REVITALIZACIÓN URBANA DEL ESPACIO PÚBLICO DE FONTIBÓN

EJE AMBIENTAL Y PEATONAL: CARRERA 100 y CARRERA 99 ENTRE AV. FERROCARRIL Y EL PARQUE CENTRAL

JUSTIFICACIÓN

1 Recuperación del espacio público

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.

2 Importancia del espacio público

El espacio público es una parte vital de las ciudades a diferentes escalas y su importancia es generar un diseño que permita el buen uso y apropiación de los ciudadanos.

3 Jerarquías del espacio público

Las jerarquías que se deben dar en esta época actual en el espacio público, deben ser coherentes con las necesidades humanas, siendo el peatón el principal seguido de los diferentes tipos de movilidad.

4 Recuperación y revitalización

Recuperación del 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.

5 Importancia de Fontibón industrial

Al determinar y comprender la importancia que ha tenido esta parte de la localidad de Fontibón con el desarrollo industrial y comercial de Bogotá.

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

ESPACIOS DE RECREACIÓN Y MOBILIARIO

Falta de vegetación y mobiliario apropiado

Metodología ideal

Metodología Expuesta

FUENTE : https:googlemaps 26-08-20

MOVILIDAD URBANA

Déficit de circulación digna para peatones y bicicletas

Metodología ideal

Metodología Expuesta

FUENTE : https:googlemaps
https://spip.ecologistasenaccion.org/IMG/pdf/movilidad-urbana-sostenible.pdf 26-08-20

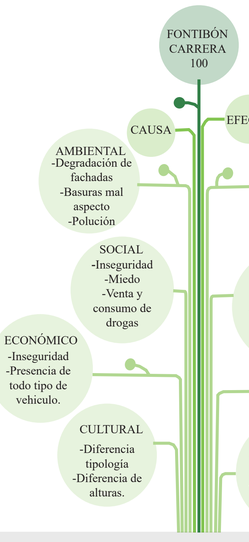
CONGESTIÓN DE COMERCIO INFORMAL

Desorden público debido al comercio informal en las vias

Metodología ideal

Metodología Expuesta

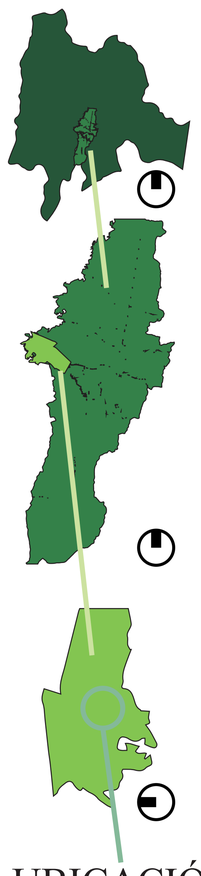
FUENTE : https:googlemaps 26-08-20



PREGUNTA PROBLEMA
¿Qué tipo de estrategias se deben implementar para la recuperación del eje de la Carrera 100 y Carrera 99, entre el Parque Central de Fontibón y la Av. Ferrocarril, que permitan articular los nodos por medio de conceptos urbanos y que a su vez afronten las problemáticas del sector?

En conclusión, es importante tener en cuenta las problemáticas expuestas en el sector, puesto han afectado en varios aspectos a la zona, sin embargo, los resultados del análisis DOFA plantean los puntos negativos del sector, como también expone los puntos favorables del mismo, estas ventajas pueden dar soluciones a todas las dificultades provocadas por una serie de situaciones.

LOCALIZACIÓN



Cundinamarca

Cundinamarca permite la conexión del rio Magdalena por la vía de occidente la cual permite la entrada de este corredor con Fontibón.

Mediante este corredor histórico se ha permitido el desarrollo de Bogotá así como el de Cundinamarca

Bogotá D.C.

En Bogotá se presenta la entrada de las mercancías por medio del eje occidente del cual hace parte importante la localidad de Fontibón, ya que allí se presenta una importante aglomeración de industria así como de acopio de mercancías.

La conexión que se tiene por el occidente proveniente del rio Magdalena, en donde se conectan diferentes municipios como lo son Madrid, Mosquera, Funza entre otros.

Este eje dio las dinámicas económicas e industriales a los municipios por donde pasa incluido Fontibón en la época colonial.

Fontibón

Históricamente la conexión entre Bogotá y el rio Magdalena siendo el foco del desarrollo industrial de la ciudad al momento de su unión, con puntos históricos además del aeropuerto de Bogotá.

RESUMEN

La relación que tiene el espacio público con el ciudadano es importante tenerla en cuenta, debido a que las problemáticas que se han generado por diferentes causas han provocado la segmentación del lazo que une estas dos posiciones, sin mencionar que de la misma manera ha fragmentado varios segmentos de la ciudad.
El alcance de este proyecto es articular elementos patrimoniales del eje de la Carrera 100 y la Carrera 99 en la localidad de Fontibón y del mismo modo poder revitalizar el espacio público a partir de conceptos urbanos, como el urbanismo táctico, los centros comerciales a cielo abierto y la movilidad urbana, los cuales serán analizados desde diferentes enfoques teóricos, con el fin de devolver el valor y la identidad que ha perdido este sector.

PERFIL DEL USUARIO

Según el estudio de la Secretaría Distrital de Planeación Fontibón cuenta con 424.038 habitantes en el año 2018.

-En Fontibón las personas pobres por ingresos alcanzaron las 30.579 personas 8,8%.
-Las personas en indigencia las 9.350 personas (2,7%), por debajo del promedio de la ciudad.

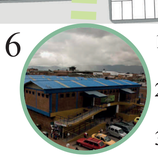
-Comerciantes.
-Comercio formal.
-Comercio informal.
-Habitantes de calle.
-Turistas y visitantes.
-Residentes.

UBICACIÓN

3

4

5



6

1 - Parque central de Fontibón
2 - Estacion del tren de Fontibón
3 - Casa de la cultura
4 - Iglesia Santiago apostol
5 - Antigua alcaldia de Fontibón
6 - Plaza de mercacdo

OBJETIVOS

OBJETIVO GENERAL

Revitalizar el eje de la Carrera 100 Carrera 99 entre la Av. ferrocarril hasta el parque central de Fontibón teniendo como base los conceptos de urbanismo táctico y comercio 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.

OBJETIVO ESPECÍFICO

Identificar elementos del 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 dirigiéndolos a actividades peatonales y áreas de permanencia y circulación como plazas y los senderos.

OBJETIVO ESPECÍFICO

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.

OBJETIVO ESPECÍFICO

Generar espacios adecuados para el desarrollo de ciertas actividades, utilizando conceptos como las calles comerciales a cielo abierto (ccca) dándole la posibilidad a los vendedores informales suplir sus necesidades y de la misma manera resolver la problemática que origina la población flotante.

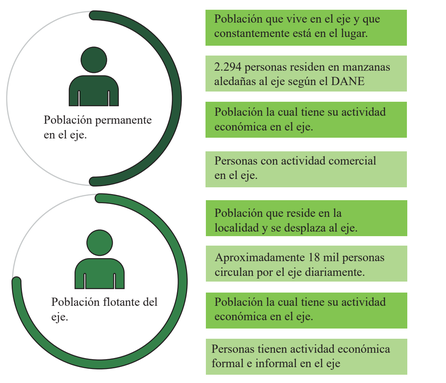
HIPOTESIS

1 Revitalización del eje carrera 100 entre el tramo de la Av. Ferrocarril y el parque Central.

2 Revitalización de las condiciones fisco ambientales del eje peatonal y vial.

3 Revitalización de las condiciones sociales y comerciales que se encuentran en el eje.

4 Recomposición de la estructura de movilidad actual del eje.



Recuperación — Se plantea la recuperación del espacio público ocupado por la venta informal.

Renovación — Se renueva las características actuales del espacio público y vial del eje.

Espacio público — Se reorganiza las áreas del espacio público por medio de jerarquías.

La revitalización del espacio público se determina por tres conceptos los cuales permiten el adecuamiento de los diferentes factores que allí se dan, por lo cual se toman de estos conceptos diferentes estrategias de aplicación.

El primer concepto es el de comercio en calles a cielo abierto con el cual se pretende dar el espacio adecuado así como la re organización del comercio informal el cual está provocando problemáticas de movilidad y seguridad en el eje.

El segundo concepto es el de urbanismo táctico con el cual se pretende recuperar espacio público, con el fin de adecuarlo para un tipo de actividades diferente a las que actualmente se presentan en el eje.

El tercer concepto que se plantea manejar para solucionar las problemáticas es el de movilidad urbana, ya que este plantea los tipos de movilidad así como la importancia que estos deben tener en la ciudad moderna.

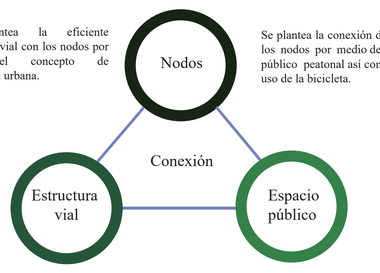
El espacio público se ve afectado por la apropiación irregular del mismo con lo cual se propone la reorganización de los vendedores por medio del comercio a cielo abierto.

La forma en la cual se maneja el sistema vial provoca congestión además de los parqueos en áreas no apropiadas por lo cual se plantea el uso de la movilidad vial.

Se denota un deterioro por el uso in adecuado de algunos edificios patrimoniales por lo cual se debe realizar su recuperación.

La revitalización del eje y sus componentes se dara mediante los conceptos más eficientes que logren solucionar las problemáticas del lugar.

Se plantea la eficiente conexión vial con los nodos por medio del concepto de movilidad urbana.



Se plantea la conexión directa de los nodos por medio del espacio público peatonal así como con el uso de la bicicleta.

La conexión que pretende dar entre el espacio público y la estructura vial va enfocada a los medios de transporte del eje.

MARCO TEÓRICO

Es el instrumento global para recuperar una ciudad que involucra aspectos urbanos, sociales y económicos, abogando por la sostenibilidad, la defensa de la ciudad compacta, la mejora de las condiciones de habitabilidad y la identidad de los vecinos con su barrio y su ciudad.

REVITALIZACIÓN

Arq. Diego Gonzalo Díaz artículo

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.

URBANISMO TÁCTICO

Lee Stickells (2011)

La importancia de la movilidad urbana se pone de manifiesto desde múltiples perspectivas, que abarcan desde la sostenibilidad medioambiental hasta la competitividad de una ciudad, pasando por la transformación productiva y las nuevas formas de organización del trabajo.

MOVILIDAD URBANA

García-Palomares, 2008

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"

CENTROS COMERCIALES A CIELO ABIERTO

García Huidobro, 1977, p. 56

Entornos vitales (Alcock, McGynn, Bentley, Murrain y Smith, 1999).

Generará espacios óptimos para el desarrollo de actividades comerciales.

Cuidará que la circulación del peatón y los diferentes vehículos sean fluidos.

El que permitirá mejorar las condiciones del lugar

La renovación urbana abarca aspectos importantes que por medio de conceptos logra mejorar las condiciones de un lugar.

Permeabilidad

Variedad

Legibilidad

Versatilidad

Los tres conceptos que serán manejados en el proyecto permitirán:

1- La articulación de los nodos de manera jerárquica.
2- El orden en el espacio público en dicha articulación, con la ayuda de permanencias circulaciones y otros elementos urbanos.
3- El espacio público digno que ayudara con la falta de identidad d sector.

Unificación de conceptos

Personalización

Riqueza perceptiva

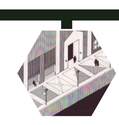


Imagen apropiada

MARCO HISTÓRICO

Lugar estratégico y de comunicación de la población muisca.

Fontibón se caracterizó antes de la colonia por ser un asentamiento muisca de gran importancia para la zona.

La primera mitad del siglo XX se comienza a desarrollar otras actividades económicas y poblamientos aledaños al centro colonial.

En el Siglo XVI sirvió como lugar de tránsito de mercancías entre el principal puerto de Colombia con Bogotá.

1538 recibe la categoría de pueblo real de la corona española.

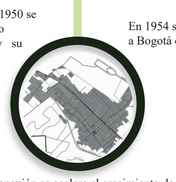
Se da la llegada del ferrocarril de la sabana y también la llegada de la radio.

Fontibón se consolida como foco de desarrollo industrial y comercial de Cundinamarca.

En 1940 aparecen las industrias por personas exiliadas de la segunda guerra mundial

En 1948 a partir del Bogotazo se da una migración de población de de Bogotá a Fontibón.
A partir de esta migración en 1950 se empieza a dar el crecimiento demográfico de Fontibón y su expansión.

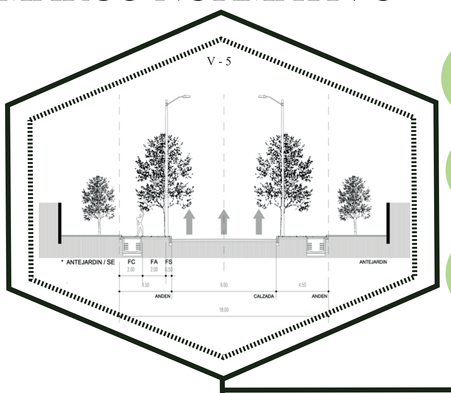
En 1954 se da la anexión de Fontibón a Bogotá convirtiéndoce en localidad.



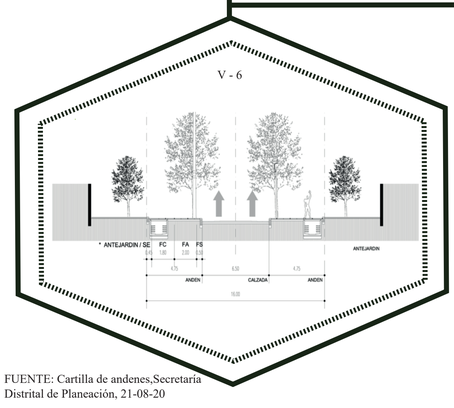
A partir de esta anexión se acelera el crecimiento de la localidad sin control ni planeación hasta unirse definitivamente con Bogotá en su parte urbana.

FUENTE : https:googlemaps 26-08-20

MARCO NORMATIVO



Franja de circulación peatonal (FCP)
Franja de paisajismo y mobiliario (FPM) 1.20m
Franja de ciclorruta a nivel de andén (FCA)-BI 2.40m
-No. carriles: Mn.2 -Ancho carril: Mx 3.00m
-Ancho total: Mn. 18.00m -Ancho anden: Mn. 4.50m



Franja de circulación peatonal (FCP) 2.50m
Franja de paisajismo y mobiliario (FPM) 1.20m
Franja de ciclorruta a nivel de andén (FCA)-BI 2.40m
-No. carriles: Mn.2 -Ancho carril: Mx 3.25m
-Ancho total: Mn. 16.00m -Ancho anden: Mn. 4.75m

FUENTE: Cartilla de andenes,Secretaria Distrital de Planeación, 21-08-20

DISTANCIA ARBOLES
-Bajo porte 2 metros
-Medio porte 3 metros
-Alto porte 5 metros

Vías de servicios, Barrios residenciales, calles sin rutas de transporte público ni presencia de camiones. POCOS PEATONES. ALT. 150mm
Vías arterias y avenidas. Centros de ciudad, Calles con rutas de transporte público, circulación de velocidad alta. MUCHOS PEATONES. ALT. 200mm

Terminales de transporte y patios de carga en puertos industrias y comercio, con poco volumen de trafico AIT. 250mm

Terminales de transporte y patios de carga en industrias y comercio, con gran volumen de trafico AIT. 300mm

MARCO CONCEPTUAL

REVITALIZAR
Es la acción por la cual se genera una transformación sobre el soporte, fisco o psíquico, que permita devolverle la vida a un lugar o persona.

ESPACIO PÚBLICO
Es el conjunto de inmuebles públicos y elementos arquitectónicos y naturales de los inmuebles privados destinados por naturaleza para las necesidades urbanas colectivas.

MOVILIDAD
Es la acción por la cual se da un conjunto de desplazamientos, de personas y mercancías en un entorno físico el cual se lleva acabo por diferentes medios.

NODOS
Son puntos estratégicos de las ciudades como centros de actividades, lugares de convergencia de importantes calles y puntos de transporte.

DETERIORO
El deterioro es el desgaste que se produce por obra del uso, de fenómenos climáticos, accidentes, hechos voluntarios, o del paso del tiempo que afecta tanto a las cosas animadas como inanimadas.

MARCO REFERENCIAL

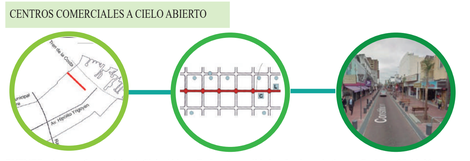
URBANISMO TÁCTICO

FUENTE : Prueba de mejora y urbanismo táctico: el caso de Saratov y Khabarovsk Alexey Larin 27-08-20 https://fluger.pro/tactical-urbanism/

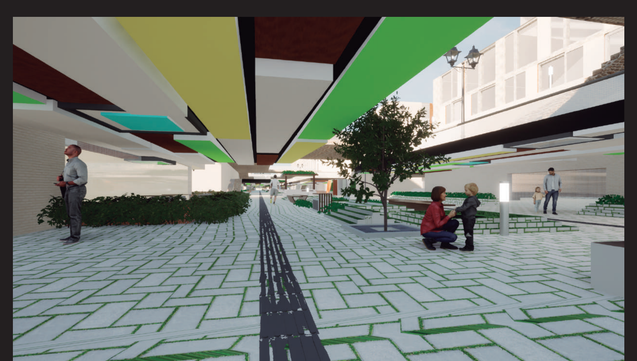
MOVILIDAD URBANA

FUENTE: Ciudades ejemplo en movilidadREDACCIÓN 360 EN CONCRETO 27-08-20 SOSTENIBLEhttps://www.360enconcreto.com/blog/detalle/ciudades-ejemplo-en-movilidad-sostenible

CENTROS COMERCIALES A CIELO ABIERTO



FUENTE : Centros Comerciales A Cielo Abierto En Las Centralidades- Instituto de Geografía, UBA 27-08-20 https://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2117/108290/72BCN_VecslirLorena.pdf

PROPUESTA URBANA

FUENTE : Centros Comerciales A Cielo Abierto En Las Centralidades- Instituto de Geografía, UBA 27-08-20 https://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2117/108290/72BCN_VecslirLorena.pdf