido esta parte de la localidad de Fontibón con el desarrollo industrial y comercial de Bogotá a través del tiempo podremos guiar la revitalización del espacio público y vial de acuerdo a tres factores conceptuales como los son el urbanismo táctico, la movilidad urbana y el comercio a cielo abierto, en donde se manejan estrategias de recuperación del espacio público otorgándole un nuevo uso el cual determina las nuevas funciones que este cumplirá y los impactos futuros. En las áreas regionales y metropolitanas de diferentes partes del mundo es necesario contar con un espacio público que sea agradable y que responda a las necesidades de quien lo ocupa, buscando la calidad de vida del habitante. Debido a que, “es a partir de estos espacios que se puede relatar y comprender la historia de una ciudad” (Borja & Muxí, 2001 p. 8).

Además, teniendo en cuenta que el espacio público es una parte vital de las ciudades a diferentes escalas e importancia, es prioridad generar un diseño que permita el buen uso y apropiación de los ciudadanos a este espacio manejando las jerarquías de movilidad en donde el peatón siempre será la prioridad dándole más espacio para su tránsito, así como lugares de permanencia y de actividades pasivas y activas que fomenten la permanencia de la población.

Este proyecto plantea la revitalización del eje de la carrera 100 y la carrera 99 en el tramo de la Av. ferrocarril y el parque fundacional de Fontibón uniendo los nodos de movilidad la estación de tren y los nodos patrimoniales en la plaza central mediante la implementación de los conceptos ya nombrados

anteriormente buscando recuperar el espacio público ocupado por las actividades económicas informales que allí se presentan generando espacios más adecuados para sus actividades, liberando el espacio para el tránsito de la población.

Así como la implementación y recuperación de espacio público para otras actividades que fomenten la apropiación y el crecimiento económico de la zona, además de la reestructuración de los espacios de movilidad vial con el fin de añadir el uso de la bicicleta y el uso del transporte público permitiendo dar soluciones físico espaciales los cuales den solución a las problemáticas actuales y de permeabilidad al eje revitalizando esta área histórica de la localidad de Fontibón.

### **Hipótesis**

La revitalización del eje de la carrera 100 y la carrera 99 estratégicamente favorece las condiciones físico ambientales y sociales de la población flotante y permanente del sector, por consiguiente se plantea la recuperación y renovación del espacio público guiada por los conceptos de centros comerciales a cielo abierto, urbanismo táctico y movilidad urbana, con las cuales se logre dar solución a las problemáticas provocadas por diferentes factores ocasionados por la expansión y la fragmentación del centro histórico de Fontibón y permita una adecuada conexión de sus nodos.

### **Objetivos**

El alcance de este proyecto estará planteado en esta sección del documento donde el objetivo general y en los objetivos específicos, exponen las problemáticas del lugar a intervenir, orientando la investigación a una posible solución.

#### **Objetivo General**

Revitalizar el eje de la Carrera 100 y la Carrera 99 entre la AV. ferrocarril hasta el parque central de Fontibón teniendo como base los conceptos de urbanismo táctico y los centros comerciales a cielo

abierto, que permita resolver las problemáticas presentadas en el espacio público, el deterioro de edificaciones de interés cultural, así como el comercio informal

### **Objetivos Específicos**

- Planificar elementos de diseño urbano que permitan el uso de estrategias de revitalización del espacio público teniendo en cuenta el concepto de urbanismo táctico el cual emplea el cambio del uso de los espacios dirigiéndose a actividades peatonales y áreas de permanencia y circulación como plazas y los senderos.
- Establecer la importancia que tiene la relación del urbanismo con las formas de movilidad, y como la revitalización del espacio público priorizando al peatón y los diferentes tipos de movilidad.
- Generar espacios adecuados para el desarrollo de ciertas actividades, utilizando conceptos como los centros comerciales a cielo abierto (CCCA) dándole la posibilidad a los vendedores informales de suplir sus necesidades y de la misma manera resolver la problemática que origina la población flotante.

### **Marcos**

Los diferentes marcos desarrollados en esta sección del documento tienen como finalidad analizar los conceptos trascendentales para la investigación reflejados con algunos referentes, así mismo señala las condiciones en las que se encuentra en este momento el eje a intervenir situado en la carrera 100 y la carrera 99, en cuanto a historia y normatividad, esto con el propósito de intervenir de una manera correcta teniendo en cuenta los aspectos que arroje cada marco.

**Marco teórico**

Las teorías de la revitalización de un espacio público y los conceptos aplicados allí, han logrado captar desde diferentes puntos de vista varios aspectos importantes del urbanismo, sin embargo, es relevante tener en cuenta cómo funciona cada concepto y como es su metodología.

***Revitalización***

La revitalización ha desarrollado intervenciones relevantes en la historia a nivel patrimonial, debido a que en la mayoría de los sectores recuperados por medio de este concepto han sido lugares relevantes con dicho valor para la ciudad.

Según Díaz (2010) La revitalización es manifestado como un instrumento global para recuperar un fragmento de la ciudad teniendo en cuenta diferentes aspectos urbanos, sociales y económicos, donde se abarca la sostenibilidad, las condiciones del lugar y de la identidad del contexto.

***Urbanismo Táctico***

El urbanismo táctico es la herramienta por la cual se plantea la recuperación de espacios en las ciudades con el fin de dar un nuevo uso en algunos casos vial a peatonales o plazas, el cual se da por cambios que no requieran de una gran complejidad de ejecución, además de ser convenidos con la población permanente de la zona siendo estos cambios en ocasiones por parte de la comunidad no oficiales y otros propuestos por los entes los cuales son oficiales. Esto quiere decir que el urbanismo táctico son las estrategias entre la comunidad y los gobernantes para la recuperación de un espacio público dirigido a las personas con el fin de revitalizar áreas de la ciudad.

Según Lee Stickells (2011), quien define el Urbanismo Táctico como “una serie de prácticas urbanas micro-espaciales que re direccionan el uso de los espacios de la ciudad con el fin de invertir las dinámicas de determinados entornos urbanos” (p. 14).

De acuerdo a los entornos se puede implementar algún tipo de urbanismo táctico entre los cuales se encuentran los que se dan por momentos específicos como las calles abiertas, park(ing) day, las cuales se realizan en un espacio vehicular dándole a las personas la opción de hacer actividades de tipo peatonal o el uso de la bicicleta. Por otra parte, se encuentran las que ocupan el espacio permanentemente como el comercio minorista o pop up, pavimentos o plazas, pavimentos o parques. los cuales se encargan de la recuperación del espacio público para ser utilizadas como espacio público generando diferentes tipos de actividades con las cuales se atrae a la población con el fin de volver a la vida estos espacios.

Mike Lydon (2012) argumenta que es “una aproximación deliberada a hacer ciudad, un ofrecimiento de ideas locales para retos de planificación local con compromisos a corto plazo y expectativas realistas, planteando intervenciones de bajo riesgo con posibilidad de altas recompensas”. (como se cita en Arquitectura y Ciudades, 2015, párr. 4). De acuerdo con lo expuesto por Lydon se puede inferir que las implementaciones de estas estrategias deben ser de bajo riesgo, así como fáciles de ejecutar pero que tengan un impacto a largo plazo en la ciudad y en la sociedad a la cual se dirige estas acciones, mejorando la viabilidad de los espacios por medio de su transformación.

### ***Movilidad urbana***

García (2018) ilustra un enfoque de la importancia que tiene la movilidad urbana en el espacio público, puesto que se manifiesta desde diferentes perspectivas, ya que abarcar los aspectos competitivos de una ciudad y en desarrollo de las variables de productividad y las nuevas formas del trabajo.

La movilidad urbana juega un papel fundamental para una ciudad, debió a que este define que tan permeable son los espacios de la misma y conlleva a una toma de decisiones en el momento de diseñar, teniendo en cuenta las necesidades del peatón y del vehículo para ofrecer una calidad de vida

diferente a la existente y de igual manera crear una funcionalidad efectiva para la circulación de los cinco elementos presentados en la pirámide de movilidad, como lo son la bicicleta, el peatón, el bus público, el camión de carga y el vehículo privado.

### ***Centros comerciales a cielo abierto***

La metodología de los Centros Comerciales a Cielo Abierto [CCCA], es una de las dinámicas planteada para la revitalización del espacio público, esta ha tenido gran relevancia en los procesos de mejoramiento del lugar, debido a que la economía de un lugar se mueve en su gran mayoría en la zona donde se sitúa dicha labor. La ubicación de los CCCA es de gran trascendencia, ya que normalmente su ubicación es generalmente en un lugar central y visitado con gran frecuencia por población fija y flotante, además puede llegar a ser una zona representativa del sector.

Si bien el término Centro Comercial a Cielo Abierto [CCCA] puede variar según el lugar geográfico donde se desarrolle, en general alude a dos cuestiones sustanciales; la centralidad del área respecto de la aglomeración donde se asienta y el carácter descubierto de los comercios involucrados. (Vecslir & Rodríguez, 2018, p.18)

Los CCCA son una tendencia que está en un constante crecimiento, debido a que estos espacios permiten el desarrollo de actividades beneficiosas para el lugar, pero hay que tener en cuenta que dicho concepto se ha manejado bajo ciertos estándares y criterios, considerando las condiciones del sector. Algunas de las teorías de unos especialistas consideran que el mal manejo y las malas decisiones pueden empeorar la situación del lugar, sin mencionar que perjudica la intención de la metodología urbana desorientando su objetivo. Lourenzo (2013) indicó que. “La ciudad de buenos aires está ausente tanto la definición del perfil comercial de la ciudad como la planificación y visión estratégica necesarias para llevar adelante un proyecto” (p. 27).

Los espacios de esparcimiento y donde se desarrollen diferentes actividades mercantiles, genera más mecánicas, donde la circulación y las permanencias juegan un factor representativo para la ciudad, siendo este el que origina el orden de la misma, teniendo en cuenta que el comercio puede ser el centro de la economía del lugar y el punto de referencia donde se sitúan varias oportunidades laborales.

El paso del interior hacia la calle es más fluido que en las viejas soluciones y se apoya el ascenso en rampas peatonales o escalas mecánicas. Más que una calle de locales, estos se constituyen como un lugar de encuentros, entretención y esparcimiento. Su mayor atributo es su empleo como centro comunitario y social (García-Huidobro, 1977, p. 56).

### ***Entornos vitales***

En esta sección del documento se va hablar de aspectos y conceptos importantes que los autores mencionan en el libro “entornos vitales” los cuales ayudan con una revitalización en un espacio público y son parámetros que depende que un sector de la ciudad funcione y sea atractivo para el peatón.

- **Permeabilidad:**

Tanto la permeabilidad física como la visual dependen de la manera como la red de espacios públicos divide el lugar en manzanas zonas de terreno completamente rodeadas por calles. Las dimensiones y la forma pueden variar radicalmente (Alcock et al., 1999, p. 12).

La permeabilidad brinda una movilidad y una ciudad funcional, la cual genera orden y una calidad de vida, tanto para el peatón como para los vehículos. Como objetivo principal de este concepto es dar accesibilidad a un lugar, teniendo en cuenta las variaciones o cambios que hay en las dimensiones de los espacios de una ciudad como las manzanas, las calles, los puntos de conexión, etc. Su permeabilidad o su forma de desarrollarse es diferente.

- Variedad:

El objetivo primordial de promover la variedad es el de incrementar las opciones de elección. No obstante, la elección depende a su vez de la movilidad; aquellas personas con facilidad de desplazamiento pueden aprovechar mejor la variedad de actividades que existe en un área, aunque estas se encuentren dispersas (Alcock et al., 1999, p. 27).

La variedad según se plantea en el libro “entornos vitales” incrementa las opciones de elección por parte del ciudadano, este concepto abarca la forma, los usos, la gente y los significados, con estos elementos se puede identificar en el espacio público sobre todo para las personas que tienen la posibilidad de circular o de movilizarse de una manera más cómoda como por ejemplo por medio de vehículos o transporte público, ya que desde estos puntos es más fácil detectar la variedad de usos y los otros elementos mencionados.

- Legibilidad:

La realidad es que para poder disfrutar completamente el potencial de un espacio es necesario que apreciemos la complementariedad entre la forma física y los modelos de uso, este aspecto es particularmente importante para los visitantes foráneos, ya que es preciso que comprendan el lugar rápidamente (Alcock et al., 1999, p. 42).

Es importante que el usuario entienda a leer la ciudad por medio de formas y tamaños, sin mencionar los modelos de actividad, ya que de estos aspectos depende el disfrute total de un espacio público por parte del ciudadano en el desarrollo de los diferentes movimientos practicados en este lugar.

- Versatilidad:

En el espacio público, son las actividades en sí mismas las que actúan como principal soporte de otras; la gente va a estos lugares a conocer a otra gente. Por lo tanto, si el espacio público se

encuentra dividido en compartimentos separados para cada actividad, perderemos la mayor parte de dicha versatilidad (Alcock et al., 1999, p. 56).

En la versatilidad se encuentran las opciones de diferentes actividades que son desarrolladas en un espacio, puesto que como es expuesto en el libro “entornos vitales” en el espacio público se es muy difícil separar los usos entre sí, ya que siendo este un sector de esparcimiento debería ofrecer más de una actividad para el usuario, teniendo en cuenta sus necesidades y su entorno donde está situado.

- Imagen apropiada:

En el libro *Entornos vitales* plantean los arquitectos Alcock et al. (1999),

¿Qué es lo que hace apropiada una determinada imagen?

Las interpretaciones que la gente le atribuye a un lugar, pueden reforzar su vitalidad en tres aspectos diferentes:

-Respaldo su legibilidad, tanto en términos de forma, como en uso.

-Apoyando su variedad.

-Favoreciendo su versatilidad, tanto a pequeña como a gran escala (p. 76).

Buscar la imagen apropiada de un lugar es de vital importancia para un espacio público, ya que de esto depende de la interpretación que el usuario vaya a darle al sector, puesto que el diseñar con mayor detalle un espacio, no es en su totalidad por un “capricho artístico” como bien lo plantean los arquitectos, sino que más bien además de aportar un aspecto positivo para el sector también le darían funcionalidad. En la versatilidad se encuentran las opciones de diferentes actividades que son desarrolladas en un espacio, puesto que como es expuesto en el libro “entornos vitales” en el espacio público se es muy difícil separar los usos entre sí, ya que siendo este un sector de esparcimiento debería ofrecer más de una actividad para el usuario, teniendo en cuenta sus necesidades y su entorno donde está situado.

- Riqueza perceptiva:

La riqueza perceptiva abarca todos los sentidos de un usuario, especialmente el sentido de la vista, ya que de este depende que un ciudadano pueda tener lectura completa de un sector, sin embargo, el peatón que no tenga la posibilidad de contar con la vista, por medio de sus otros sentidos como el tacto, el olfato y el oído notará la distribución del espacio brindando un disfrute teniendo en cuenta las necesidades que requiera el sector y el usuario por medio de experiencias y sensaciones. “Esto implica que cada persona pueda escoger una experiencia sensorial distinta en cada ocasión, debemos comenzar el proceso preguntándonos cómo puede elegir la gente sus experiencias en un entorno prefijado”. (Alcock et al., 1999, p. 89).

- Personalización:

Es por tanto muy importante facilitar a los usuarios la posibilidad de personalizar su entorno; esta es la única manera de conseguir un ambiente con un sello y valor personal propios.

Paradójicamente esto representa un gran esfuerzo para el diseñador del lugar (Alcock et al., 1999, p. 99).

La personalización permite una variedad de usos por una serie de elementos que se encuentran en el sector, el cual es generado por medio de la historia y de los edificios dándole un aspecto único desde una mirada externa del sector.

- Unificando conceptos:

Este capítulo recorre todas las fichas de diseño en el mismo orden en el que se han propuesto previamente en el libro; con objeto de mostrar cómo puede ser utilizado nuestro sistema para diseñar un proyecto complejo situado en el centro de una gran ciudad (Alcock et al., 1999, p. 106).

La unificación de todos los conceptos planteados en el libro “entornos vitales” tiene como propósito mostrar cómo por medio de un diseño se puede lograr un sistema complejo en un centro de ciudad teniendo en cuenta aspectos que pueden otorgar una estabilidad y calidad de vida para el usuario.

### **Marco conceptual**

- Revitalizar: “Acción revitalizante implica pues genera una transformación sobre el soporte, físico o psíquico, que permite devolverle la vida. Una transformación puede ir desde una acción efímera a una permanente”. (Fundación Arquia [FA], 2011, párr. 6).
- Espacio público: “Es el conjunto de inmuebles públicos y elementos arquitectónicos y naturales de los inmuebles privados destinados por naturaleza, usos o afectación, a la satisfacción de necesidades colectivas”. (DADEP, 2018, párr. 4).
- Movilidad: “Suma de desplazamientos que hacen los ciudadanos para acceder a los servicios necesarios para el quehacer diario. Este desplazamiento es realizado a través de diferentes medios que presentan unas condiciones de uso, que los caracteriza socialmente.” (Velásquez, 2015, p. 48).
- Nodos: “Los nodos son los focos estratégicos a los que puede entrar el observador, tratándose típicamente de confluencias de sendas o concentraciones de determinadas características.” (Lynch, 1964, p. 92).

### **Marco referencial**

Por medio de este marco referencial se presenta el método y el desarrollo de los proyectos realizados con los conceptos a tratar que son, urbanismo táctico, centros comerciales a cielo abierto y movilidad urbana, esto con el propósito de mostrar las diferentes propuestas ejecutadas desde un alcance o intervención satisfactoria y del mismo modo poder analizar los diversos puntos de vista,

señalando los factores más relevantes en el momento de aplicarlos, con el fin de generar espacios de esparcimiento óptimo para diferentes actividades, teniendo en cuenta la historia y la identidad del lugar y su población.

### ***Urbanismo Táctico en la Plaza de la estación de tren de Sarátov***

En la plaza de la estación de tren en Sarátov, hubo una serie de situaciones que generaron caos en esta sección de la ciudad, perjudicando directamente al peatón, ya que era muy difícil movilizarse por este lugar, dicho hecho incitó a los ciudadanos de este sector a mejorar la plaza. Debido a que “Este tipo de proyectos contemplan una serie de acciones temporales sobre el espacio público de rápida ejecución, bajo costo y alto impacto para las comunidades” (Paisajeo, 2018, párr. 4).

El motivo por el cual se citó dicha plaza es para reflejar cómo se desarrolló y en qué consiste el urbanismo táctico, ya que este concepto ha sido uno de los métodos propuestos en el segmento a intervenir, puesto que en la Carrera 100 y la Carrera 99 hay déficit de espacios de esparcimientos y de elementos urbanos los cuales pueden generar un lugar digno para el ciudadano.

#### **Figura 4**

*Urbanismo táctico - Plaza Sarátov*



*Nota.* La figura representa La figura presenta la Plaza de la estación de tren de Sarátov, donde se presenta el urbanismo táctico. Tomado de “Urbanismo táctico - Pequeñas acciones que transforman el entorno”. P. Lobo. 2021. (<https://www.paisajeo.org/post/2019/09/08/urbanismo-t%C3%A1ctico-peque%C3%B1as-acciones-que-transforman-el-entono>)

### ***Movilidad urbana- Ciudad Copenhague***

Según Argos Redacción 360 en Concreto Comunidad (2020) La movilidad urbana desarrollada en la ciudad de Copenhague es el claro ejemplo donde se refleja el funcionamiento de una ciudad cuando se le da prioridad al peatón y a las bicicletas, en este lugar la relación entre el espacio público y el ciudadano, sin mencionar que ha resaltado por la construcción de una cantidad de 16 puentes para ciclistas y peatones.

Dicha ciudad tenía como objetivo darles prioridad a los ciclistas y al peatón para que existiera una comunicación entre estos dos elementos, provocando de alguna manera la satisfacción y la interacción generada por espacios aptos para la circulación, además de dichos aspectos mencionados anteriormente, también es una ciudad amigable con el medio ambiente.

El propósito de tener esta ciudad como ejemplo, es ver reflejado las técnicas que se presentan usando este concepto, debido a que lo que se pretende en el proyecto es darle un valor y una importancia al peatón y al ciclista, de la misma manera que se dio en esta ciudad, esto con el fin de mejorar la movilidad y el funcionamiento del tramo que se va a intervenir.

#### **Figura 5**

*Movilidad urbana- ciudad Copenhague*



*Nota.* La figura representa La figura presenta una sección de la ciudad Copenhague, donde se presenta un buen ejemplo de movilidad urbana. Tomado de "Ciudades ejemplo en movilidad sostenible". Argos REDACCIÓN 360 EN CONCRETO Comunidad. 2020. (<https://www.360enconcreto.com/blog/detalle/ciudades-ejemplo-en-movilidad-sostenible>)

***Centros Comerciales a Cielo Abierto- Municipio San Fernando***

Se implementaron nuevas estrategias para la revitalización del espacio, teniendo en cuenta elementos importantes como baldosas, mobiliario, etc. Esta metodología es implementada para la comodidad del ciudadano devolviéndole un lugar más adecuado para el desarrollo de dichas actividades económicas situadas en dicho eje.

“En la calle Constitución entre la plaza Miltre y la plaza Carlos Pellegrini, se presentaba una serie de problemáticas de comercio informal, distribuido de una manera irregular afectando la circulación tanto del peatón, como de vehículos” (Vecslir & Rodríguez, 2018, p. 26).

Este concepto aplicado en el municipio San Fernando es de gran importancia para el proyecto, debido a que los centros comerciales a cielo abierto generan orden y un desarrollo adecuado de estas actividades económicas, haciendo de este un lugar provechoso para el peatón sin olvidar la identidad del mismo. Dicho lo anterior este concepto puede ayudar frente al desorden de comercio informal que es presentado en el segmento de la carrera 100 y la carrera 99 de una manera más adecuada.

**Figura 6**

*Centros comerciales a cielo abierto - San Fernando*



*Nota.* La figura presenta La figura presenta una sección del municipio de San Fernando mostrando la Calle Constitución- centro comercial a cielo abierto. Tomado de “Centros comerciales a cielo abierto en las centralidades tradicionales del conurbano bonaerense”. L. Vecslir. 2018.

([https://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2117/108290/72BCN\\_VecslirLorena.pdf](https://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2117/108290/72BCN_VecslirLorena.pdf))

### ***Propuesta de diseño - HIGH LINE NUEVA YORK***

El día lunes 8 de Junio se inauguró el New York High Line, obra que fue resultado de la propuesta ganadora de una competencia internacional en Mayo del 2003 por el equipo compuesto por James Corner Field Operations junto a Diller Scofidio Renfro. El NY High Line es un parque que entrega a los ciudadanos un recorrido longitudinal en altura ofreciendo privilegiadas vistas sobre la ciudad. (Pastorelli, 2009, párr. 1).

El parque elevado planteado en New York ayudo a dar orden, además de generar un espacio público digno para el peatón y para la ciudad en una zona que estaba totalmente afectada por un transporte intermodal, donde el ciudadano no tenía posibilidad de movilidad ni circulación.

Dicho parque fue propuesto con base a diferentes plantas denominadas malezas y mobiliario de espacio público, para el desarrollo de diferentes actividades, aprovechando la vista que presenta allí, recorrida por diferentes barrios de la ciudad.

#### **Figura 7**

*Propuesta de diseño - High line Nueva York*



*Nota.* La figura representa La figura presenta una sección del proyecto de High line Nueva York. Tomado de “New York High Line abre al público”. G. Pastorelli. 2009. (<https://www.archdaily.co/co/02-20735/new-york-city-high-line-abre-al-publico>)

#### **Marco histórico**

El crecimiento histórico de la localidad de Fontibón desde sus orígenes anteriores a la colonización ha tenido un papel importante, ya que este lugar se ha presentado para suplir la conexión

de diferentes puntos geográficos al ser un lugar estratégico en donde la población muisca interactuaba e intercambiaba información y productos, ya en el siglo XVI se transformó en lugar de paso y de conexión del río Magdalena con Bogotá por lo cual en la época colonial el pueblo de Fontibón recibe el título de pueblo real de la corona en 1538.

lugar estratégico de paso y de comunicación de la población muisca.

A partir del siglo XVI, sirvió a los españoles como tránsito para las recuas de mulas, transporte de mercancías y viajeros entre Santa Fe y el río Magdalena y salida para los principales puertos en la colonia. (Alcaldía de Bogotá, [AB] 2012, párrs. 2-3).

En la primera mitad del siglo XX el poblado de Fontibón empieza a tener un cambio de población atraídos por nuevas actividades económicas y el surgimiento de nuevos poblados cercanos al centro colonial, donde se localizan las edificaciones más relevantes de la época y se concentraba el poder económico sirviendo para el control del paso de las mercancías y de los viajeros hacia Bogotá y político del poblado.

En la primera mitad del siglo XX fue la agricultura, lo que contribuyó a que, a pesar de estos importantes aumentos poblacionales, el paisaje no tuviera cambios tan drásticos como los experimento en el periodo posterior a la anexión. en 1938 el 61% de la población vivía en la cabecera del municipio y el restante 39% la hacía en las zonas rurales (Díaz, 2009, p.11).

En 1940 empieza a llegar a Fontibón la industria proveniente de personas que huyeron de la segunda guerra mundial lo cual genera el crecimiento económico y poblacional además de ayudar a la llegada del ferrocarril y el radio, lo cual transformo la cultura de la población y fomento aún más el desarrollo industrial y comercial, ya no solo del poblado si no de Bogotá formándose como centro industrial en la región.

Las industrias fundadas por exiliados europeos de la segunda guerra mundial y las desarrolladas por la reforma liberal de Alfonso López Pumarejo, como el Frigorífico Suizo, Hilanderías Fontibón, Levapan, Prodema e Icopulpas.

La vida de la Localidad se hace más compleja y menos pueblerina. (Alcaldía de Bogotá, 2012, párrs. 20-21).

En 1948 como consecuencia del bogotazo se produjo una ola migratoria de Bogotá a los municipios aledaños entre ellos Fontibón por lo cual a partir de 1950 se produce un crecimiento demográfico de la población y posterior expansión de la parte urbana donde las fincas se usan para la construcción de vivienda dando el nacimiento de los barrios aledaños al centro colonial realizado sin planeación urbana.

Ya en 1954 al llegar a un punto de desarrollo avanzado en diferentes ámbitos se llega a la posterior anexión con el decreto 3640 de 1954 donde se integra el municipio de Fontibón a la capital Bogotá tomando el título de localidad 9 lo cual ayudó a que se borrarán las fronteras entre Bogotá y dicho municipio mediante la construcción acelerada y sin control de vivienda hasta el punto de llegar a la actual localidad con su centro colonial tradicional que representa los poderes económico, religioso y político.

En el período 1960 - 1980, Fontibón progresa aceleradamente, es notable la irrupción de nuevos barrios y el crecimiento de los antiguos y se va convirtiendo en un importante centro residencial. En los últimos veinte años del siglo XX pierde su fisonomía de pueblo para convertirse en una ciudad dentro de la ciudad. (Alcaldía de Bogotá, 2012, párr. 44).

### **Marco normativo**

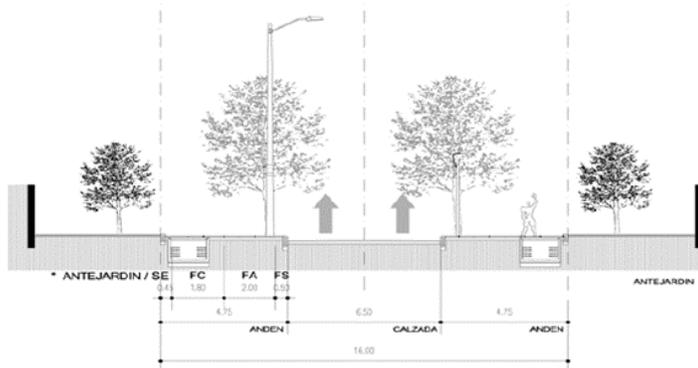
Según las normas del espacio público y los lineamientos que estos comprenden para la buena implementación de los espacios necesarios para la circulación y permanencia que se encuentran en la

Cartilla de andenes y clasificación de los perfiles viales, se determinó que las categorías de las vías del eje están comprendidas entre V-5 y V-6, por lo cual es necesario comprender las características que este tipo de vías tiene para su correcto funcionamiento e intervención.

Según lo señalado por la Secretaria Distrital de Planeación (2018), el perfil V - 5 corresponde a una vía de doble calzada de un solo sentido con franjas de circulación, paisajismo además de un espacio de ciclo ruta. En donde las franjas de circulación peatonal corresponden a un ancho de 2 m a ambos costados de la calle, las franjas de paisajismo y mobiliario urbano deben tener un ancho mínimo de 1.20 m a ambos costados de la vía. La franja de ciclo ruta tiene dos posibilidades dependiendo de las dimensiones de la vía, la primera es a nivel del andén a lo cual le corresponde unas dimensiones de 2.40m en el cual se dará doble sentido, la parte vehicular corresponde a 2 carriles de un ancho máximo de 3 m para completar un ancho total de 18 m entre vía y espacio público.

**Figura 8**

*Perfil vial tipo V-5*



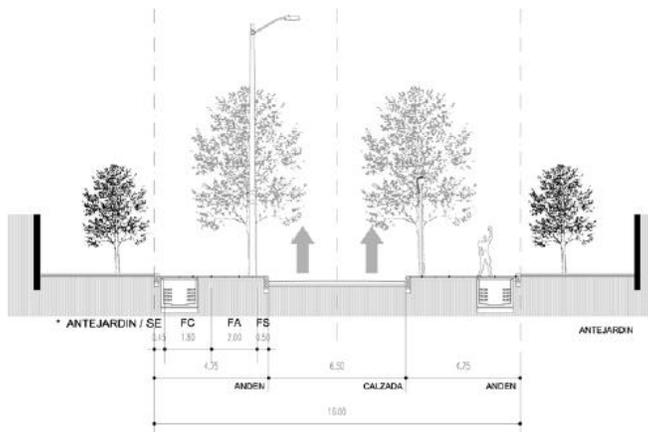
*Nota.* La figura representa La figura presenta el perfil vial tipo V-5. Tomado de "Cartilla de andenes- anexos". Secretaria Distrital de planeación 2007.

El perfil vial tipo V- 6 tiene unas características de una vía de doble calzada con dimensiones de circulación peatonal mayores al tipo anterior esta es de 2.50m en ambos costados, las dimensiones de la franja de paisajismo se mantienen en 1.20m al igual que las de la ciclo ruta a nivel de andén de 2.40m de

doble sentido, las dimensiones de la parte vial son mayor al prototipo V - 5. en esta corresponde a 3.25m para llegar a ancho total de 16.00m en donde el ancho de los andenes de ambos costados es 4.75m.

**Figura 9**

*Perfil vial tipo V-6*



*Nota.* La figura representa La figura presenta el perfil vial tipo V-6. Tomado de "Cartilla de andenes- anexos". Secretaria Distrital de planeación 2007.

De acuerdo a las características de los perfiles viales a los cuales corresponden las vías carrera 100 y 99 se puede observar que en su recorrido no cumplen con estos lineamientos, además de la carencia de algunos de estos elementos, por lo cual es necesario la intervención de la vía con el fin de cumplir con las dimensiones necesarias que ayuden a la revitalización e implementación del concepto de movilidad urbana y pacificación de las vías, así como lineamientos de paisajismo, elementos de seguridad, dimensiones de circulación y de señalización para personas con discapacidad determinadas en la cartilla de andenes las cuales son inexistentes en los pasos peatonales, además de falta de infraestructura como paraderos de buses.

### **Aspectos metodológicos**

Este proyecto cuenta con 3 fases de ejecución, en donde cada una de ellas se encarga de analizar las problemáticas del lugar con el propósito de dar solución mediante conceptos y estrategias de urbanismo que ayuden a mejorar las condiciones actuales de este eje, devolviendo la importancia económica, histórica y social que ha tenido a través del tiempo, por tal motivo este se dirige a la revitalización de la carrera 100 y la carrera 99 en Fontibón, este permitirá la conexión de los dos nodos que son de vital importancia histórica y futura de la localidad.

#### **Fase 1. Analítica**

##### ***Análisis y características del lugar***

Se implementa de acuerdo al análisis preliminar de las características del lugar en donde se determina las problemáticas y cuáles son las mejores estrategias urbanas que permitan la adecuada intervención del espacio a revitalizar en 3 diferentes aspectos, recuperación del espacio público guiada por el concepto de urbanismo táctico, la reorganización de los vendedores informales por medio del concepto de comercio a cielo abierto y la reestructuración de la movilidad de acuerdo a la disposiciones de la pirámide invertida de la movilidad urbana.

#### **Fase 2. Planificación**

##### ***Aspectos metodológicos y reestructuración de usos***

De acuerdo a la relación de la movilidad urbana y sus diferentes tipos con respecto al urbanismo y la estructura de la ciudad se analizará cuál es la mejor forma de intervención de esta relación con respecto al dicho concepto, analizando la correcta reestructuración del eje que ayude a la revitalización del tramo.

Según el análisis de la movilidad del eje y los tipos existentes y futuros, los cuales de acuerdo al concepto mencionado anteriormente se pueden llegar a organizar de una forma adecuada en donde favorezca la circulación del peatón teniendo en cuenta la pirámide de dicho aspecto, luego de darle prioridad al peatón aparecen los sistemas de transporte masivo como el futuro Regiotram, el cual funcionará en uno de los nodos importantes del eje, después sería el transporte público y al finalizar el transporte privado.

### **Fase 3. Ejecución**

#### ***Propuesta de diseño urbano***

En esta última fase se aplica la propuesta de diseño de los espacios a revitalizar, adecuándolos a sus nuevas actividades de comercio, lugares de permanencia y recorrido, guiado por los conceptos urbanos mencionados anteriormente, dando solución a las problemáticas actuales del tramo del eje con el fin de recuperar la zona y atraer nuevas oportunidades manteniendo las que actualmente permanecen en esta área.

### **Estructura del Documento por Capítulos Diferenciados**

#### **Capítulo 1. Análisis y características del lugar**

Dependiendo del tipo de investigación, la disciplina, y la metodología utilizada, la estructura y la redacción de este pueden variar. Cada capítulo corresponde a un subtema de investigación y lleva un título que indica su contenido. A partir de acá se recomienda la numeración con números arábigos.

La aplicación de este capítulo está dirigida al análisis de las condiciones actuales de lugar con el fin de comprender las problemáticas exactas que se están presentando en el eje de la carrera 100 y 99 y como estas afectaciones se dan en las diferentes áreas, este análisis se realizará por medio de datos

históricos de crecimiento, así como estadísticos con los cuales se pueda mostrar las diferentes variables en aspectos sociales, económicos y físico-ambientales.

### ***Apropiación de espacio público***

Al ser una área comercial en donde se ha generado una apropiación inadecuada del espacio público por parte de vendedores ambulantes los cuales crean congestión al ocupar partes de las vías y andenes deteniendo el tránsito de los peatones, esta problemática se han producido por la falta de entes de control que velen por el buen uso del espacio público como se plantea en el decreto 456 de 2013, la cual establece que “las competencias para inspección, vigilancia y control de las actividades económicas realizadas en el espacio público seguirán en cabeza de las autoridades definidas”, (art. 33). Además de espacios adecuados en donde se pueda reubicar esta población recuperando el espacio apropiado y dando oportunidades con lugares óptimos que cumplan las necesidades de estos comerciantes, ya que actualmente ocupan gran parte de la carrera 100 y 99 al igual que algunas calles aledañas en donde se crea una competencia por el espacio público obligando que el peatón prefiera circular en los costados de la vía al andén generando una problemática de seguridad peatonal además de congestión vehicular.

### **Figura 10**

*Distribución de vendedores informales.*



*Nota.* La figura presenta la Distribución de vendedores informales. Elaboración propia

Para lograr entender la apropiación que se ha dado de forma irregular en la carrera 100 y 99 es necesario primero analizar el tipo de población que ocupan estos espacios y que tipo de actividades económicas realizan de acuerdo a la clasificación que tiene el distrito con la ley 1988 de 2019, donde se definen las 5 categorías de vendedores informales de acuerdo a la forma de ocupar el espacio público, los cuales se muestra en la siguiente tabla.

**Tabla 1**

*Tipos de vendedores informales*

vendedores informales ambulantes	Son aquellos que prestan el servicio recorriendo las vías y demás espacios de uso público, sin estacionarse temporalmente o permanentemente en un lugar específico, usando elementos móviles para trasladar las mercancías.
vendedores informales semiestacionarios	Los que realizan su labor recorriendo las vías y demás espacios de uso público, estacionados de manera transitoria en un lugar, con la facilidad de poder desplazarse a otro sitio.
vendedores informales estacionarios	Son las personas que para ofrecer sus bienes o servicios se establecen de manera permanente en un lugar determinado del espacio público, previamente definido por la respectiva autoridad municipal o distrital.
vendedores ambulantes periódicos	Realizan sus actividades en días específicos de la semana o del mes, o en determinadas horas del día en jornadas que pueden llegar a ser inferiores a las ocho horas.
vendedores informales ocasionales o de temporada.	Realizan sus actividades en temporadas o periodos específicos del año ligado a festividades, o eventos conmemorativos.

*Nota.* La tabla presenta datos de los tipos de vendedores informales. Adaptado de “Ventas informales en el espacio público en Bogotá” por Alcaldía de Bogotá, 2019. ([http://www.ipes.gov.co/Libro\\_Digital\\_Economia\\_Informal/Las\\_Ventas\\_Informales\\_en\\_el%20Espacio\\_Publico\\_en\\_Bogota.pdf](http://www.ipes.gov.co/Libro_Digital_Economia_Informal/Las_Ventas_Informales_en_el%20Espacio_Publico_en_Bogota.pdf))

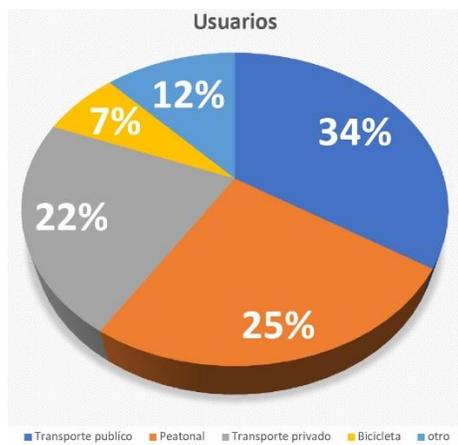
De acuerdo con las categorías se puede inferir que en el eje de la carrera 100 y 99 además de algunas calles aledañas se presentan 3 tipos los cuales son: vendedores informales ambulantes, semiestacionarios y ocasionales o de temporada. Aunque se puede encontrar vendedores informales estacionarios que no corresponden a la definición dada por el distrito, ya que estos se han apropiado del espacio debido a la antigüedad que han logrado obtener al permanecer en estos sitios en el transcurso de varios años incluso décadas.

### **Movilidad**

La movilidad que se presenta en el eje tiene gran importancia al ser una de las principales entradas a la localidad de Fontibón la cual genera la conexión con el transporte público colectivo y masivo, así como el uso de vehículos particulares. En la carrera 100 y la carrera 99 pasa la mayor cantidad de rutas de transporte colectivo que conecta a Fontibón con las demás vías principales de la ciudad, por lo cual se presenta un gran flujo vehicular; ahora con los proyectos futuros de la localidad se va a presentar un gran cambio con implementación del transporte masivo Registran de occidente en la avenida ferrocarril, el cual tendrá como punto focal uno de los nodos importantes como lo es la estación del tren de Fontibón. El eje también cuenta con varias rutas de alimentadores los cuales conectan las diferentes UPZ con el Portal el Dorado, por otro lado, se conectará con la futura línea de Transmilenio de la Av. bicentenario mejorando la conexión de esta zona con la ciudad.

**Figura 11**

*Porcentaje de usuarios de transporte.*



*Nota.* La figura presenta el Porcentaje de usuarios de transporte, Adaptado de "Plan de Ordenamiento Territorial" por Secretaria Distrital de Planeación, 2020. ([http://www.sdp.gov.co/sites/default/files/presentacion\\_9-fontibon\\_julio\\_8.pdf](http://www.sdp.gov.co/sites/default/files/presentacion_9-fontibon_julio_8.pdf))

De acuerdo con los datos obtenidos de la alcaldía de Fontibón se puede inferir que la mayor parte de la población de la localidad que transurre por la carrera 100 y 99 lo hace a través de los

sistemas de transporte público llegando a ser casi la mitad de la población de esta Unidad de Planteamiento Zonal (UPZ), ya que esta vía es usada como ruta de salida y conexión con las diferentes vías de la ciudad, con respecto al segundo factor de movilidad se determina que esta parte de la población prefiere trasladarse caminando hacia las diferentes zonas de la localidad teniendo una mayor incidencia en estas vías por sus actividades económicas. Por otra parte, el uso del vehículo particular refleja un porcentaje bajo con respecto a los dos primeros, por consiguiente, se puede interpretar que las personas prefieren movilizarse en el transporte público o caminando, la bicicleta tiene el porcentaje más bajo por falta de infraestructura que permita el uso de esta.

**Figura 12**

*Movilidad de las Carreras 100 y 99*



*Nota.* La figura presenta la movilidad de las carreras 100 y 99. Elaboración propia

De acuerdo a la figura 12, se puede llegar a identificar que las carreras 100 y 99 son esenciales para el transporte público de la localidad, ya que por estas vías para la gran mayoría de las rutas de servicio público que conecta esta parte de la localidad con la ciudad. además, cuenta con diferentes paradas de rutas alimentadoras de Transmilenio las cuales cuentan con mucha afluencia de usuarios. Uno de los factores más importantes de movilidad que se presenta en estas vías aparte del servicio público son las actividades comerciales, culturales, religiosas y administrativas.

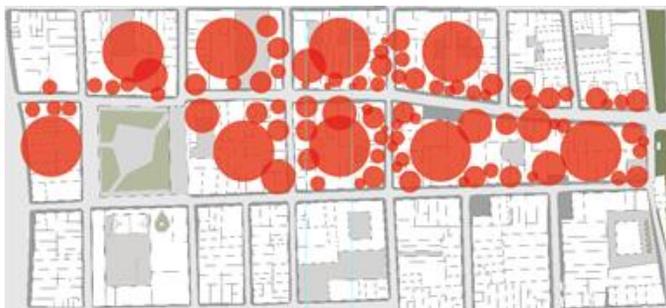
**Actividad comercial.**

Las actividades económicas que se realizan en el eje de la carrera 100 y 99 son mayor mente comercial, venta de productos y servicios, además de estar en este eje la mayor área de comercio al por menor de la localidad, así como entidades bancarias, este tipo de empresas de alimentos y establecimientos de bebidas de acuerdo al perfil económico de la cámara de comercio de Bogotá “se concentraron en los barrios Fontibón Centro; y las empresas dedicadas al comercio al por menor de otros nuevos productos de consumo” (Cámara de Comercio de Bogotá [CCB], 2009, p 38).

El comercio que se concentra en la UPZ 75 Fontibón centro es variado así como de diferente tipo de escala entre los que se encuentran microempresas de venta al por menor de diferentes productos como alimentos o tecnológicos así como de vestuario, en donde se puede llegar a encontrar empresas más conformadas, de acuerdo con la cámara de comercio de Bogotá en el perfil económico de la localidad y de cada UPZ en julio de 2007; se muestra que hay diferentes áreas de concentración económica siendo el eje de estudio uno de ellos en donde se encuentran 730 microempresas las cuales prestan servicios de alimentos, bebidas y tabaco sin ser lugares especializados, solo entre estos se hallan pequeñas hasta grandes empresas distribuidas en este centro de concentración comercial.

**Figura 13**

*Distribución del comercio formal*



*Nota.* La figura presenta la distribución del comercio formal. Elaboración propia

De acuerdo con la figura 13 de concentración comercial de la UPZ 75 Fontibón centro se observa que en la carrera 100 está la mayor actividad comercial. Según la cámara de comercio de Bogotá en estas vías, se hallan los diferentes tipos de actividades formales ya anteriormente mencionados, teniendo un índice de concentración bastante alto en esta área de la localidad al ser un sitio de gran importancia económica, en la carrera 99 es donde se concentran los establecimientos de ventas de bebidas y de cigarrillos, así como establecimientos nocturnos, por consiguiente esta vía en horas del día tiene un flujo muy bajo de personas a comparación con la carrera 100 que baja su flujo en horas de la noche.

### ***Edificaciones patrimoniales.***

- Iglesia Santiago apóstol: La parroquia Santiago Apóstol fue fundada en 1608 en Fontibón, entonces un pueblo de la real corona, y en 1617 se construyó la iglesia colonial que hoy es Monumento Nacional y Monumento de Conservación Cultural. Se convirtió en catedral en el año 2003 luego de que el 6 de agosto de ese año el papa Juan Pablo II erigiera las llamadas diócesis urbanas, entre las cuales se encontraba la de Fontibón. (Alcaldía local de Fontibón, 2016, párr. 1)
- Estación del tren de la sabana de Fontibón: Construida por el ingeniero Jacobo Wiesner hacia 1885 sobre un diseño que consiste en un hall de acceso que remata en una escalera y que a su vez conduce a un corredor hacia los otros espacios propios de su uso. Como parte del diseño original se tenía una cubierta en teja de barro y una fachada cubierta en cal, aspectos del lenguaje arquitectónico que fueron modificados ya entrado el siglo XX, dándole a la edificación un carácter republicano. (Alcaldía Local de Fontibón. 2017, párr. 1)

- Casa de la cultura o del viajero: La fundación de la casa de la cultura en la localidad 9 de Bogotá se remonta al año 1610, es un patrimonio cultural y en ese momento la manzana donde se encuentra pertenecía a indígenas y a un bohío aislado, es reconocida por su modelo hispánico y se destaca que Fontibón fue cuna de caciques, capitanes y jeques. (Alcaldía Local de Fontibón. 2017, párr. 1)
- Casa antigua Alcaldía de Fontibón: “La casona, que se presume fue construida antes de 1608, ocupaba toda la manzana que hoy comprenden las calles 18 y 19, entre las carreras 99 y 100, según un registro histórico de la Casa de la Cultura.” (Segura. 2018, párr. 2), además fue la residencia de los italianos José Dadey y Juan Bautista Coluccini padres de la compañía de Jesús, con el tiempo la casa fue usada como la primera escuela de Fontibón.

### ***Áreas en deterioro***

El deterioro que se presenta en las carreras 100 y 99 se ve reflejado en varias de las edificaciones entre las cuales se encuentran algunas de tipo patrimonial como la iglesia, la alcaldía y la estación del tren entre otras edificaciones contemporáneas debido a diferentes tipos de acciones de ciudadanos que no tienen apropiación por el lugar y terminan causando este deterioro como el uso de los muros de las edificaciones patrimoniales para realizar tipos de grafitis no artísticos, también el desuso de algunas de estas edificaciones ha causado el deterioro físico de las edificaciones y otras por falta de mantenimiento como el que se presenta en el techo de la iglesia Santiago Apóstol el cual ya presenta una parte de su cubierta caída. Otras zonas de deterioro se dan por el mal uso de estos espacios los cuales la comunidad ha usado para arrojar basura de todo tipo, generando zonas de inseguridad además de insalubridad.

**Figura 14***Áreas en deterioro*

*Nota.* La figura representa las Áreas en deterioro de Fontibón de Fontibón. Elaboración propia

De acuerdo a la figura 14 se puede observar los puntos grises claros que corresponden a las áreas de deterioro causado por falta de apropiación ciudadana en las edificaciones, en donde los andenes son usados para dejar basuras, además del deterioro en las fachadas por el uso indebido ha causado patologías y la falta de mantenimiento de estas, causa un mayor deterioro, con respecto a los puntos negros entendidos como lugares donde se denota un alto deterioro, causados por el abandono o uso indebido de estas áreas y edificaciones con dificultades para su recuperación.

**Figura 15***La casa de la cultura*

*Nota.* La figura representa la casa de la cultura Tomado de "La casa de la cultura de Fontibón". Street View, 2019. (<https://www.google.com.ar/maps/preview?source=newuser-ws>).

En la figura 15 refleja la casa de la cultura donde se puede denotar la falta de apropiación por parte de algunas personas que usan esas edificaciones patrimoniales de formas inadecuadas causando patologías a las fachadas de estas importantes e históricas edificaciones de la localidad.

El deterioro también que se presenta en la figura 15 es notable mayor mente en la calle y en la fachada además de las patologías que se pueden encontrar en la madera de los barandales, así como el descuido en las cubiertas las cuales empiezan a presentar deterioro por otro tipo de patologías.

En la casona de la antigua alcaldía de Fontibón también se encuentra el mismo deterioro causado por la falta de identidad y cultura de algunos ciudadanos por las edificaciones históricas de la localidad además que en esta parte en ocasiones se encuentra basura que los habitantes del sector arrojan allí.

#### **Figura 16**

*Estación del ferrocarril*



*Nota.* La figura representa la estación del ferrocarril Tomado de “estación del ferrocarril de Fontibón”. Street View, 2019. (<https://www.google.com.ar/maps/preview?source=newuser-ws>).

En la figura 16 se establece el más claro ejemplo de abandono en las edificaciones patrimoniales que se encuentran en la localidad, aunque esta se encuentra arreglada en ocasiones las personas siempre vuelven a realizar este tipo de acciones volviendo a causar el deterioro, además del que es causado por el uso que tiene la estación la cual es usada como depósito de materiales de construcción, también es recurrente encontrar basuras que las personas cercanas a la estación arrojan allí.

## **Capítulo 2. Aspectos metodológicos y reestructuración de usos**

En este capítulo se tomará como punto de partida la revitalización y su interpretación en cuanto al concepto operativo en la investigación y cómo este entra a unificar los nodos frente a la situación

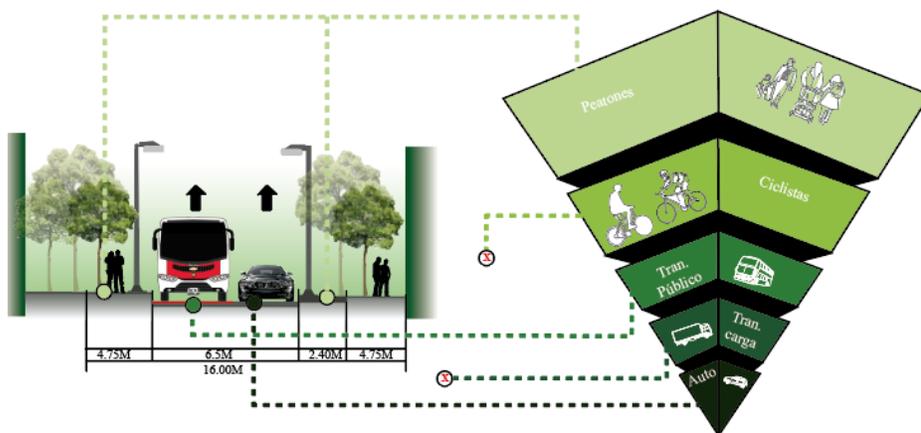
expuesta en el sector, teniendo en cuenta las necesidades y las fortalezas del mismo, considerando los referentes presentados anteriormente, también se identificará por medio del proceso la relación entre el urbanismo y la movilidad.

### ***Tipos de movilidad***

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

**Figura 17**

*La pirámide de movilidad*



*Nota.* La figura representa la pirámide de movilidad. Elaboración propia

En la figura 17 se evidencia una herramienta que clasifica estos componentes, llamada la pirámide de la movilidad, esta refleja 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 viales varía la cantidad de carriles y la dirección de los mismos, también cambia las dimensiones de los andenes, calzadas y las ciclo rutas, dependiendo del sector y el tipo de vía presentada en la zona. Es importante

tener en cuenta que las vías están diseñadas para diferentes tipos de movilidad; existen las vías primarias secundarias y terciarias. En el caso de las carreras 100 y 99 son vías secundarias, donde transita transporte público, vehículo particular y unos pocos transportes de carga mínima.

Básicamente, reducir la velocidad y el aforo de los vehículos motorizados; desencadenando a su vez el incremento del uso de los modos no motorizados. Al haber mayor presencia de peatones y ciclistas se disminuye el riesgo y aumenta la necesidad de comunicarse (Pailliè, 2015, p. 39)

### ***Revitalización de los espacios de movilidad***

La revitalización de los espacios de movilidad en el eje de las carreras 100 y 99 entre el parque Central de Fontibón y la Av. ferrocarril será por medio de los conceptos planteados en el libro “Entornos Vitales” los cuales son mencionados en el marco teórico y su metodología que se desarrolla en proyectos complejos, sin embargo, en esta sección del documento se va a reflejar cómo se ha practicado cada dinámica en el proyecto.

- **La Permeabilidad:** La permeabilidad brinda una movilidad y una ciudad funcional, la cual es generada en las carreras 100 y 99 por medio de una pacificación de vías, donde permitirá el paso continuo del peatón, evidenciando su importancia.
- **Variedad:** En la variedad se presentan los usos del sector a intervenir que son, el comercio, vivienda y equipamientos institucionales además de los usos mixtos.
- **Legibilidad:** La legibilidad facilita la lectura de cada espacio en el proyecto de revitalizar, como es en el caso de las plazoletas donde son espacios recreativos y de esparcimiento, también de los edificios laterales a la plataforma del proyecto, las cuales demarcan su uso mixto por su forma y su relación tan directa con en el exterior.
- **Versatilidad:** En esta etapa cada espacio ofrece al ciudadano diferentes opciones de uso, ya que en cada sección del proyecto el peatón tiene la posibilidad de desarrollar actividades

comerciales o recreacionales con la ayuda de elementos como los kioscos o el mobiliario presentado allí.

- **Imagen apropiada:** Esta etapa es importante ya que elementos presentados en el proyecto como los espejos de agua, la vegetación y otros, dan una visual del mismo ayudando y generando interés por conocer y cuidar estos espacios para permanecer ahí.
- **Riqueza perceptiva:** El objetivo de esta fase del proyecto es que, por medio de desniveles, nuevos materiales, espacios cerrados o abiertos y otros elementos que se presentan en la plataforma o en las plazoletas del eje de la carrera 100 y 99, generen nuevas experiencias al ciudadano.
- **Personalización:** Teniendo en cuenta los elementos negativos y positivos que han transcurrido en el tiempo, el eje entre las carreras 100 y 99 ha generado una identidad propia del sector, el cual es jerarquizado en este caso con un elemento axial que es generado a un nivel elevado para la conexión de dos objetos arquitectónicos patrimoniales.
- **Unificación de conceptos:** En el diseño del proyecto es necesario la complementación de todos estos elementos que se han desarrollado en el eje de la carrera 100 y 99 entre el parque central de Fontibón y la estación del ferrocarril, debido a que el conjunto de todas estas herramientas garantizar una calidad de vida para el ciudadano.

### ***Relación del urbanismo con la movilidad***

La permeabilidad y la riqueza perceptiva dan a conocer la relación entre movilidad y urbanismo, ya que por medio de estos conceptos hay una comunicación entre la ciudad y el peatón, donde existe un lenguaje generados por elementos perceptivos como es en el caso de las vías carrera 100 y 99 donde se presenta una pacificación de vías, la cual da a entender al vehículo que la velocidad que debe tener frente a esa zona por la que está pasando es mínima a diferencia a otras zonas, ya que por su textura,

cambio de nivel y materialidad señala que es una vía donde hay bastante flujo peatonal, y por ende se le da prioridad.

### **Capítulo 3. Propuesta de diseño urbano**

#### ***Emplear conceptos de urbanismo***

Los conceptos mencionados anteriormente, como el urbanismo táctico, la movilidad urbana, los centros comerciales a cielo abierto, buscan que el peatón logre una conexión con la ciudad por medio de 4 pilares los cuales son expuestos por el arquitecto Jan Gehl (2010).

- **El confort:** Permite que el peatón por medio de los espacios del eje entre la carrera 100 y 99 se sienta cómodo, circulando y permaneciendo teniendo en cuenta su entorno.
- **La accesibilidad:** Es generada por espacios óptimos para la circulación y permanencia de personas con alguna discapacidad con la ayuda de las rampas y plataformas, las cuales son presentadas en las plazoletas y el eje axial, del proyecto.
- **La protección:** Ayudará a que el ciudadano y al comerciante desarrollen sus actividades con el mayor orden y seguridad con mobiliario como los kioscos.
- **El deleite:** El cual se encargará de asegurar la plena satisfacción del visitante o del residente en el eje de las carreras 100 y 99, haciendo de este un espacio agradable y acogedor, por medio de las sombras que causa la vegetación en el momento temperaturas altas.

#### ***Aproximación conceptual de la propuesta de diseño***

##### **Criterios de implantación**

En esta sección se analizan aspectos como es el comportamiento del sol frente a la posición del proyecto teniendo en cuenta dos periodos del año (21 Marzo y 21 Diciembre) observados desde 3 horarios distintos que son mañana, medio día y tarde, donde refleja que la ubicación del sol el día 21 de

Marzo a las 12:00 prevalece la luz del sol, dicho análisis se tiene en cuenta debido al diseño de fachadas de fachadas, ya que estas fueron diseñadas para una buena iluminación y ventilación en el interior de los volúmenes.

También se analiza el sentido y la velocidad de los vientos, para tener en cuenta el diseño de la vegetación en los puntos más críticos del proyecto de revitalización, ya que cada especie está cumpliendo una tarea importante en el proyecto.

**Tabla 2**

*Especies de árboles*

Ligustro	Carbonero	Falso pimienta	Nogal	Liquidámbar
<p>Diagram showing two Ligustro trees. The first tree has a height of 8 and a width of 10. The second tree has a height of 10 and a width of 30. Below the trees are two circular diagrams showing the canopy spread, with dimensions 10 and 30.</p>	<p>Diagram showing two Carbonero trees. The first tree has a height of 6 and a width of 10. The second tree has a height of 12 and a width of 30. Below the trees are two circular diagrams showing the canopy spread, with dimensions 10 and 30.</p>	<p>Diagram showing two Falso pimienta trees. The first tree has a height of 10 and a width of 7. The second tree has a height of 15 and a width of 30. Below the trees are two circular diagrams showing the canopy spread, with dimensions 7 and 30.</p>	<p>Diagram showing two Nogal trees. The first tree has a height of 8 and a width of 6. The second tree has a height of 20 and a width of 16. Below the trees are two circular diagrams showing the canopy spread, with dimensions 6 and 16.</p>	<p>Diagram showing two Liquidámbar trees. The first tree has a height of 5 and a width of 15. The second tree has a height of 15 and a width of 20. Below the trees are two circular diagrams showing the canopy spread, with dimensions 7.5 and 20.</p>

*Nota.* La tabla presenta las diferentes especies de arborización que se desarrolló a implantar en el proyecto. Elaboración propia

En el contexto del eje de las carreras 100 y 99 se evidencia que la vocación del mismo es comercial, ya que es el uso que más prevalece, teniendo en cuenta que el comercio informal y formal se centra en este sector de Fontibón.

**Concepto general del proyecto**

***Paisaje Cultural***

“El paisaje cultural combina de manera armoniosa a la naturaleza con el accionar humano. Se caracteriza por ser una especie de legado que revela aspectos históricos y culturales de un territorio”

(Raffino, 2020, párr. 4). El sector a intervenir articula dos nodos patrimoniales y relevantes para Fontibón por medio de una plataforma la cual está ubicada en todo el centro histórico, donde es concentrada la economía de la localidad, forjando así un interés cultural y un valor sentimental por parte del ciudadano.

El eje ambiental y comercial determinado “eje cultural”, cuenta con áreas para generar una relación entre la naturaleza con la historia o la huella humana del sector, donde por medio de los diferentes espacios presentados hablen y cuenten datos relevantes por si solos teniendo en cuenta que movimientos ha llegado a tener esta localidad y cuestionar el por qué es tan importante para la ciudad.

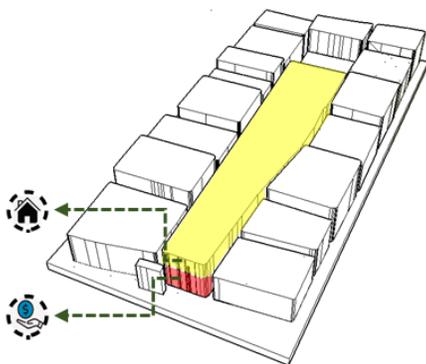
### **Estrategias de transformación y renovación urbana**

#### ***La intervención en llenos:***

Se desarrolla una volumetría nueva en el eje de las carreras 100 y 99 entre el parque central de Fontibón y la Av. Del ferrocarril, por medio de nuevos edificios con mayor altura y usos mixtos que permitan revitalizar la zona a través de diferentes espacios.

**Figura 18**

*Usos de propuesta*

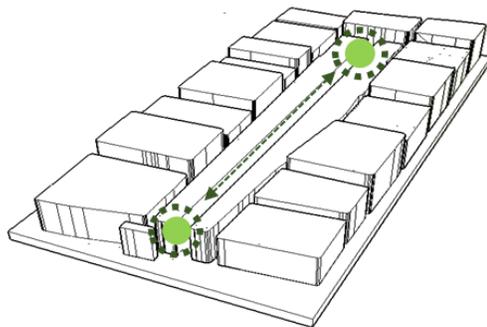


*Nota.* La figura representa los usos de la volumetría de la propuesta. Elaboración propia

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.

**Figura 19**

*Eje axial*

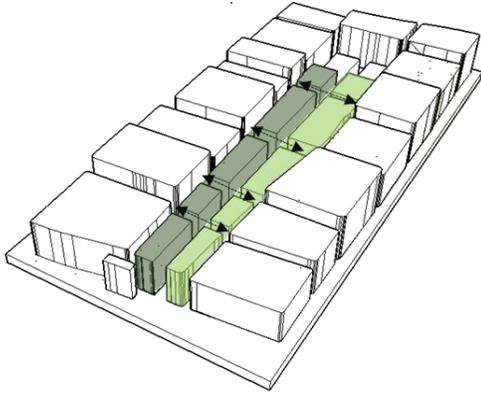


*Nota.* La figura representa el eje axial de que va a conectar los dos nodos patrimoniales. Elaboración propia

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 de este sector, sin embargo, dichos espacios empiezan a tener otra función que es de uso exclusivo para el peatón y el desarrollo de sus actividades económicas denominadas calles comerciales a cielo abierto, además ayudará con la circulación y comunicación de los dos nodos y de la misma forma contribuirá con que las carreras 100 y 99 transiten de forma fluida sin ningún obstáculo o desorden públicos provocados por los mismos.

**Figura 20**

*Fragmentos de la volumetría de acuerdo el tejido*

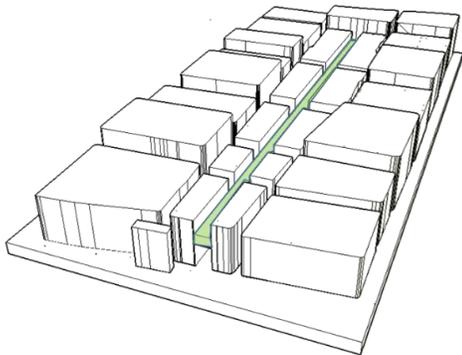


*Nota.* La figura representa los Fragmentos de la volumetría de acuerdo el tejido. Elaboración propia

El propósito del eje axial peatonal en el proyecto, es resaltar la comunicación y la unificación de dos elementos patrimoniales que son el parque central de Fontibón y la Av. del ferrocarril, dándole al ciudadano un espacio óptimo en diferentes niveles el cual el nivel 0,00 es utilizado para fines comerciales y el nivel elevado cuenta con espacios de esparcimiento y de recreación, los cuales son diseñados por zonas blandas y duras contando con vegetación y otros elementos más.

**Figura 21**

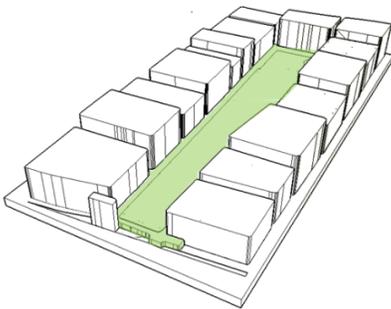
*Plataforma de conexión*



*Nota.* La figura representa la Plataforma de conexión. Elaboración propia

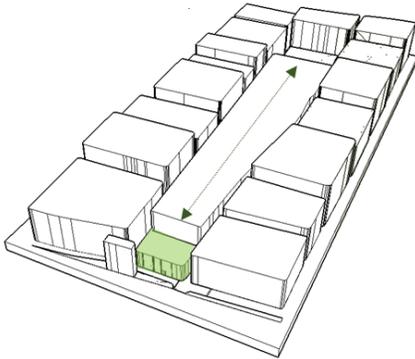
***La intervención en Vacíos:***

En las carreras 100 y 99 se desarrolla el principio de movilidad jerarquizando los diferentes elementos que son presentados en este sector de la localidad. Teniendo en cuenta la pirámide de movilidad urbana las secciones de las vías relacionadas con el eje son pacificadas por medio de un cambio de textura y de nivel de la calzada al nivel del andén, esto 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.

**Figura 22***Pacificación vial*

*Nota.* La figura representa la pacificación de vías. Elaboración propia

Se desarrolló una plazoleta que se constituye en el contra punto del desarrollo del eje peatonal y comercial propuesto para la zona, la cual contribuye a resolver las falencias de espacio público para los residentes y visitantes del lugar, generando motivación para el ingreso del peatón ofreciéndoles nuevos espacios y nuevas actividades.

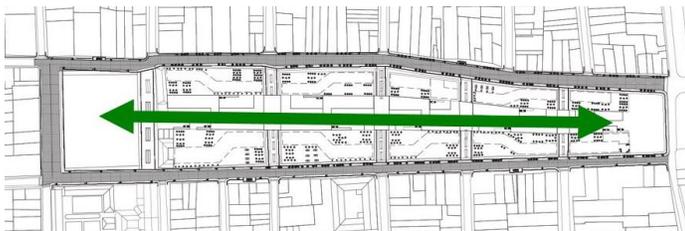
**Figura 23***Contra punto*

*Nota.* La figura representa el contra punto del proyecto que es la plazoleta del tren. Elaboración propia

### **Principios ordenadores:**

#### ***Organización lineal:***

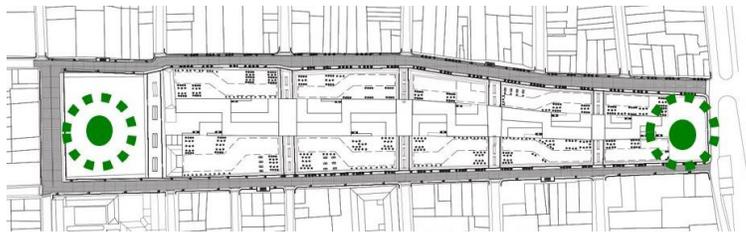
Los principios de diseño planteados para la organización espacial de los elementos que comprenden la intervención del eje entre las carreras 100 y 99 es de forma lineal, lo cual permite además dar una implantación más organizada la creación del eje principal el cual permite una circulación directa entre los volúmenes planteados de una forma horizontal y vertical, además de crear la unión entre los dos puntos importantes del proyecto.

**Figura 24***Organización lineal*

*Nota.* La figura muestra la composición lineal en la implantación. Elaboración propia

***Detonante y remate:***

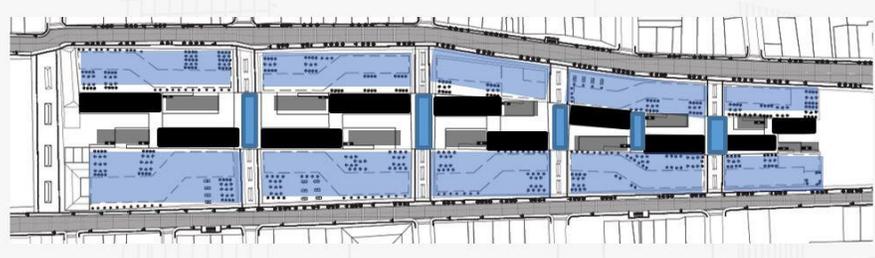
Por consiguiente, de la implantación lineal se crea la circulación que logra dar conexión directa a estos puntos de interés como lo son la plaza central de Fontibón y la estación del tren, formando el concepto de detonante y remate, con la cualidad que cualquier punto puede ser el detonante y el remate dando mayor dinamismo en el flujo de circulación.

**Figura 25***Detonante y remate*

*Nota.* La figura muestra el detonante y el remate, la plaza principal y la estación del tren. Elaboración propia

***Ritmo y pauta:***

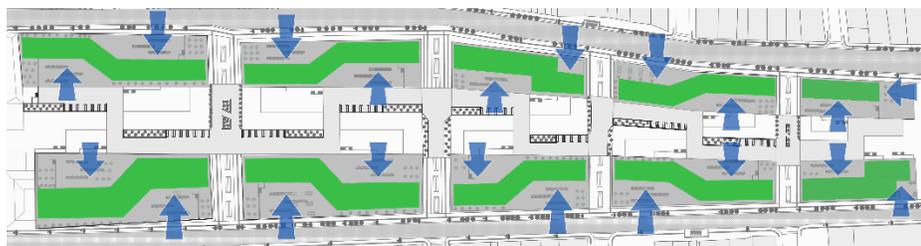
La distribución volumétrica se da por medio de ritmo o repetición y pautas que dan una lógica a la composición además de lograr crear espacios intermedios en los elementos implantados usando formas puras con el fin de tener un mejor uso del espacio, así como de su distribución, siendo estos elementos volumétricos las edificaciones y sus pautas las calles entre estos creando circulaciones entre la composición.

**Figura 26***Ritmo y pauta*

*Nota.* La figura muestra los elementos de ritmo y pauta en los volúmenes y la plataforma. Elaboración propia

***Retrocesos:***

Este elemento de composición se aplica para formar espacios de permanencia a cada costado de los volúmenes siendo estos las edificaciones, permitiendo crear visuales hacia diferentes direcciones además de áreas de circulación entre los elementos.

**Figura 27***Retrocesos en los volúmenes*

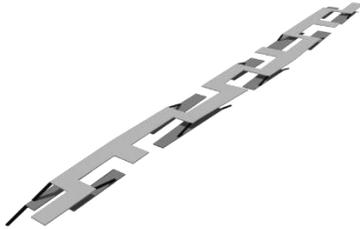
*Nota.* La figura muestra los retrocesos en los volúmenes generando visuales a cada costado. Elaboración propia

***Escalonamiento de elementos:***

Con el fin de generar circulación vertical, así como unión entre los elementos volumétricos se implanta una plataforma la cual lleva el mismo lenguaje de composición de ritmo y pautas, además de escalonamientos a diferentes alturas y vacíos los cuales permiten la circulación entre los elementos a cada nivel, así como vanos por los cuales pase la iluminación natural a cada lugar del eje.

**Figura 28**

*Escalonamiento en la plataforma*



*Nota.* La figura muestra los escalonamientos de la plataforma formando niveles verticales. Elaboración propia

### **Proceso tecnológico**

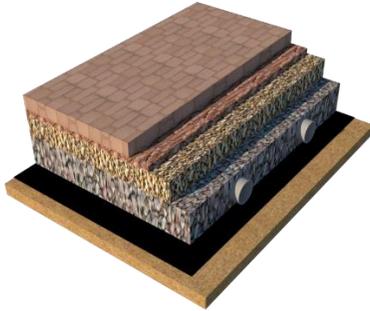
En el proyecto se implementan diferentes tipos de tecnología los cuales permiten disminuir el impacto de las construcciones, así como del uso diario evitando la pérdida y degradación de sus elementos ambientales por lo cual se determina el uso de:

#### ***Pavimentos permeables:***

Se replantea el cambio de pavimento por este tipo el cual mejora el drenaje del agua al subsuelo disminuyendo la huella ecológica, evitando la degradación a casusa de las edificaciones. ya que estos tienen un mayor índice de eficiencia en la remoción de contaminantes además de controlar los niveles de esorrentía a través de los procesos de retención y filtración.

**Figura 29**

*Pavimento permeable*



*Nota.* La figura muestra los componentes de los pavimentos permeables. Elaboración propia

### ***Alcorques inundables:***

Mediante este sistema se plantean áreas deprimidas con poca profundidad las cuales se implementan como sistemas de drenajes que permitan la remoción de los contaminantes permitiendo un mejor flujo del agua evitando los picos altos de caudal en momentos de lluvia.

**Figura 30**

*Alcorques Inundables*



*Nota.* La figura representa las características de los alcorques. Elaboración propia

**Zonas de bio-retención:**

Estas áreas son las encargadas de absorber el flujo de agua en épocas de lluvia las cuales no pueden ser drenadas por las construcciones existentes y planteadas, por lo cual se generan con el fin de controlar el flujo, evitando los estancamientos en áreas construidas y permitiendo el buen drenaje al subsuelo.

**Figura 24***Zonas de bio-retención*

*Nota.* La figura representa los elementos de las zonas de bio-retención. Elaboración propia

**Conclusiones**

La revitalización se ha planteado como solución en diferentes proyectos debido al mal uso del espacio público, puesto que es el desarrollo desenfrenado de las ciudades el que ha causado tantas problemáticas afectando diferentes aspectos los cuales se han mencionado anteriormente como la físico ambiental, económica, social y cultural. Por tal razón la revitalización es uno de los procesos que se ha optado para devolver aspectos importantes en la ciudad, mejorando la calidad de vida de los habitantes y la población visitante.

En la revitalización urbana del espacio público de Fontibón en las carreras 100 y 99 se desarrolla por medio de una conglomeración de conceptos los cuales se aplicaron a cada una de las problemática,

para empezar el urbanismo táctico se encargando de las zonas que más afectaciones tenían y que hacen parte del patrimonio del sector como la estación del ferrocarril y el parque central de Fontibón, unificándolos por medio de un eje axial, luego con la movilidad urbana la cual orienta al proyecto a la jerarquización de cada elemento, dándole al peatón el protagonismo, y por último los centros comerciales a cielo abierto con los cuales se re organizo los vendedores informales dando orden y lugares aptos para fines comerciales.

El proyecto resuelve mediante todos los planteamientos generados y todas las propuestas desarrolladas por medio de dichos conceptos mencionados anteriormente cumpliendo con los requerimientos que la revitalización urbana como instrumento de planeación requiere, en tanto se ordena el eje de las carreras 100 y 99, generando una nueva imagen a través de los objetos arquitectónicos reflejados en el espacio público que dinamiza las áreas y salva y guarda la permanencia de los peatones despertando en ellos ese sentido de pertenencia.

**Lista de Referencia o Bibliografía**

- Alcaldía de Bogotá, (2012). Historia del poblamiento de Bogotá. <https://bogota.gov.co/mi-ciudad/localidades/fontibon/historia-del-poblamiento-de-fontibon#:~:text=Fontib%C3%B3n%2C%20pueblo%20de%20indios%2C%20como,comunicaci%C3%B3n%20de%20la%20poblaci%C3%B3n%20muisca.>
- Alcaldía de Bogotá, (2019). Las Ventas Informales En el espacio público en Bogotá. [http://www.ipes.gov.co/Libro\\_Digital\\_Economia\\_Informal/Las\\_Ventas\\_Informales\\_en\\_el%20Espacio\\_Publico\\_en\\_Bogota.pdf](http://www.ipes.gov.co/Libro_Digital_Economia_Informal/Las_Ventas_Informales_en_el%20Espacio_Publico_en_Bogota.pdf)
- Alcaldía local de Fontibón, (2016) Catedral Santiago Apóstol. <http://www.fontibon.gov.co/milocalidad/catedral-santiago-apostol>
- Alcaldía local de Fontibón, (2017) Estación del tren. <http://www.fontibon.gov.co/milocalidad/estacion-del-tren>
- Alcaldía local de Fontibón, (2017) Casa de Cultura de Fontibón. <http://www.fontibon.gov.co/milocalidad/casa-cultura-fontibon#:~:text=La%20fundaci%C3%B3n%20de%20la%20casa,caciques%2C%20capitanes%20y%20jeques%2C%20los>
- Alcock, A. McGlynn, S. Bentley, I. Garrocho A. Murrain, P. Smith, G. (2017). *Entonos vitales hacia un diseño urbano y arquitectónico más humano manual práctico*. Editorial Gustavo Gili, SA.
- Argos redacción 360 en concreto. (2020, julio). Ciudades ejemplo en movilidad sostenible. <https://www.360enconcreto.com/blog/detalle/ciudades-ejemplo-en-movilidad-sostenible.>
- Borja, J.& Muxí (2001). *Laberintos urbanos en América latina. Espacio Público y ciudadanía*. Quito: Abiyala.

Cámara de Comercio de Bogotá, (2009). Perfil económico y empresarial de la localidad de Fontibón.

<https://bibliotecadigital.ccb.org.co/bitstream/handle/11520/3208/Presentacin%20perfil%20economico%20de%20Fontibn.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Decreto 456/2013, octubre 11, 2013. Alcaldía Mayor de Bogotá. (Colombia). Obtenido el 26 de septiembre de 2020.

[https://www.culturarecreacionydeporte.gov.co/sites/default/files/decreto\\_456\\_de\\_2013\\_0.pdf](https://www.culturarecreacionydeporte.gov.co/sites/default/files/decreto_456_de_2013_0.pdf)

Departamento administrativo de la defensoría del espacio público. [DADEP]. (2016, diciembre)

Reporte técnico de indicadores de espacio público.

<http://observatorio.dadep.gov.co/sites/default/files/primerreporteindicadores.pdf>.

Departamento administrativo de la defensoría del espacio público. [DADEP], febrero 15, 2018.

Concepto radicado 20181100021301. (Colombia). Concepto sobre Derecho de Petición / Art. 258 de la Ley 5ª de 1992 - Recuperación del Espacio Público en Bogotá D.C. Obtenido el 1 de febrero de 2021. <https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=75709>.

Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público. (2016). Reporte técnico de indicadores de espacio público.

Díaz, A. (2009). *De pueblo a barrio: Cambios en el paisaje de Fontibón, 1950-1990* [Trabajo de grado].

Universidad de los Andes.

<https://repositorio.uniandes.edu.co/bitstream/handle/1992/14448/u402528.pdf?seq>

Díaz, G. (2010, 17 de diciembre). Revitalización urbana a través del arte y la cultura, parte 1. *Citio (ciudad transdisciplinar)*. <http://blog-citio.blogspot.com/2010/12/revitalizacion-urbana-traves-del-arte-y.html>

Fundación Arquia. (2011, octubre). Revitalización. <https://fundacion.arquia.com/es->

[es/convocatorias/proxima/p/ProximaRealizacion/FichaDetalle?](https://fundacion.arquia.com/es-convocatorias/proxima/p/ProximaRealizacion/FichaDetalle?)

García-Huidobro, J. (1977). Desarrollo del comercio. *Revista de Economía Institucional*. 21 (41), 71-97.

<https://doi.org/10.18601/01245996.v21n41.04>

García, J. (2018). Incidencia en la movilidad de los principales factores de un modelo metropolitano

Cambiante. *EURE*, 34(101), 5-24.

[https://scielo.conicyt.cl/scielo.php?script=sci\\_abstract&pid=S0250-](https://scielo.conicyt.cl/scielo.php?script=sci_abstract&pid=S0250-71612008000100001&lng=es&nrm=iso)

[71612008000100001&lng=es&nrm=iso](https://scielo.conicyt.cl/scielo.php?script=sci_abstract&pid=S0250-71612008000100001&lng=es&nrm=iso)

Gelh, J. (2010). *Ciudades para la gente*. Editorial Infinito, Argentina

Google maps. (2019, abril). Fontibón estación del ferrocarril.

<https://www.google.com.ar/maps/preview?source=newuser-ws>

Google maps. (2019, abril). Fontibón parque central.

<https://www.google.com.ar/maps/preview?source=newuser-ws>

Google maps. (2019, abril). La casa de la cultura de Fontibón.

<https://www.google.com.ar/maps/preview?source=newuser-ws>

Google maps. (2019, abril). La estación del ferrocarril de Fontibón.

<https://www.google.com.ar/maps/preview?source=newuser-ws>

Lynch, K., (1960). *La imagen de la ciudad*. GG Reprints.

Lydon, M. (2012). Urbanismo Táctico 2, acción a corto plazo, cambio a largo plazo. Urbanismo Táctico

Vol 2, 30-46.

Lourenzo, V. (2013). *Informe técnico comisión de comercio centros comerciales a cielo abierto de la*

*ciudad de buenos aires*. Cesba.

[http://www.bdigital.cesba.gob.ar/bitstream/handle/123456789/64/06%20-](http://www.bdigital.cesba.gob.ar/bitstream/handle/123456789/64/06%20-%20Informe%20Centros%20Comerciales%20a%20Cielo%20Abierto%20en%20la%20Ciudad%20-%20Noviembre%202013-.pdf?sequence=6&isAllowed=y)

[%20Informe%20Centros%20Comerciales%20a%20Cielo%20Abierto%20en%20la%20Ciudad%20-](http://www.bdigital.cesba.gob.ar/bitstream/handle/123456789/64/06%20-%20Informe%20Centros%20Comerciales%20a%20Cielo%20Abierto%20en%20la%20Ciudad%20-%20Noviembre%202013-.pdf?sequence=6&isAllowed=y)

[%20Noviembre%202013-.pdf?sequence=6&isAllowed=y](http://www.bdigital.cesba.gob.ar/bitstream/handle/123456789/64/06%20-%20Informe%20Centros%20Comerciales%20a%20Cielo%20Abierto%20en%20la%20Ciudad%20-%20Noviembre%202013-.pdf?sequence=6&isAllowed=y)

- Pailliè, F. (2015). *Calles compartidas*. DériveLAB. [https://derivelab.org/wp-content/uploads/2017/11/CallesCompartidasv1.0\\_low.compressed.pdf](https://derivelab.org/wp-content/uploads/2017/11/CallesCompartidasv1.0_low.compressed.pdf)
- Pastorelli, G., (2009). New York High Line abre al público. *Archdaily*.  
<https://www.archdaily.co/co/02-20735/new-york-city-high-line-abre-al-publico>.
- Paisaje.org. (2021, septiembre). Urbanismo táctico.  
<https://www.paisaje.org/post/2019/09/08/urbanismo-t%C3%A1ctico-peque%C3%B1as-acciones-que-transforman-el-entono>.
- Raffino M., (2020). Paisaje Cultural. <https://concepto.de/paisaje-cultural/>
- Secretaría distrital de planeación, (2020). Plan de ordenamiento territorial  
[http://www.sdp.gov.co/sites/default/files/presentacion\\_9-fontibon\\_julio\\_8.pdf](http://www.sdp.gov.co/sites/default/files/presentacion_9-fontibon_julio_8.pdf)
- Secretaría distrital de planeación, (2018). Cartilla de andenes Bogotá D.C.  
[http://www.sdp.gov.co/sites/default/files/cartilla\\_andenes\\_modificacion\\_07-06-2018.pdf](http://www.sdp.gov.co/sites/default/files/cartilla_andenes_modificacion_07-06-2018.pdf)
- Secretaría distrital de planeación, (2007). Anexo cartilla de andenes Bogotá D.C.
- Segura, J. (2018, 13 de abril). Ahora que la alcaldía tiene nueva sede, ¿Qué pasara con la vieja casona?  
*Fontibón360*. <https://fontibon360.com/blog/2018/04/13/vieja-casona-fontibon/>
- Stickells, L. (2011). *The Right to the City: Rethinking Architecture's Social Significance*. Inglaterra. Routledge.
- Veiga, D., y Rivoir, A., (2009). Fragmentación socioeconómica y desigualdades. en Uruguay. *Revista de Ciencias Sociales*, 25 (25). 119-107.  
<https://www.redalyc.org/pdf/4536/453644787009.pdf>
- Vecslir, L. Rodríguez, L. (2018). Centros Comerciales a Cielo Abierto como política de renovación de las centralidades tradicionales en el Conurbano Bonaerense.

**Anexos**

Anexo 1. Book de planos

Anexo 2. Paneles