



DISEÑO DE PLAN PARCIAL EN CHIA CUNDINAMARCA.
Tratamiento de renovación urbana en polígono seleccionado. Tramo Andrés Carne de Res
– Centro Comercial Centro Chía.

Juan Sebastián Hernández Cárdenas
Juan Nicolás Zúñiga Gaitán

Universidad La Gran Colombia
Facultad de Arquitectura
Bogotá, Colombia

2015

DISEÑO DE PLAN PARCIAL EN CHIA CUNDINAMARCA.
Tratamiento de renovación urbana en polígono seleccionado. Tramo Andrés Carne de Res
– Centro Comercial Centro Chía.

Juan Sebastián Hernández Cárdenas
Juan Nicolás Zúñiga Gaitán

Tesis o trabajo de investigación presentada(o) como requisito parcial para optar al título
de:
Arquitecto

Línea de Investigación:
Diseño y gestión del hábitat territorial
Grupo de Investigación:
Diseño urbano y paisajismo

Universidad La Gran Colombia
Facultad de Arquitectura
Bogotá, Colombia
2015

*Este trabajo va dedicado a todas las personas que estuvieron apoyándonos para
alcanzar la meta.*

A nuestras familias y amigos, que sin ustedes no habríamos podido hacerlo.

Gracias.

Resumen

La consolidación del municipio de Chía como municipio en vía de desarrollo económico, social y político se ha visto reforzado entre otros aspectos, principalmente por los modelos de desarrollo adoptados por las últimas administraciones municipales, en las que se busca la integración del municipio con los proyectos de desarrollo regional llevados a cabo por la Gobernación de Cundinamarca, y por la estrecha relación que se tiene con la ciudad de Bogotá debido más que todo a su cercanía que propicia una serie de argumentos socioeconómicos con la finalidad de encontrar elementos de beneficio mutuo, en este caso más para Chía. Sin embargo, la orientación que se le ha dado a los proyectos de infraestructura, ha sido enfocada las dinámicas funcionales, dando prelación al vehículo más no al peatón.

La intención de la propuesta de este proyecto, es el poder desarrollar un plan parcial aplicando tratamiento de renovación urbana para un polígono seleccionado en el tramo de la variante principal de Chía comprendido entre Andrés Carne de Res y Centro Chía, enfocado en el diseño de espacio público, dando una alternativa a la concepción urbana que se tiene sobre el ciudadano de a pie. Para el diagnóstico del municipio y del sector a intervenir se deben identificar las principales problemáticas a nivel de planeación urbana, para así poder plantear una propuesta de proyecto, que es la renovación urbana del sector, con la que se busca mitigar una problemática de carácter urbanoambiental, como lo es el déficit de espacio público, la planificación enfocada al vehículo y el incremento sobreacelerado del parque automotor, que generan conflictos en las dinámicas funcionales en la zona, y que a su vez promueva el desarrollo económico del municipio al integrarse con los proyectos a nivel regional que maneja la Gobernación de Cundinamarca.

Palabras clave

- **Renovación Urbana:**

Es el reordenamiento de la estructura urbana de zonas de la ciudad que han perdido funcionalidad, calidad habitacional, presentan deterioro de sus actividades, o en las que se ha degradado el espacio libre o el espacio edificado.

- **Movilidad:**

Es una referencia para los problemas de movilidad, el cual tiene como objetivo principal dar solución al transporte siendo equitativo con en uso la malla vial, facilitando las necesidades de transitar de un lugar a otro mercancías y personas dentro del territorio regional o urbano.

- **Diseño Urbano:**

El Diseño Urbano es tiene como fin dar forma al espacio público de las ciudades o asentamientos humanos, con criterios fundamentales como los estéticos, físicos y funcionales para el desarrollo de un espacio público, buscando una solución a los problemas urbanos que afectan el desarrollo de las actividades de una ciudad en crecimiento.

Contenido

Pág.

Resumen

Palabras Clave

Introducción 3

Justificación 5

Formulación 7

Hipótesis 8

Objetivos

General 9

Específicos 9

Marcos Referenciales

1.1. Marco Histórico 10

1.1.1. Expansión Urbana 10

1.2. Marco Contextual 13

1.2.1. Cundinamarca 13

1.2.2. Aspectos Geográfico 13

1.2.3. Municipio de Chía 15

1.2.4. Aspectos geográficos y ambientales 15

1.2.5. Aspectos Demográficos 16

1.2.6. Cobertura en servicios públicos 19

1.2.7. Usos del Suelo 19

1.2.8. Infraestructura Vial 21

1.3. Marco Teórico 22

1.3.1. Tratamientos urbanísticos 22

1.3.2. Usos del Suelo 25

1.3.3. Perfil de la vivienda social 28

1.3.4. Perfil comercial 29

1.3.5. <u>Perfil Industrial</u>	30
1.3.6. <u>Perfil agrícola</u>	31
1.3.7. <u>Vías y su tipología</u>	32
1.3.8. <u>Estructura ecológica y espacio público</u>	36
1.3.9. <u>Estructura socioeconómica</u>	38
1.4. <u>Marco Conceptual</u>	44
1.5. <u>Referente</u>	46
1.6. <u>Marco Legal</u>	50
 Capítulo I	
1.1. <u>TIPOS DE TRATAMIENTO Y SU APLICACIÓN</u>	54
1.1.1. <u>Tratamiento de Renovación Urbana</u>	54
1.1.2. <u>Renovación Urbana como herramienta de renovación social</u>	55
 Capítulo II	
2. <u>EL ESPACIO PÚBLICO Y SU INFLUENCIA EN LOS TRATAMIENTOS URBANOS</u>	63
2.1. <u>Qué es el espacio público</u>	63
2.2. <u>El espacio público como modelo de ciudad</u>	68
 Capítulo III	
3. <u>PROPUESTA DE PLAN PARCIAL EN EL MUNICIPIO DE CHÍA</u>	73
3.1 <u>Localización</u>	73
3.2 <u>Concepto</u>	73
3.3 <u>Criterios de diseño</u>	77
3.4 <u>La propuesta urbana</u>	85
<u>CONCLUSIONES</u>	87
<u>BIBLIOGRAFÍA</u>	89
<u>ANEXOS</u>	92

Lista de imágenes	Pág.
<u>Imagen 1: Expansión Urbana en Chía</u>	11
<u>Imagen 2: Crecimiento proyectado de Chía</u>	12
<u>Imagen 3: Mapa de Cundinamarca</u>	13
<u>Imagen 4: Mapa de Chía</u>	15
<u>Imagen 5: Mapa estructura ecológica de Chía</u>	16
<u>Imagen 6: Usos de Suelo Chía</u>	20
<u>Imagen 7: Sistema vial de Chía</u>	21
<u>Imagen 8: Plano de usos del suelo</u>	26
<u>Imagen 9: Proyectos VIS Ensueños del Saucedal</u>	28
<u>Imagen 10: Sector comercial automotriz</u>	29
<u>Imagen 11: Centro comercial Sabana Norte</u>	30
<u>Imagen 12: Parmalat Lácteos</u>	33
<u>Imagen 13: Plano sistema vial</u>	33
<u>Imagen 14: Planta y alzado de una via V3</u>	34
<u>Imagen 15: Planta y alzado de una via V4</u>	34
<u>Imagen 16: Planta y alzado de una via V6</u>	35
<u>Imagen 17: Plano estructura ecológica y espacio público</u>	37
<u>Imagen 18: Plano estratificación socioeconómica</u>	39
<u>Imagen 19: Plano equipamientos</u>	43
<u>Imagen 20: Mapa intervención río Manzanares y Av. Portugal</u>	48
<u>Imagen 21: Mapa etapas río Manzanares</u>	49
<u>Imagen 22: Recorrido Fotográfico</u>	57
<u>Imagen 23: Plaza Boedo</u>	65
<u>Imagen 24: Parque del Tercer Milenio</u>	67
<u>Imagen 25: Bogotá Ciudad Compacta 1</u>	69

<u>Imagen 26:</u> Bogotá Ciudad Compacta 2	69
<u>Imagen 27:</u> Localización de la Propuesta	73
<u>Imagen 28:</u> Lámina de Unidad Vecinal	75
<u>Imagen 29:</u> Plan Urbano de Radburn	76
<u>Imagen 30:</u> Visuales	78
<u>Imagen 31:</u> Vientos	78
<u>Imagen 32:</u> Topografía	78
<u>Imagen 33:</u> Asoleación	79
<u>Imagen 34:</u> Olores	79
<u>Imagen 35:</u> Fitotectura	79
<u>Imagen 36:</u> Cuerpos de Agua	80
<u>Imagen 37:</u> Circulaciones	80
<u>Imagen 38:</u> Columna Vertebral	81
<u>Imagen 39:</u> Conexiones Urbanas	81
<u>Imagen 40:</u> Edificaciones	82
<u>Imagen 41:</u> Equipamientos	82
<u>Imagen 42:</u> Espacio público	83
<u>Imagen 43:</u> Flujos Peatonales	83
<u>Imagen 44:</u> Tensiones Urbanas	84
<u>Imagen 45:</u> Vías a implementar	84
<u>Imagen 46:</u> Propuesta Urbana	85

Lista de Gráficos	Pág
<u>Gráfico 1: Población por sexo en Chía.</u>	<u>17</u>
<u>Grafico 2: Asistencia escolar Chía</u>	<u>18</u>
<u>Grafico 3: Cobertura servicios públicos Chía</u>	<u>19</u>
<u>Gráfico 4: Usos del suelo Chía</u>	<u>27</u>
<u>Gráfico 5: Sector industrial</u>	<u>31</u>
<u>Gráfico 6: Población por edad y sexo</u>	<u>40</u>
<u>Gráfico 7: Nivel educativo</u>	<u>41</u>
<u>Gráfico 8: Tasa de analfabetismo</u>	<u>41</u>
<u>Gráfico 9: Calidad de Vida</u>	<u>42</u>

Lista de Tablas	Pág.
<u>Tabla 1: Expansión urbana de Chía.</u>	<u>11</u>
<u>Tabla 2: Instrumentos de gestión</u>	<u>60</u>

ANEXOS	Pág.
<u>1.1. Árbol de problemas</u>	<u>92</u>
<u>1.2. Perfil vial V6</u>	<u>93</u>
<u>1.3. Perfil dotacional y comercial</u>	<u>94</u>
<u>1.4. Perfil eje verde</u>	<u>95</u>
<u>1.5. Perfil tipología residencial</u>	<u>96</u>
<u>1.6. Perfil tipología residencial V.I.S.</u>	<u>97</u>
<u>1.7. Perfil vial peatonal VP-2</u>	<u>98</u>
<u>1.8. Perfil vial peatonal VP-1</u>	<u>99</u>
<u>1.9. Perfil vial VR-3</u>	<u>100</u>
<u>1.10. Plano de usos</u>	<u>101</u>

<u>1.11. Diagramación de vías</u>	<u>102</u>
<u>1.12. Plano de zonificación</u>	<u>103</u>
<u>1.13. Espacio público</u>	<u>104</u>
<u>1.15. Estructura Ecológica</u>	<u>105</u>
<u>1.16. Estratificación socioeconómica</u>	<u>106</u>
<u>2. Normativa Urbana</u>	<u>107</u>
<u>2.1. Render Propuesta urbana</u>	<u>109</u>
<u>2.2. Render planta residencial</u>	<u>110</u>
<u>2.3. Render Planta Vía Vp1</u>	<u>111</u>
<u>2.4. Render planta VP2</u>	<u>112</u>
<u>2.5. Render planta V6</u>	<u>113</u>
<u>2.6. Render planta comercio</u>	<u>114</u>
<u>2.7. Render planta VIS</u>	<u>115</u>
<u>2.8. Render perfil vial V6</u>	<u>116</u>
<u>2.9. Render perfil vial VP11</u>	<u>117</u>
<u>2.10. Render perfil vial V3</u>	<u>116</u>
<u>2.11. Render perfil vial VP2</u>	<u>117</u>
<u>2.12. Render perfil comercio</u>	<u>117</u>
<u>2.13. Render perfil VIS</u>	<u>117</u>

Introducción

El presente trabajo de investigación abarca un análisis urbano y los requerimientos actuales en la implementación de planes parciales, para así desarrollar un plan parcial aplicando tratamiento de renovación urbana, en un polígono seleccionado en el tramo de la variante principal de Chía comprendido entre Andrés Carne de Res y Centro Chía, enfocado en el diseño de espacio público, dando una alternativa a la concepción urbana que se tiene sobre el ciudadano de a pie.

En los marcos referenciales se estudia las consideraciones que se deben tener en cuenta a la hora de desarrollar y delimitar la zona de intervención en la que se aplicara el plan parcial de tratamiento de renovación urbana y sus consecuencias con el desarrollo en la planificación urbana del municipio, y su relación a nivel regional.

El proyecto de plan parcial estará delimitado principalmente por el P.O.T. del municipio de Chía, el cuál brindara los parámetros iniciales al momento de realizar consideraciones de carácter normativo y legal, pero que a su vez, se apoyara en los planes de desarrollo planteados por la Gobernación de Cundinamarca y la administración de Bogotá si es necesario. Bajo estas pautas, se busca a su vez, resolver de manera preliminar, los aspectos económicos a considerar para ubicar en un escenario real al proyecto, refiriéndose esto a sus costos de proyección, financiación, así como los instrumentos de gestión necesarios para el desarrollo de la propuesta.

El proyecto busca dar solución a una problemática real que no se ha considerado en los planes de desarrollo del municipio de Chía, por medio de la aplicación de referentes ejecutados en diferentes ciudades del mundo, que hayan presentado problemáticas similares. Es una propuesta con una intención de captación de atención por parte de la administración municipal actual, así como una alternativa en la concepción de proyectos sociales y, más aún en pleno período de elecciones, lo cual es beneficioso para considerarse dentro de la inclusión en los planes de desarrollo de las posibles administraciones.

Los alcances que se pretenden dar en el diseño y planteamiento de este proyecto, son, en la terminación del curso académico, la presentación de un documento técnico, en el que se exponga de manera clara y concisa, una propuesta de renovación urbana en la zona de intervención seleccionada, en la que se incluya, una caracterización y diagnóstico del lugar, una propuesta de trabajo recalcando la reclasificación de los usos de suelo actual, el reordenamiento de la trama urbana, el diseño de espacio público y un acercamiento a las opciones de financiación del proyecto por parte de la alcaldía municipal.

Justificación

Con el paso del tiempo, la introducción de políticas de gestión territorial y la expansión demográfica han desencadenado en Bogotá y sobretodo en sus municipios aledaños una afección sobre el sistema de infraestructura, en especial en materia vial. Esto se ve reflejado tanto en el uso que se le da a este componente urbano, en el que su mayor problema se puede destacar la congestión a la que se ve sometida la movilidad vehicular en el sistema vial de un municipio en pleno desarrollo urbano-económico como lo es Chía; en especial sobre su acceso por la variante de Cota y la salida a Bogotá por el norte, como a la concepción urbana que se le esta dando a los proyectos emergentes en el municipio y su posterior ejecución, erigiendose sobre una perspectiva pro vehicular, dejando relegado el papel como actor activo del paisaje urbano que debe tener el peatón. Que, sin embargo, no deja de lado la mención a otras problemáticas tanto a nivel físico y urbano, como social y económico, que padece el municipio, entre las que se pueden nombrar la desorganización en la caracterización y reclasificación de los usos del suelo, la falta de la aplicación del marco legal que da el P.O.T., la expansión demográfica acelerada, el riesgo de procesos de conurbación con municipios aledaños y con la capital, entre otros.

La importancia de este proyecto puede ser sustentada en la posibilidad de proponer un diseño de un plan parcial que pueda potenciar una serie de factores urbanos que en este momento presentan falencias, pero siendo concebidas bajo un concepto de preferencia hacia el peatón en detrimento del vehículo, explotando así elementos como lo son la creación de espacio público actualmente inexistente y el desligamiento de la población hacia unos preceptos de movilidad vehicular que se tienen inculcados debido a los fenómenos comerciales y físicos que aparecen en el entorno, que sirva de apoyo para el planteamiento no solo de este proyecto, sino de otras opciones y perspectivas con las que pueda contar la administración municipal a la hora de proyectar y desarrollar planes a futuro.

Aunque el proyecto no es una novedad en el campo de la planificación urbana mundial, se busca dar solución a una problemática real que no se ha considerado ni en los planes de desarrollo del municipio de Chía, ni en los planes de carácter nacional en general, con lo que es una propuesta con una intención de captación de atención por parte de la administración municipal actual, y,

mas aún en pleno período de elecciones, lo cual es beneficioso para considerarse dentro de la inclusión en los planes de desarrollo de las posibles administraciones.

Formulación

Analizando el área a intervenir planteada para este proyecto, junto a sus determinantes, tanto funcionales, ambientales, físicas y sociales (Ver Anexo 1. Árbol de problemas), se llega al planteamiento de un diseño de plan parcial con un tratamiento de renovación urbana en el municipio de Chía, Cundinamarca, en el tramo comprendido entre Andrés Carne de Res y el centro comercial Centro Chía; por medio del cual se pretende mitigar una serie de conflictos entre los que se destacan problemas a nivel de movilidad y planeación urbana, enfatizando la planeación orientada exclusivamente hacia el parque automotor y el detrimento de espacios proyectados para la movilidad peatonal, junto a una reorganización de los usos del suelo y un planteamiento de espacio público, para poder desarrollar estrategias y alternativas que potencien las fortalezas que puede ofrecer el municipio tanto a sus habitantes como a la comunidad flotante que puede también beneficiarse.

¿Cómo el diseño de un plan parcial con un tratamiento de renovación urbana en el municipio de Chía, Cundinamarca en un polígono seleccionado dentro del tramo Andrés Carne de Res – centro comercial Centro Chía, puede solucionar los conflictos presentes (movilidad, planeación urbana, transporte, espacio público, normativa urbana) y su impacto en el desarrollo urbano del municipio tanto actual como proyectado a futuro?

Hipótesis

Chía es un municipio en pleno crecimiento, tanto a nivel urbano como económico, soportado sobre todo, por el modelo administrativo que busca la alcaldía municipal con el objetivo de crear unas dinámicas de desarrollo, aprovechando su cercanía con la capital. La renovación de su malla vial, en el tramo de acceso al municipio por la variante de Cota y la salida a Bogotá por el norte por medio del diseño de una renovación urbana que mitigue los conflictos de movilidad e impacto físico sobre la infraestructura vial de este, junto a la transformación de la perspectiva e intención de los proyectos orientados a darle prioridad al peatón en detrimento del vehículo motorizado, la reorganización de los usos del suelo y el diseño de espacio público, que en este momento es inexistente, supondrá un beneficio en la gestión urbana del mismo, sumado esto al impacto que puede tener sobre la comunidad de manera beneficiosa debido a la concepción de sentido de pertenencia al sector, la reorganización físico espacial y urbana de la zona de intervención y a su vez, la oportunidad de entrar en las dinámicas de conexión regional que buscan la consolidación de una zona metropolitana junto a Bogotá y los municipios, permitiendo al Municipio de Chía estar preparado para los cambios socioeconómicos que se presenten en el futuro.

Objetivo General

Diseñar un plan parcial, aplicando tratamiento de renovación urbana, enfocado en el diseño de espacio público, que logre transformar la concepción que se tiene a la hora de planificar el territorio, dando prioridad al peatón, en un polígono determinado en la zona colindante con la variante de Chía, comprendida entre la entrada por Cota (Andrés Carne de Res) hasta la salida a Bogotá por el Norte (Centro Chía).

Objetivos Específicos

1. Realizar un diagnóstico sobre las dinámicas de movilidad, urbanas, sociales y económicas sobre el área de intervención.
2. Delimitar la zona de impacto específico que tendrá el proyecto.
3. Identificar los actores activos que harán parte del proyecto para prever el impacto que este tendrá sobre ellos.
4. Ubicar un referente ejecutado y en funcionamiento de manera exitosa que sirva como guía para el diseño de la variante deseada.
5. Recopilar y organizar bibliografía sobre los conceptos pilares de la matriz para su aplicación en el diseño.
6. Explorar la capacidad que tiene el municipio en conjunto con la Gobernación de Cundinamarca para acoger el proyecto de manera económica y socialmente viable.
7. Diseñar la propuesta de renovación urbana con base al análisis realizado previamente.
8. Presentar un documento que contenga el desarrollo del proyecto, incluyendo la propuesta urbana junto a la planimetría correspondiente.
9. Desarrollar un imaginario del sector con la propuesta de diseño ejecutado, para crear una comparativa del sector antes y después de la propuesta.
10. Considerar el impacto a futuro que pueda tener el proyecto sobre la trama, tanto física como socioeconómica, del municipio.

Marcos referenciales

1.1 Marco Histórico

El municipio de Chía tiene una posición estratégica en comparación a otros municipios aledaños, y su accesibilidad al sistema vial regional es adecuado pero no el más óptimo y eficiente, lo cual genera al municipio una serie de ventajas estratégicas siendo de gran relevancia entre las cabeceras municipales; su oferta de servicios se ve en desventaja por no cubrir la demanda de servicios, dependiendo de otros municipios o incluso de la ciudad de Bogotá.

Chía posee una relación estratégica con los municipios de Cota y Cajica, debido a su cercanía de los centros urbanos entre ellos siendo competitivos en materia de infraestructura teniendo en cuenta la gran oferta de establecimientos educativos que posee el municipio, los nuevos procesos urbanísticos que está viviendo el municipio; estas relaciones caracterizan a Chía por su oferta educativa y de vivienda, siendo un polo de desarrollo económico y la primera opción para las familias que migran de la capital.

1.1.1 Expansión Urbana

Durante las décadas de 1.970 y 1.980 el municipio de Chía presenta un crecimiento acelerado incrementando el suelo urbano en casi 1.000 ha; este gran crecimiento de la mancha urbana se consolida hacia la década de 1.990 con unas 558 ha. Esto se ve desencadenado por los desarrollos de diferentes actividades dispersos por el municipio, junto al crecimiento demográfico que se ha presentado en el pueblo, llegando a los 97.444 habitantes según el censo realizado en el 2005 por el DANE.

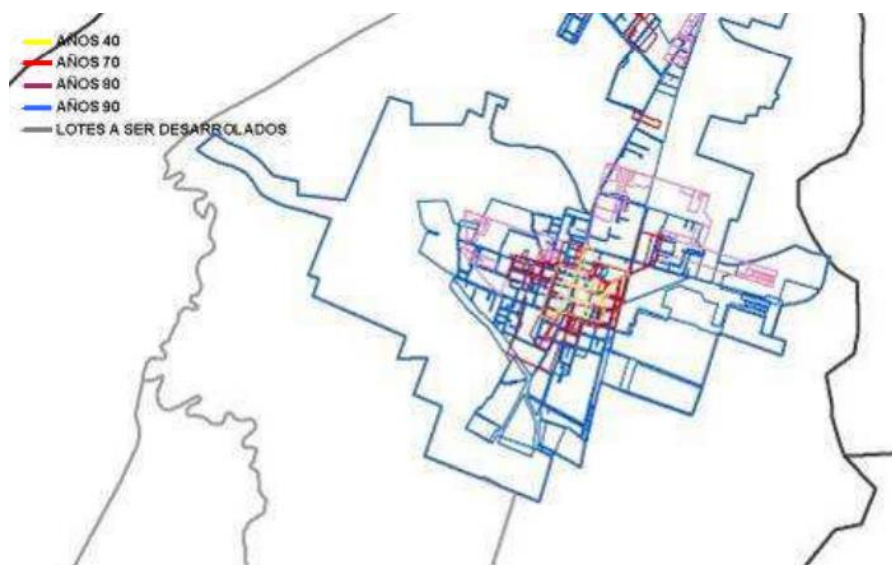


Imagen 1. Expansión Urbana Chía. Retomada de: conurbación y desarrollo sustentable: una estrategia de intervención para la integración regional caso: primer anillo metropolitano Bogotá- sabana de occidente. Editada por. Juan Nicolás Zúñiga Gaitán y Juan Sebastián Hernández Cárdenas.

La siguiente tabla muestra la expansión urbana de Chía a través de los años.

AÑO	AREA EXTENSA	AREA COMPACTA
1948	17 ha	11 ha
1979	385 ha	193 ha
1989	1234ha	325ha
1999	1528 ha	558ha

Tabla 1. Expansión urbana de Chía. Retomada de: conurbación y desarrollo sustentable: una estrategia de intervención para la integración regional caso: primer anillo metropolitano Bogotá- sabana de occidente.

Como se puede observar, la tabla muestra como en 50 años Chía ha pasado de tener un área de 17 Ha a poseer 1528 Ha, de las cuales 558 Ha son de área compacta, es decir un tercio del municipio debería poseer desarrollo urbano, reflejado en malla vial e condiciones óptimas para la categoría del municipio. El crecimiento acelerado tanto en el

municipio de Chía como en los municipios cercanos en los cuales se puede notar que la mayor captación en los usos de suelo son para actividades agrícolas e industriales motivados con el desarrollo económico de la región, que sin embargo, se ve amenazado por la explosión de construcción de proyectos de vivienda en altura fomentado por la burbuja inmobiliaria que esta en pleno apogeo, no solo en el municipio sino en los principales nodos urbanos del país.; siendo Chía el de mayor, creciendo hacia el sur y el noroccidente susceptible a ser conurbado con Bogotá o Cota por la explotación de sus recursos naturales y su ubicación preferencial respecto a la capital, teniendo como consecuencias grandes efectos en la economía de la región.

Proyectando esa expansión (ver imagen 2) se considera que la infraestructura vial del municipio no sólo no soportaría una demanda de tráfico local y flotante en aumento con proyección a futuro, sino que su colapso se hace presente en la actualidad, evidenciado en el deterioro tanto a nivel físico (Ver anexo. Recorrido fotográfico 1), como a nivel cuantitativo, es decir, su capacidad para soportar la alta demanda del parque automotor presente, lo que repercute en las dinámicas de movilidad del municipio, con lo que esto conlleva a nivel de otros aspectos, especialmente de carácter económico.

Crecimiento proyectado para Chía.



Imagen 2. Crecimiento proyectado de Chía. Retomada de: conurbación y desarrollo sustentable: una estrategia de intervención para la integración regional caso: primer

1.2 Marco Contextual

1.2.1 Cundinamarca

Fue creado el 5 de agosto de 1886 bajo los términos de la constitución del mismo año; ubicado en el centro del país y su capital es la ciudad de Bogotá. Durante el gobierno del general Gustavo Rojas Pinilla se declara a Bogotá como distrito especial ratificándose en 1991 por medio de la constitución como ente independiente de Cundinamarca; pese a que la gobernación queda en Bogotá no tiene jurisdicción sobre Bogotá.

Cundinamarca es uno de los 32 departamentos de Colombia, ocupando una superficie de 24.210 km², con una población de 2.280.037 habitantes sin contar la población de Bogotá; limitando por el norte con el departamento de Boyacá, por el sur con los departamentos Meta, Huila, y Tolima, por el occidente con el rio magdalena que lo separa del departamento del Tolima y Caldas, y por el oriente con el departamento del Casanare.

Mapa de Cundinamarca.



Imagen 3. Mapa de Cundinamarca. Retomada de:
www.deturismoporcolombia.com/fincas/cundinamarca/map

1.2.2. Aspectos Geográficos

Cundinamarca se destaca por su geografía e hidrografía; ubicándose en la cordillera oriental que hacia el sur forma el páramo de sumapaz, y el piedemonte llanero. Hacia su parte media se encuentra el altiplano de la sabana de Bogotá; hacia el norte se ubican los valles de Ubaté y simijaca. Distinguiéndose por sus condiciones únicas alberga en su geografía una biósfera única en el país con áreas protegidas de flora y fauna ya que existen especies en vía de extinción.

El departamento posee un gran sistema hídrico albergando dos grandes cuencas como la cuenca del río Magdalena y Meta que estas a su vez reciben otras 11 subcuentas como las de los ríos Bogotá, Negro, Sumapaz, Ubaté, Guavio, Humea, Guatiquía y Machetá. Debido a problemas con la implementación de planta de tratamiento para aguas residuales estos ríos se encuentran en su mayoría altamente contaminados en especial el río Bogotá.

Cundinamarca posee 116 municipios distribuidos en 15 provincias; con un clima que oscila con temperaturas de 9 a 17 C° en sus temporadas más lluviosas que son en los meses de marzo, abril, octubre y noviembre; durante su temporada más seca entre los meses de Enero, Febrero, Julio y Agosto.

1.2.3. Municipio de Chía

Chía es uno de los municipios de Cundinamarca, sus límites son hacia el sur con las localidades Usaqué y Suba de Bogotá, y el municipio de Cota, hacia el norte con los municipios de Cajica y Sopo, al oriente con los municipios de Tabio y Tenjo, y hacia el oriente con el municipio de Sopo.

Este municipio se encuentra a 20 km de Bogotá lo que ha propiciado su crecimiento demográfico desmedido. Este crecimiento se ha desarrollado a través de los últimos años por medio de la construcción de viviendas y sectores agroindustriales, que han venido generando varias dinámicas económicas, sociales y administrativas debido a su cercanía con Bogotá y a las zonas francas de la sabana, propiciando un deterioro en su malla vial, y movilidad por la gran cantidad de vehículos que circulan diariamente en este municipio en especial por su vía principal (Av. Pradilla).

GOBERNACIÓN DE CUNDINAMARCA
SECRETARÍA DE PLANEACIÓN
MAPA BASE DEL MUNICIPIO
CHIA - 25175



El municipio de Chía está situado sobre el altiplano cundiboyacense a una altitud de 2.600msnm con 17 km2 en el área urbana y 79 km2 en el área rural para un total de 92 km2 en toda su extensión. Chía es un municipio que presenta ciertas ventajas competitivas por su ubicación geográfica, por su diversidad de paisajes, recursos naturales, Está delimitada lo cerros la Valvanera a 2.900 msnm al oriente y el peñón al occidente considerados como atractivos turísticos de la región por sus senderos ecológicos; también lo atraviesan los ríos Bogotá y río Frio los cuales conforman su estructura hidrológica haciendo parte de la estructura ecológica de la Sabana Norte.

Por su cercanía con Bogotá es uno de los municipios más poblados por su acelerado crecimiento urbano siendo el más elegido por los habitantes de la capital para habitar, y gracias a las facilidades que da la administración municipal a nivel de incentivos tributarios y economía respecto a los costos prediales de la capital, es también una opción para la ubicación de industrias y empresas.

Mapa Estructura ecológica principal de Chía.



Imagen 5. Mapa estructura ecológica de Chía. Retomada de: Revisión de P.O.T 2013, Alcaldía Municipal de Chía. P. 10.

1.2.5. Aspectos Demográficos

La población en el municipio de Chía presenta equilibrio respecto a la cantidad de hombres y mujeres que lo habitan, destacando un número considerable de población en edad para trabajar ubicada tanto en la zona urbana como en la rural. La siguiente grafica muestra los porcentajes de la población.

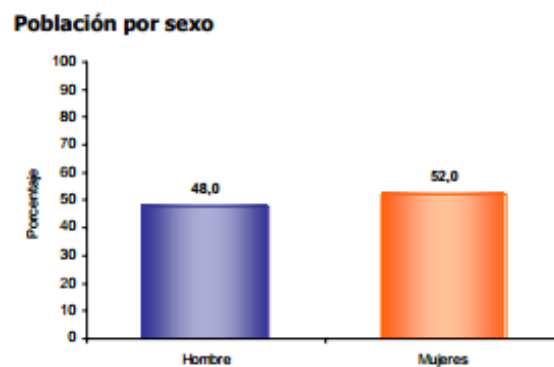


Grafico 1. Población por sexo Chía. Retomado de: Boletín censo general 2005. Perfil Chía Cundinamarca.

Del total de la población de Chía el 48,0% son hombres y el 52,0% mujeres. Esta gráfica, evidencia el potencial que tiene la población del municipio para participar en su desarrollo economico, comercial e industrial, y a su vez explotar las capacidades con las que puede competir a nivel regional.

La población ha tenido un crecimiento acelerado teniendo una mayor concentración en la zona urbana, paso de tener 1.585 habitantes en 1.938 a tener 97.944 en 2005, mientras los habitantes de la zona rural han disminuido de 6.525 en 1.938 a tener solo 4.525 en 1.993; este fenómeno se ve por el acelerado crecimiento urbano del municipio y la desrularizacion del mismo. Es por eso que la infraestructura con la que cuenta el municipio debe poder suplir las necesidades de una población con marcada tendencia de migración hacia los cascos urbanos, junto a las necesidades que esto trae consigo, es decir, aumento de la malla vial, expansión de la red de

telecomunicaciones, aumento de uso del suelo para vivienda, mejoramiento y mantenimiento de la red de acueducto y alcantarillado, energia, entre otros.

Por la gran oferta escolar que tiene el municipio la mayoría de su población esta alfabetizada, y en relación con otros municipios su tasa de población escolar es mal alta.

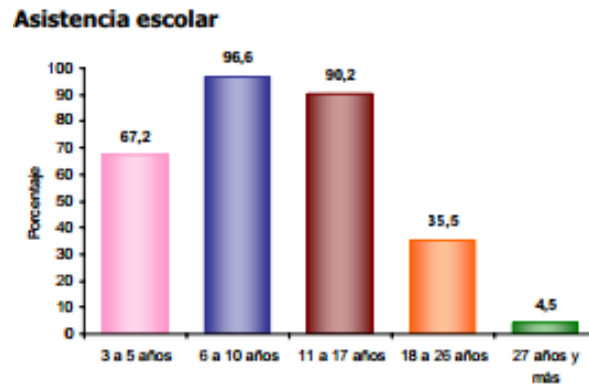


Grafico 2. Asistencia escolar Chía. Retomado de: Boletín censo general 2005. Perfil Chía Cundinamarca.

El 67,2% de la población de 3 a 5 años asiste a un establecimiento educativo formal; el 96,6% de la población de 6 a 10 años y el 90,2% de la población de 11 a 17 años, lo que se resume a la capacidad academica que tiene la población joven de Chía, que puede ser aprovechada para la proyección a futuro que tiene el municipio en cuestión de expansión, asegurando la opción de tener mano de obra calificada para los proyectos de diversas índoles que impulsen el crecimiento economico.

1.2.6. Cobertura en Servicios Públicos

Los servicios públicos del municipio de Chía logran una gran cobertura a nivel urbano y rural aumentando de manera significativa debido al crecimiento urbano acelerado.

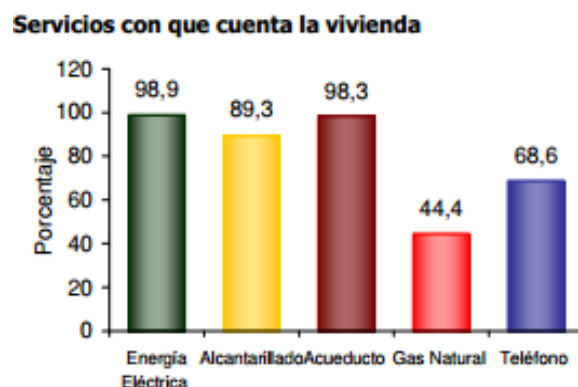


Grafico 3. Cobertura servicios públicos. Retomado de: Boletín censo general 2005. Perfil Chía Cundinamarca.

1.2.7. Usos del Suelo

Chía posee una clasificación de usos del suelo; en su parte urbana predomina la vivienda con un 69% de ocupación, 19% sin ocupar, industria 5.03%, Comercio 1.01%, equipamientos 3.79%, y cultivos con un 1.53%.

En la zona rural los usos se dividen de esta manera; vivienda 41.82%, Flores 32.84%, Industria 7.38%, comercio 4.68%, y equipamientos 13.28%. En el siguiente mapa se observa la distribución de los usos del suelo.

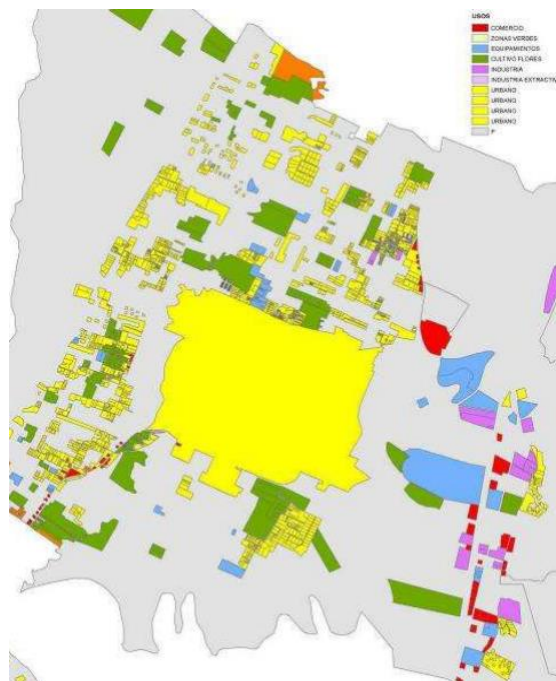


Imagen 6. Usos de Suelo Chía. Retomada de: conurbación y desarrollo sustentable: una estrategia de intervención para la integración regional caso: primer anillo metropolitano Bogotá- sabana de occidente.

La clasificación de los usos del suelo para el municipio, muestra una marcada tendencia a la ocupación por parte de vivienda, seguido de un gran porcentaje de uso sin asignación, dejando de lado la optimización de usos referentes a comercio e industria. Este punto es clave en el desarrollo del proyecto, debido a que de la reorganización de los usos del suelo que se proponga, puede expandir la capacidad económica del municipio, tanto para beneficio propio, como para ganar nivel de competitividad regional. Uno de los principales ejes que debe manejar Chía en cuestión de planeación urbana para poder crecer como municipio sostenible económicamente a futuro, depende de el manejo que se le de a su clasificación y repartición de los usos del suelo y el equilibrio que pueda mantener frente a amezas tangibles actualmente como puede ser un ejemplo, la creciente burbuja inmobiliaria que amenaza con llenar el municipio exclusivamente de proyectos de vivienda.

1.2.8. Infraestructura Vial

El sistema vial local de Chía presenta grandes problemas ya sea por la falta de mantenimiento o por la falta de coherencia en el trazado en su zona histórica ya que este no fue continuado, por la subdivisión de grandes predios para agrupaciones de vivienda. Por esto no se planeó la continuidad de estas vías presentándose confusión en su trazado (ver imagen 6).

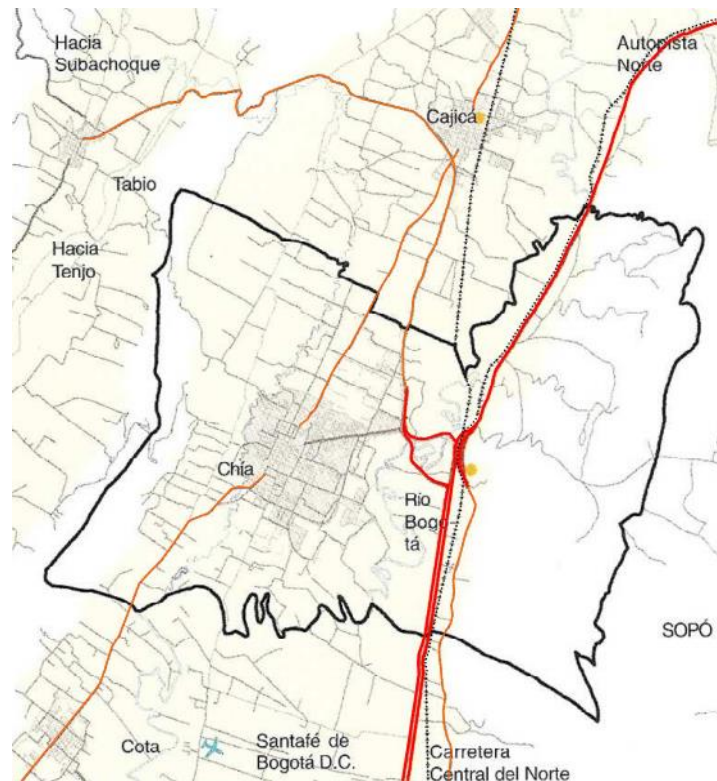


Imagen 7. Sistema vial de Chía. Retomada de: conurbación y desarrollo sustentable: una estrategia de intervención para la integración regional caso: primer anillo metropolitano Bogotá- sabana de occidente.

El resultado de esta falta tanto de planeación como de proyección, es que la infraestructura vial del municipio, en especial las vías de conexión con los municipios aledaños y la capital, no son

capaces de actuar de manera optima en las dinamicas de moviidad que se le exigen. El ejemplo mas claro, es la situación de la variante principal de Chía. Es la entrada al municipio, pero esta no esta en a capacidad para mantener el flujo vehicular que transita por ella, sumando a esto que es una vía por la que uno de sus principales usuarios, son vehiculos de carga pesada que deben entrar a la ciudad para conectarse con diferentes municipios a nivel regional. Debido a esto, la variante genera situaciones de colapso, llamese trancones, junto con un fenomeno e estancamiento economico que no es bien explotado, pudiendo ofrecer mas oportunidades de comercio para el sector.

Es por esto, que el mantenimiento, renovación y poryección de la malla vial de Chia, es un elemento fundamental para poder progresar en todas las dinamicas del municipio.

1.3 Marco Teórico

1.3.1. Tratamientos urbanísticos

Los Tratamientos Urbanísticos son el conjunto de procedimientos e instrumentos de planeación urbana y territorial que orientan de manera diferenciada, las intervenciones que se puedan realizar en el territorio, el espacio público y las edificaciones según las características físicas y las dinámicas del ámbito de aplicación, respecto a la utilización y aprovechamiento de suelos urbanos, definiendo responsabilidades como la valoración de características físicas, condiciones de infraestructura urbana pública y privada, contemplando en el plan de ordenamiento territorial.

Este instrumento de planeación orienta y regula el suelo urbano y en expansión urbanizable y no urbanizable, manzanas con un deterioro es sus condiciones en sus estructura urbana y normativa, predios para la recuperación ambiental.

Los tratamientos urbanísticos se clasifican en los siguientes:

Tratamiento de desarrollo

Es utilizado en zonas del suelo urbano o de expansión en áreas que deban incorporarse al desarrollo mediante procesos de urbanización como:

- **Producción de espacio público**

Mientras se adelante un proceso de urbanización se debe reservar las áreas para el espacio público

Las áreas de reserva por afectaciones de los sistemas generales como el vial se deberá ceder gratuitamente las zonas para este además de construir el andén con sus respectivas zonas de transición para los empalmes con las otras vías además deberá construir una calzada frente al terreno a urbanizar.

El urbanizador destinara y construirá las áreas de cesión obligatoria y gratuita de los municipios, resultante del proceso realizado en el predio. La cesión para áreas verdes será del 18% del área bruta del predio, correspondiente a las franjas de control ambiental de los sistemas generales urbanos.

- **Conformación de la malla vial local de cesión**

En todo terreno en proceso de urbanización se debe construir la malla vial, garantizando la continuidad con el sistema vial urbano existente; para así mismo permitir el acceso directo a zonas verdes y comunales, el cual podrá rematar en áreas de estacionamiento público

Las áreas delimitadas por vías locales de uso público, deben prever soluciones al tráfico vehicular, peatonal, y la correspondiente señalización y equipamiento para el buen funcionamiento del sistema vial, estas áreas de cesión no pueden superar tres hectáreas, en área de aplicación dotacional.

- **Planes Parciales y sus áreas mínimas en el área de desarrollo**

Las áreas mínimas establecidas para el desarrollo de los planes parciales es de 20 hectáreas en suelos de expansión, y en suelos urbanos es de 10 hectáreas.

- **Sistema de división de manzanas y loteo**

Consiste en la división y subdivisión de las manzanas en el área delimitada del tratamiento de desarrollo y planes parciales. Estas manzanas seleccionadas en el proceso de urbanización, durante el proceso de loteo genera las áreas de uso público, aplicándolo en áreas menores de propiedad individual, y propiedades vecinas.

- **Proyectos de VIS en el tratamiento de desarrollo**

A los proyectos de VIS se les aplicara la siguiente normatividad:

Desarrollo progresivo: Los proyectos de vivienda prioritaria podrán desarrollarse en forma progresiva, dando cumplimiento a las condiciones de ordenamiento, dotación de redes de servicios públicos, mediante un proceso concertado entre los promotores, la comunidad y la administración municipal.

La edificabilidad: Los proyectos de VIS adelantados por sistemas de loteo, se le aplicaran las normas volumétricas como una altura máxima de 2 pisos, aislamientos posteriores de 3 mts y un ante jardín de 1.50 mts.

- **Edificabilidad y densidad máxima en agrupaciones multifamiliares**

Se establecen los siguientes índices máximos de ocupación y construcción aplicables sobre el área útil del proyecto sin ningún tipo de afectación sobre lo dispuesto en la norma específica dispuesta en el tratamiento de desarrollo.

Índice de construcción (IC): 2,00

Índice de ocupación (IO): 0,40

Densidad máxima: 90.

Tratamiento de consolidación

El tratamiento de consolidación está dirigido a orientar el afianzamiento y el mantenimiento de las estructuras urbanas de la ciudad, para así generar una coherencia entre los usos del suelo y los sistemas estructurantes del espacio público.

Diagnóstico

Para llevar a cabo este trabajo de investigación, se requiere una metodología la cual nos traza las directrices a seguir, una de ellas es realizar un análisis y un diagnóstico de los elementos estructurantes de un plan parcial; como lo son los usos del suelo, la estructura ecológica y el espacio público, y los aspectos socio económicos. Por medio de este análisis y diagnóstico se esbozan unas primeras intenciones de lo que se pretende diseñar y proponer en el plan parcial para la renovación urbana del municipio de Chía.

1.3.2. Usos del suelo

Posicionar a Chía como uno de los municipios más competitivos de la región y la provincia sabana centro, se deben tener en cuenta factores como la productividad, sostenibilidad y sustentabilidad, movilidad, y habitabilidad; y de esta manera permitir un desarrollo social, económico, y urbanístico, el cual se enfoque a la conservación y preservación del medio ambiente; mejorando las condiciones de vida de los habitantes del municipio siendo incluyente de una manera equilibrada para garantizar una coherencia entre las estructuras urbanas y el medio ambiente.

Para el desarrollo de la propuesta del plan parcial de renovación urbana, se analizan los usos del suelo actuales de la variante Cota-Chía comprendido entre Andrés Carne de Res y Centro Chía.

Actualmente la falta de planeación en el municipio ha ocasionado una relación desmedida entre el uso del suelo residencial en comparación con otros usos, evidenciándose una incoherencia entre estos.

Las urbanizaciones entorno a la variante Cota-Chía produjeron usos del suelo concentrados en una mayor parte al uso residencial, dejando pequeñas áreas esparcidas para la destinación de usos comerciales, industriales y agrícolas, a lo largo de este corredor vial. En la siguiente imagen se puede observar la distribución de los usos del suelo en el municipio de Chía.

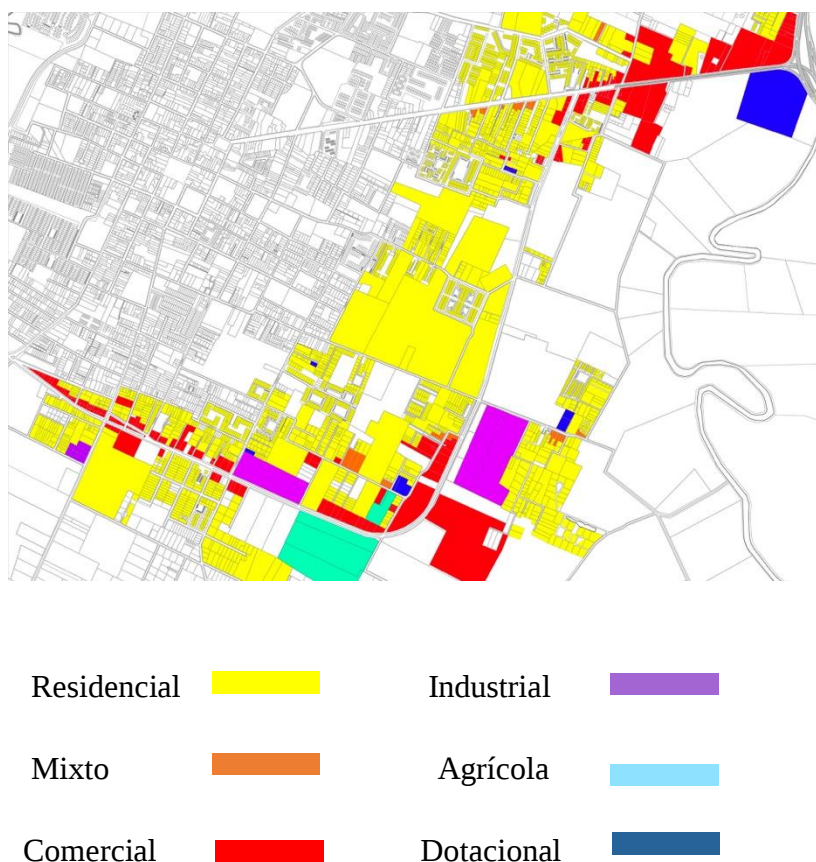


Imagen 8. Plano usos del suelo. Fuente: Bibliocad, Editado por Nicolás Zuñiga y Sebastián Hernández

Tanto en el sector urbano como en el rural, el uso principal del suelo municipal es el residencial con un 67.7%, la industria ocupa el 5% del área urbana y sus principales actividades son en el sector lácteo y la informática, los equipamientos ocupan el 4% del suelo; estos equipamientos en su mayoría se concentran y se enfocan en la educación ya que Chía es uno de los municipios con mayor oferta escolar de la región, el uso agrícola en el área rural del municipio se destina para el cultivo de flores con un 32.8% de ocupación siendo la actividad económica que más demanda

tierras en el área rural, y el comercio ocupa el 1% del uso del suelo, las actividades comerciales se enfocan hacia la atención y prestación de servicios, restaurantes y talleres mecánicos.

Chía registra un alto grado de urbanización dispersa, lo cual desestimula las actividades agrícolas, comerciales, e industriales debido a los altos costos de oportunidad de la renta del suelo. (plan económico para la competitividad de Chía).

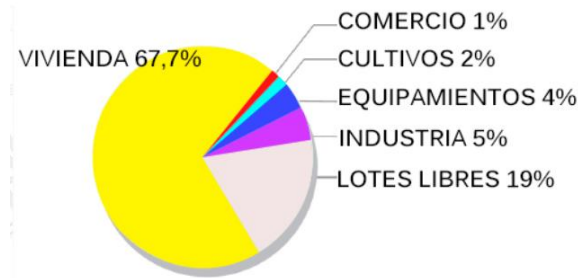


Grafico 4. Fuente: plan económico para la competitividad de Chía. Editado por Nicolás Zuñiga y Sebastián Hernández

Esto no solo afecta al desarrollo urbano y económico del municipio si no que desarrolla una serie de problemas tales como una mayor densificación, poca actividad comercial e industrial, grandes áreas sin espacio público carentes de una estructura ecológica, no solo afectando a la población actual si no a las generaciones futuras.

El municipio en los últimos años se ha potenciado como un foco de desarrollo económico por su conexión con Bogotá; esto ha fortalecido la migración de la población de la capital hacia el municipio, a través de esta manera se han venido desarrollando proyectos de vivienda sobre la variante Cota-Chía generando una expansión del casco urbano hacia las zonas rurales de Chía y otros municipios viviendo un proceso de desruralización; estos nuevos procesos de urbanización agotaron aún más la cantidad de lotes destinados para desarrollos ya sean industriales, comerciales o agrícolas.

1.3.3. Perfil de la vivienda Social

La tipología de vivienda más común en Chía son casas unifamiliares de dos o tres pisos en agrupaciones de vivienda; también hay una gran oferta de edificios de apartamentos.



Imagen 9. Proyecto VIS Ensueños del Saucedal. Fuente: Instituto de desarrollo urbano, vivienda y gestión territorial de Chía. Editado por: Nicolás Zuñiga y Sebastián Hernández.

Así como lo afirma en el plan de competitividad para la provincia de Sabana Centro Chía es considerado como una centralidad de articulación interna de la subregión, cuya función principal es brindar un espacio residencial y de servicios de alta calidad urbanística. De acuerdo con su condición de centralidad interior, el municipio deberá consolidar las áreas con las actividades ya existentes; controlar la expansión de vivienda y otras actividades de carácter suburbano, y definir polígonos de actividad agrícola de alta especialización.

Según lo estipulado en el plan de desarrollo 2012-2015 del municipio de Chía, se tendrán que construir durante el periodo de gobierno 1.143 viviendas de interés social en un área destinada para estos proyectos de 30.000 m² de suelo urbano para el desarrollo de proyectos de viviendas de interés social.

La gobernación de Chía durante el cuatrienio implementara un programa anual de mejoramiento de asentamientos humanos, seleccionando las familias más vulnerables de la población ya sea otorgando subsidios para el mejoramiento de las viviendas, y para la adquisición de vivienda nueva, estos subsidios se otorgan anualmente.

En el tramo de la variante Cota-Chía comprendido desde Andrés carne de res y Centro Chía, existe una disponibilidad de lotes para desarrollar proyectos de vivienda ya sea de interés social

o sin subsidio los cuales en la actualidad ya han sido desarrollados o empezaran próximamente nuevos proyectos; de esta manera generando una mayor densificación en el municipio sin contemplar que el ancho de las vías no soportan el tráfico durante las horas pico, tampoco consideran la falta de espacio público y de la estructura ecológica, provocando un deterioro mayor en las estructuras urbanas.

1.3.4. Perfil comercial

Las principales actividades comerciales en Chía son el comercio al por menor de diferentes tipos de productos, y el comercio al por mayor de vehículos. Aunque la mayoría de empresas comerciales son pequeñas, el nivel de ingreso por trabajador del comercio y el tamaño promedio de las empresas son superiores al promedio de Cundinamarca. Las mercancías que se comercian en el municipio proceden básicamente de Bogotá, y las que se venden por fuera se destinan a municipios del departamento diferentes de Bogotá. La empresas comerciales de Chía tienen mayor propensión a exportar, que el promedio de Cundinamarca. (plan económico para la competitividad de Chía).



Imagen 10. Sector comercial automotriz. Fuente: archivo personal.



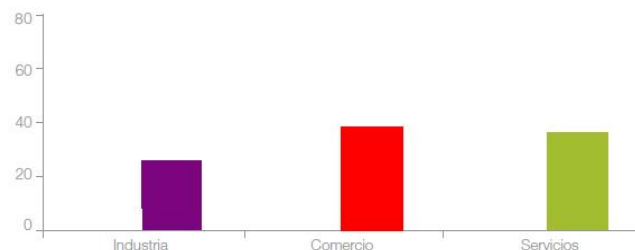
Imagen 11. Centro comercial. Fuente: archivo personal.

El comercio en Chía depende fuertemente de su cercanía con Bogotá; los subsectores más importantes del municipio son comercio al por menor de alimentos, 13,3% y 17,5%; restaurantes, 11,5% y 4,4%; comercio al por menor de prendas de vestir, 5,3% y 6,7%; comercio de vehículos automotores nuevos, 1,6% y 8,8%. Para el año 2005 en el municipio se concentran 1.425 empresas en el sector comercial las cuales representan el 69,3% de las empresas en la cabecera urbana; el sector comercial emplea a 3.421 personas.

1.3.6. Perfil industrial

Con base a los indicadores analizados, se estableció que existen numerosos micro establecimientos de carácter familiar orientados a la producción de bienes de consumo y al mercado interno. La presencia de grandes empresas del sector de lácteos, exportadoras, y agrícolas, y la existencia de empresas de autopartes y asociadas al sector comercial.

Los sectores de producción importantes en el municipio son la fabricación de productos eléctricos con un 28% de participación de empleo, la elaboración de productos lácteos 33%, la fabricación de productos de vidrio 17,5%, y la fabricación de textiles y prendas de vestir 62% y 0,9%.



Grafica 5. Sector industrial. Fuente: Dane 2005.

Todas las empresas del municipio de Chía con más de 20 empleados venden más del 70% de su producción fuera del municipio, mientras esta proporción correspondía al 12,2% en Cundinamarca; además el 25% de las empresas industriales de Chía, con más de 50 empleados, exporta más del 30% de su producto como es el caso de Parmalat en el sector lácteo.

Parmalat



Imagen 12. Parmalat lácteos. Fuente: Archivo personal.

1.3.6. Perfil Agrícola

Como lo afirma la cámara de comercio de Bogotá en el plan económico para la competitividad de Chía. La construcción de vivienda rural ha llevado a un incremento considerable del precio de

la tierra rural, lo cual ha afectado la rentabilidad y la producción agrícola; como consecuencia de esta situación hay una constante subdivisión de los predios del sector agrícola.

Además de esto, en el municipio existe escasez de recursos hídricos por la grave contaminación de sus principales afluentes como el Río Frío y el Río Bogotá, los cuales no son aptos para el consumo humano ni para actividades agrícolas como el riego de cultivos o la ganadería. Otra característica del sector es la alta participación de explotaciones agrícolas y pecuarias en pequeñas extensiones de tierra; los cultivos de peces son una de las principales actividades desarrolladas en pequeñas extensiones de tierra, los cultivos de flores son la principal actividad la cual emplea a una mayor población de mujeres.

La papa es el producto de mayor participación en la producción agrícola con una ocupación en el uso del suelo rural del 75%; otros productos de gran importancia agrícola, son el maíz 42%, arveja 14%, lechuga 9%, acelga 9%, brócoli 7%, cilantro 6% y remolacha 5%.

1.3.7. Vías y su Tipología

El municipio posee dos grandes ejes viales predominantes: la variante Cota-Chía y la Autopista norte, por lo cual su densidad en km² en infraestructura vial es mayor a la de los demás municipios de la provincia sabana centro, estas dos vías le permiten al municipio tener una mayor competitividad regional por su fácil comunicación con el sistema vial del país, contemplando la facilidad con la que entran y salen mercancías, produciendo una buena movilidad.

También posee una vía al interior del municipio que comunica a esto con Tenjo y Tabio. De acuerdo con el POT (1999), las vías internas del casco urbano presentan problemas por falta de planeación, lo cual genera poca fluidez en el tráfico, ya sea en el casco urbano o las zonas rurales cercanas.

Esta variante Cota-Chía es una vía de 13 km tipo VR3 de 16.00 metros de ancho, este eje vial es pavimentado en todo su recorrido pero presenta problemas por falta de mantenimiento por parte

de la gobernación de Chía y Cota, se puede transitar en esta vía sin dificultad con un tiempo estimado de 40 minutos para recorrerla.

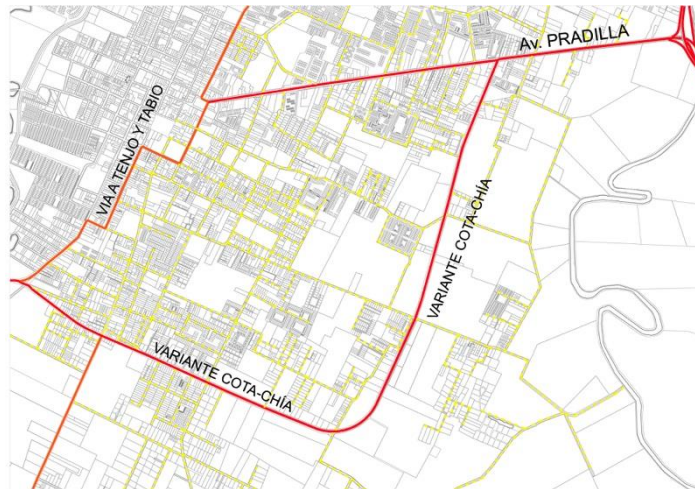


Imagen 13. Plano sistema vial. Fuente: Bibliocad, Editado por Nicolás Zuñiga y Sebastián Hernández.

En 2001 el número de personas por vehículo de servicio público es de 18.1, superior al de otros grandes municipios de Cundinamarca; para este mismo año se encuentran registrados 105.896 vehículos de los cuales 3.493 eran de servicio público, por lo cual la oferta de transporte a aumentado con el transcurrir de los años a tal punto de saturar el sistema vial en las horas pico.

Tipos de Vías

En el municipio de Chía se identificaron 3 tipos de vías:

- **VÍA RURAL TIPO VR3**

Esta es una vía de 16.00 metros de ancho, sus componentes son antejardines, una berma a cada lado y dos calzadas cada una en sentido opuesto.



Imagen 14. Planta y Alzado de una vía VR3.Fuente: POT barranquilla, Anexo 6 perfiles viales.

- **VIA TIPO V4**

Esta es una vía de 25.00 metros de ancho, sus componentes son dos calzadas vehiculares con dos carriles cada uno, un separador, una franja para servicios públicos, un andén y un ante jardín; pero en el tramo de las Av. Pradilla se refleja que no existen algunos de estos elementos mencionados o se encuentran en mal estado.

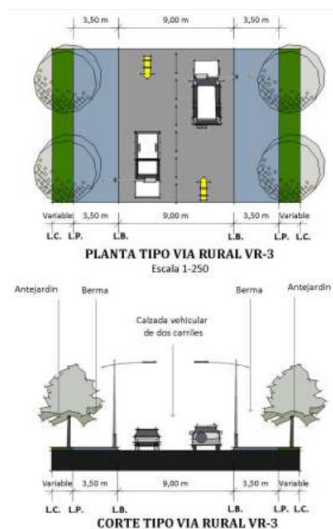


Imagen 15. Planta y Alzado de una vía V4.Fuente: POT barranquilla, Anexo 6 perfiles viales.

- **VÍA TIPO V6**

Esta es una vía barrial de 13.00 metros de ancho, sus componentes es una calzada de dos carriles cada uno con un sentido, una franja para servicios públicos, andén, y un ante jardín; esta tipológica de vías en el municipio son comunes pero se ajustan a la disposición del espacio para el desarrollo de estas vías, sin embargo en Chía no se ve una trama urbana coherente lo cual causa problemas de movilidad.

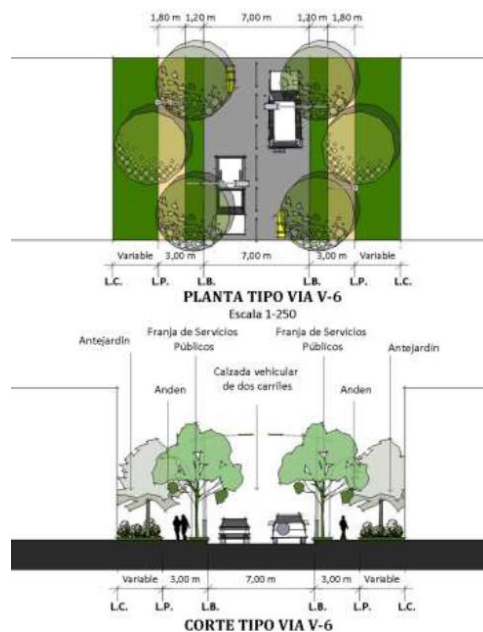


Imagen 16. Planta y Alzado de una vía V6.Fuente: POT barranquilla, Anexo 6 perfiles viales.

Troncal del Peaje

Esta es un importante proyecto estratégico de infraestructura urbana y de la región, el cual mejorara la movilidad en el municipio siendo más eficientes los transportes de bienes y productos así como de personas; la construcción de la troncal del peaje se llevara a cabo por medio del decreto No. 15 de 2014.

La troncal del peaje será una vía tipo V3, la cual parte desde la variante Cota-Chía, intersección carrera 1 con carrera 2, determinado como el punto inicial donde se terminara en la Autopista

norte; esta vía atravesara los predios de la hacienda Cuernavaca y Mazuera, frente al peaje de Andes, tendrá una longitud de 3.2 km, construyéndose un puente elevado sobre el Río Bogotá. Este proyecto se deberá realizar de acuerdo con las disposiciones del POT del municipio de Chía.

1.3.8. Estructura ecológica y espacio público

El municipio de Chía es un municipio el cual posee una fertilidad moderada en la mayoría de sus tierras siendo propicio para los cultivos agrícolas y la ganadería, en su casco urbano en especial en el tramo de la variante Cota-Chía las urbanizaciones generaron en el municipio una alta densificación y redujeron el espacio público a tal punto de ser este casi inexistente, es importante resaltar que el espacio público no solo son los andenes y alamedas; si no una serie de elementos que proporcionen una integridad entre el entorno urbano y los seres humanos.

Chía posee una baja calidad de espacio público y sobretodo de una estructura ecológica sostenible que aporte a la salud y bienestar de los ciudadanos, ya que la estructura ecológica más importante del municipio como lo es el cerro de la Valvanera queda alejado del caso urbano. Este posee dos afluentes como el Río Frio y el Río Bogotá, la alta contaminación del río Bogotá afecta el desarrollo positivo de la estructura ecológica sumándose a esto una baja densidad de especies nativas y foráneas de árboles, y de zonas verdes, desmejorando la calidad del espacio público del municipio en el casco urbano en especial sobre la variante Cota-Chía.

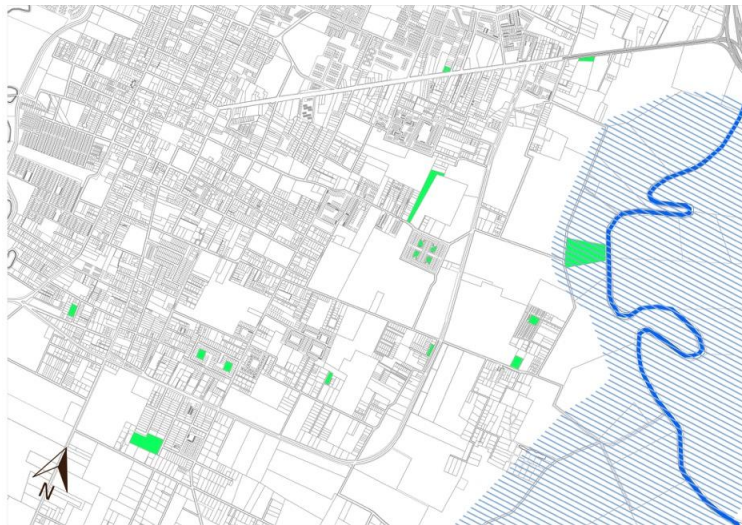
Este déficit de la estructura ecológica y de espacio público se ha intensificado en los últimos años por la expansión del municipio; como se observa en el corredor vial de la variante Cota-Chía el cual en el plano se identifican las zonas verdes y se denota una incoherencia en la conexión o articulación.

Según la OMS (organización mundial de la salud), las ciudades deben tener entre 10 a 15 m² de espacio público y de zonas verdes por persona. El secretario de planeación del municipio afirma que en la actualidad Chía posee 3 m² de espacio público por habitante siendo muy inferior al de Bogotá y al ideal de la OMS, por lo cual se está trabajando para aumentar ese indicador. Del

mismo modo, enfatizó en que se haga una protección de los cerros, en áreas que sean públicas y que sean protegidas de la depredación ambiental.

La gobernación del municipio de Chía y el banco inmobiliario de Chía por medio de un proceso de compra de predios han adquirido 460.000 m² para proyectos de espacio público lo cual favorecerá a 1.500 personas, estos predios se encuentran distribuidos entre la zona rural y el casco urbano.

Las temporadas invernales en el país, también afectan al municipio en su zona rural y en casco urbano, estas temporadas climatológicas provocan un aumento en las precipitaciones ocasionando que el río Bogotá pierda su cauce y se desborde, inundando grandes extensiones del territorio, siendo los más afectados son los sectores agrícolas, comerciales, e industriales. La siguiente imagen contiene el cauce del Río Bogotá, el área de inundación, y las zonas verdes identificadas en los barrios que colindan con la variante Cota-Chía



Convenciones

Río Bogotá  Zonas verdes y espacio publico 

Nivel de inundación 

[Imagen 17. Plano estructura ecológica y espacio público. Fuente: Bibliocad, Editado por Nicolás Zuñiga y Sebastián Hernández](#)

1.3.9. Estructura Socioeconómica

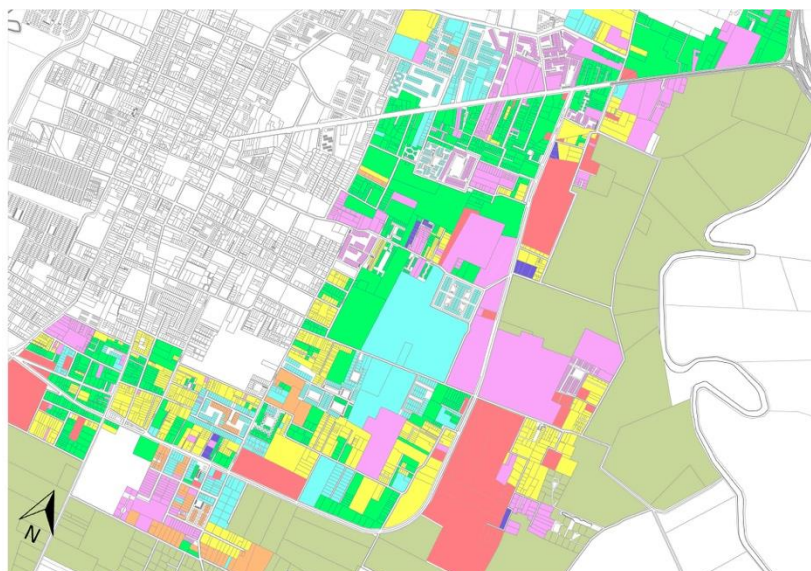
Estratificación socioeconómica

El decreto 014 del 2002 se adopta la estratificación socioeconómica de los centros poblados del municipio de Chía, la alcaldía efectuó el estudio y la implementación de los estratos empleando la metodología suministrada por el Departamento de Planeación Nacional, sugiriendo estratos 1, 2, 3 para la zona rural y 1, 2, 3, 4, y 5 para el área urbana.

Además este decreto estableció un comité regulador, el cual es el ente encargado de efectuar los estudios y análisis para asignar los estratos en el municipio, este comité es el responsable de la aplicación correcta del estrato y de no ser así este mismo ente recibe las quejas y reclamos por sus desaciertos.

La estratificación se actualizara cada vez se sea necesario, y será realizado por un grupo especializado el cual analiza variables como a infra estructura de la vivienda, el entorno y el perfil económico del propietario.

Chía ha presentado un tipo de urbanización disperso que ha llevado a un cosante cambio urbanístico y de sus estructuras funcionales lo cual tiene una consecuencia de sobrevaloración en la renta del suelo. Como se observa en los barrios aledaños a la Variante Cota-Chía entre el tramo desde Andrés carne de res hasta Centro Chía, estos barrios poseen una estratificación dispar y sin una coherencia, ya que existen manzanas en donde pueden albergar hasta 3 tipos de estratos distintos como se identifica en el siguiente plano.



Estrato 1		Estrato		Estrato 5		Estrato Comercial	
Estrato 3		Estrato 4		Sin Estrato			

Imagen 18. Plano estratificación socioeconómica. Fuente: Bibliocad, Editado por Nicolás Zuñiga y Sebastián Hernández.

Población

Las diferencias presentadas en la población del Municipio de Chía no son tan marcadas con respecto a Bogotá y el Departamento en general, dentro de su población se encuentra un número importante de población en edad de trabajar. El tamaño de la población en edad productiva es de 15 a 64 años, y representa el 63,8% del total de la población del municipio y casi un tercio de la población es menor de 15 años. Teniendo en cuenta datos obtenidos del censo del Dane en 2005, se puede observar en los siguientes cuadros la composición de la población por edad y sexo.

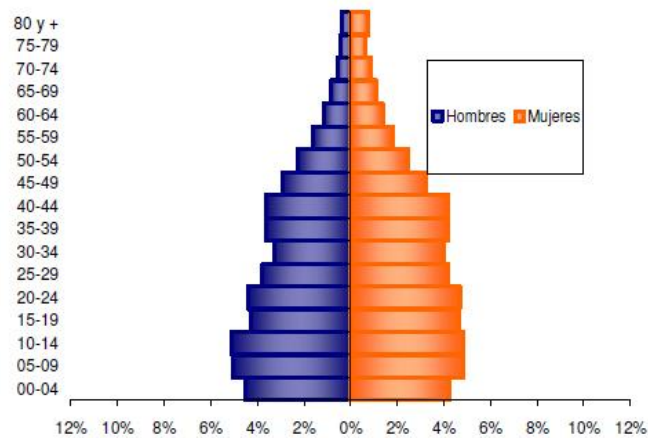


Grafico 6. Población por edad y sexo. Fuente: Boletín Dane 2005.

La población del municipio de Chía ha presentado un crecimiento acelerado que ha tenido mayor impacto en la zona urbana pues pasó de tener 1.585 habitantes en el año 1938, a tener 47.180 habitantes en 1993, mientras que el número de habitantes en la zona rural disminuyó para los mismos años, para 1938 la zona rural presentaba una mayor cantidad de población que la zona urbana con 6.525 habitantes mientras que para 1993 este comportamiento fue diferente, pues para éste año la población rural había disminuido llegando a tener 4.573 habitantes, este comportamiento puede en parte explicar el proceso de desruralización por el que viene atravesando el Municipio de Chía. (Vargas y Cifuentes, 2006).

Educación

El desempeño del municipio en el sector educativo es bueno en comparación con el resto de la región. En Chía se localizan muchas instituciones educativas como colegios y universidades que les proveen educación de buena calidad a los estudiantes de estratos bajos, medio, y altos de Bogotá. Así mismo, las tasas de asistencia escolar y la escolaridad promedio, confirman la existencia de una población más educada que el promedio nacional y departamental.

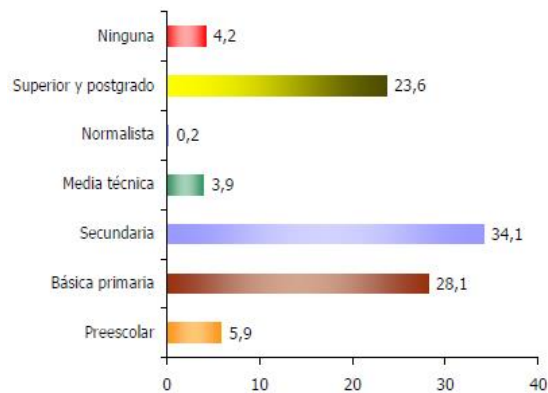


Grafico 7. Nivel educativo. Fuente: Boletín Dane 2005.

El 28,1% de la población residente en CHIA, ha alcanzado el nivel básica primaria; el 34,1% ha alcanzado secundaria y el 23,6% el nivel superior y postgrado, la población residente sin ningún nivel educativo es el 4,2%.

La cobertura y la calidad es un factor estratégico para la competitividad del municipio. Los resultados de los exámenes del ICFES muestran que la calidad de la educación es mejor en los colegios de Chía que en el promedio regional. Sin embargo se evidencian problemas de calidad en la enseñanza dentro del municipio.

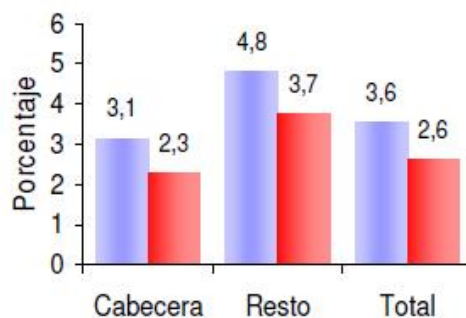


Grafico 8. Tasa de analfabetismo. Fuente: Boletín Dane 2005.

El 3,6% de la población de 5 años y más y el 2,6% de 15 años y más de Chía no sabe leer y escribir.

El municipio brinda una facilidad de acceso a la educación por su cobertura educativa para la región en especial su cercanía con Bogotá. Es clara una falta de articulación entre las entidades productivas del municipio con las instituciones educativas, aunque actualmente existen acuerdos entre algunas instituciones educativas y empresas del sector para gestionar una contribución al desarrollo del municipio.

Salud

La Cámara de Comercio de Bogotá afirma, que la reducción de las muertes violentas durante la década del noventa y los principios del nuevo siglo, le dan a Chía una ventaja competitiva respecto a los demás municipios del departamento. A diferencia de lo que sucede en el resto del país donde la principal causa de muerte son los homicidios, en Chía la principal causa de muerte son las enfermedades isquémicas del corazón, con un 18,9% del total de muertes; le siguen las infecciones respiratorias agudas 7,4% y las enfermedades cerebro vasculares 6,8%.

La tasa de mortalidad infantil por cada mil nacidos es la más baja 17.5%, en comparación con la nacional 33.9%, departamental 30.4%, y con Bogotá 21.6%. (plan económico para la competitividad de Chía).

El Municipio tiene un cobertura moderada pues cubre a gran parte de la población a través de EPS, ARS y SISBEN, en todos los estratos, esto indica que le municipio brinda una adecuada seguridad social a su población, buscando mejorar su calidad de vida. La importancia de estos dos indicadores evidencia una mejoría en la calidad de vida de los habitantes.

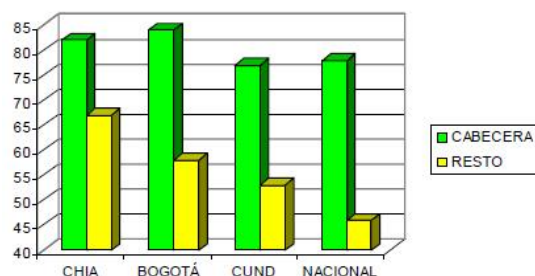


Grafico 9. Calidad de vida. Fuente: Boletín Dane 2005

Equipamientos

En el municipio existe una gran oferta de equipamientos de carácter educativo, pero son muy pocos los destinados hacia la cultura o recreación, esto se debe a la falta de planeación y escasos de espacio para el desarrollo de estos elementos urbanísticos que sirven para unir a las comunidades, la gobernación de Chía a destinado más recursos para la creación de nuevos equipamientos destinados a toda la población y visitantes.

Pero en los equipamiento actuales no se ve una relación o conexión entre ellos que les permita relacionarse con otras estructuras urbanas como zonas verdes o espacio público.

En el siguiente plano se identifican los equipamientos que se encuentran cercanos a la variante Cota-Chía, y se evidencia su contexto urbano el cual no tiene una articulación adecuada con ellos.



Colegios privados ■

Colegios Públicos ■

Hospital ■

[Imagen 19. Plano equipamientos. Fuente: Bibliocad, Editado por Nicolás Zuñiga y Sebastián Hernández.](#)

1.4. Marco Conceptual

Es importante definir y diferenciar los conceptos y términos, que se usaran a lo largo de la investigación.

- **Vía Variante:**

Es una vía que circula alrededor o parcialmente al interior una ciudad o centro urbano con el fin de que el flujo vehicular circule sin la intención de entrar a la ciudad, eligiendo el acceso que más les interese para entrar en ella o seguir por la vía, evitando en gran medida entrar a la zona urbana con una movilidad mejorada debido a que los vehículos pueden transitar a una mayor velocidad.

- **Plan Parcial:**

Es un instrumento de planificación urbana y territorial que establece el aprovechamiento de los espacios privados, con la asignación de sus usos específicos, intensidades de uso, así como las obligaciones de cesión, construcción y dotación de equipamientos, espacios y servicios públicos, que permitirán la ejecución asociada de los proyectos específicos de urbanización definiendo las características y pasos a seguir según las necesidades del sector donde se estipule plantearlo; obteniendo un ámbito urbano construido, habitado y planeado. (Decreto 364 de 2013).

- **Renovación:**

La palabra renovar viene del latín *renovare*, el cual significa; hacer como de Nuevo una cosa, o volverla a su primer estado. Se conoce en el campo de la arquitectura y el urbanismo como los cambios de la infraestructura de una sociedad para adaptar ciertas zonas de la ciudad a unas nuevas necesidades y costumbres.

- **Renovación Urbana:**

Es el reordenamiento de la estructura urbana de zonas de la ciudad que han perdido funcionalidad, calidad habitacional, presentan deterioro de sus actividades, o en las que se ha degradado el espacio libre o el espacio edificado.

- **Movilidad:**

Es una referencia para los problemas de movilidad, el cual tiene como objetivo principal dar solución al transporte siendo equitativo con en uso la malla vial, facilitando las necesidades de transitar de un lugar a otro mercancías y personas dentro del territorio regional o urbano.

- **Transporte público:**

Servicio regulado por el estado y por operadores privados que presta el servicio para el desplazamiento a todo el público en general por el cual se cobra una tarifa para su propio mantenimiento.

- **Transporte urbano e interurbano:**

Son desplazamientos realizados dentro de una ciudad o límite de un municipio por vehículos trasportando bienes o personas.

- **Espacio Público:**

Está constituido por el conjunto de bienes arquitectónicos y áreas requeridas para la circulación peatonal, áreas de recreación pública, para seguridad, plazas, zonas verdes y similares; necesarias para la instalación y mantenimiento del mobiliario urbano, y sitios de interés cultural e histórico, para la preservación del paisaje urbano.

- **Diseño Urbano:**

El Diseño Urbano es una disciplina dentro del campo más amplio del Planeamiento Urbano que tiene como fin dar forma al espacio público de las ciudades o asentamientos humanos, con criterios fundamentales como los estéticos, físicos y funcionales para el desarrollo de nuevos lineamientos que permitan planear físicamente un espacio público; estas unidades de análisis que se utilizan en el diseño urbano son la región, el centro urbano, y el área urbana, buscando una solución a los problemas urbanos que afectan el desarrollo de las actividades de una ciudad en crecimiento.

- **Movilidad peatonal:**

Es la facilidad en el desplazamiento de los peatones para acceder o interactuar en un espacio público. En términos prácticos implica que los peatones logren: llegar, ingresar, usar, salir, de los espacios de origen o destino referidos a intereses particulares.

- **Andenes:**

Son espacios peatonales destinados a la libre movilización de los ciudadanos. En su diseño, los andenes deben ser continuos y a nivel, sin generar obstáculos con los predios

colindantes y tratados con materiales duros y antideslizantes, garantizando el desplazamiento de personas con alguna limitación.

Su conectividad debe darse longitudinal y transversal para que los usuarios puedan desplazarse sin ningún problema. Esta infraestructura debe prever en lo posible tres franjas: la aboradora, la peatonal y la de acceso a predios.

- **Mobiliario:**

Son elementos útiles para que la movilidad se efectúe, pero a su vez ocupan un lugar en el espacio, por lo que deben ser ubicados en zonas estratégicas de tal manera que no interrumpen el flujo peatonal.

Para realizar la implementación de una Vía Variante para tráfico pesado y un plan parcial para la renovación urbana de la Av. Pradilla; lo cual busca dar una configuración físico espacial al contexto urbano del municipio de Chía para así mismo potenciar su desarrollo urbano y rural, hacia la región para un desarrollo económico abarcando diferentes campos en intensidades entre la región y ciudad.

1.5 [Referente](#)

Plan de Renovación Urbana del entorno del río Manzanares en Madrid, España.

Este plan de renovación urbana aprobado por el ayuntamiento de Madrid es una estrategia sistematizada de rehabilitación y renovación de las edificaciones residencial, comercial que forman el frente del río Manzanares y la Avenida de Portugal; este plan es instrumento generador en un ámbito urbano de extraordinaria centralidad y representatividad para la ciudad de Madrid el cual es un integrador en el ámbito social y económico, en el eje fluvial más importante recuperado, la intervención sobre la edificación privada y el tejido de actividades urbano; siendo uno de los grandes proyectos de Madrid que lograron dar solución a los problemas de la ciudad.

Las pautas para la mejora de la envolvente de las edificaciones que conforman los distintos frentes urbanos del río Manzanares y la Av. Portugal constituyen un cerramiento

vertical de estos espacios públicos con una revitalización de cada uno de estos edificios ya sea en sus fachadas o al interior, ocupando cerca de 390 ha y casi 30.000 viviendas en un recorrido de 8 km sobre el borde del río y 2 km sobre la Av. Portugal.

El plan de renovación establece tres escenarios de actuación a corto, medio y largo plazo, en 4, 8 y 12 años respectivamente, exigiendo coordinar e incentivar a los propietarios privados, para así mismo proyectar una imagen unitaria que expresen la dinámica del cambio en los barrios y la identidad del río como espacio de centralidad. Las actuaciones del alcalde Alberto Ruiz en el entorno del río Manzanares constituyen un ejemplo a seguir de intervención y renovación urbana.

El plan está contemplado para desarrollarse en tres etapas, que paulatinamente impulsaran el sector como una centralidad económica y residencial con una identidad única basada en un eje ambiental y sostenible.

- La primera etapa: Comienza con el traslado de la infraestructura vial al subsuelo, manteniendo el esquema de nodos, intersecciones, y conexiones con el entorno; debido a la construcción de la M30 que por la falta de una evaluación ambiental degradó el medio ambiente del río.
- La segunda etapa: Consistirá en dar forma al espacio público resultante de 120 hectáreas usadas para la articulación de seis distritos colindantes con el borde del río, introduciendo nuevas conexiones entre estos por medio del espacio público. Se contempla para las edificaciones que queden sobre el borde del río una rehabilitación en sus fachadas y la articulación de su zócalo comercial.
- La tercera etapa: Comienza con la rehabilitación y reurbanización de los espacios públicos por lo que esto generará una fuerte actividad económica y de revalorización urbana, regenerando esta centralidad a partir de la gestión y planeación de Madrid.



Imagen 20. Mapa Intervención río Manzanares y Av. Portugal.

Fuente:<http://urbane.aq.upm.es/miscelanea/view/plan-de-renovaci-n-urbana-del-entorno-del-r-o-manzanares-en-madrid/full>. **Edición:** Juan Sebastián Hernández Cárdenas, Juan Nicolás Zúñiga Gaitán.

Las propuestas de rehabilitación y renovación, criterios y actuaciones

Están elaboradas a partir del proceso de información y diagnóstico con propuestas, como alternativa a un desarrollo lineal de la estructura socioeconómica de los residentes y propietarios, y de la estructura urbana de sus actividades económicas y funcionales.

Las manzanas situadas en primera línea que configuran las actuales fachadas del borde de río, se les propone un primer objetivo de ir introduciendo mejoras internas, en sus condiciones de eficiencia energética, habitabilidad, accesibilidad y también externas, en su envolvente, que contribuyan en mejorar su imagen urbana actual basados en la sostenibilidad y sustentabilidad urbana. Separando dos categorías para su ejecución:

- **Rehabilitación:** con distintos grados de intervención, poniendo en valor la edificación y el espacio libre privado, con el objetivo de su mejor adecuación a nuevos criterios funcionales, medioambientales y estéticos, aplicable a 22.000 viviendas.
- **Revitalización y Renovación:** Mediante la actuación coordinada en conjuntos urbanos a orillas del río, impulsando la transformación social y económica del contexto, con el desarrollo de proyectos nuevos y la reconversión de edificios.

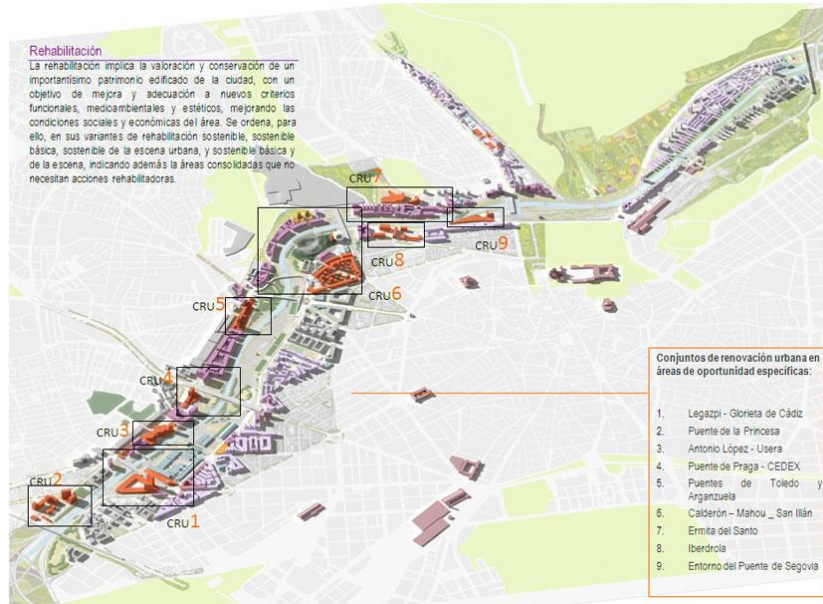


Imagen 21. Mapa Etapas río Manzanares y Av. Portugal Fuente: <http://urban-e.aq.upm.es/miscelanea/view/plan-de-renovaci-n-urbana-del-entorno-del-r-o-manzanares-en-madrid/full> Edición: Juan Sebastián Hernández Cárdenas, Juan Nicolás Zúñiga Gaitán.

Cómo ejecutar el Plan:

Mediante vías de financiación de entre las distintas administraciones, con modificaciones en la normativa actual y de las condiciones urbanísticas, de rehabilitación y mantenimiento.

Quién ejecuta el Plan:

A los propietarios privados les corresponden responsabilidades en el mantenimiento y conservación de la vivienda y la fachada. La responsabilidad pública consiste en la coordinación de un proyecto que culmina un proceso de inversión pública muy importante, asumiendo además nuevos retos y obligaciones relacionadas con la sostenibilidad urbana.

Cuándo ejecutar el Plan de Renovación Urbana del entorno del Manzanares:

Un proceso convencional que se basara en la modificación del planeamiento y El programa de desarrollo tiene que prever actuaciones a corto plazo, con proyectos piloto demostrativos, con fuerte implicación municipal, y un programa con compromisos a medio y largo plazo.

1.6. Marco Legal

Este documento se regiría en su parte propositiva en el P.O.T de Chía el cual contempla los siguientes títulos y artículos más relevantes para desarrollar esta investigación.

Titulo 1 Componente general del plan de ordenamiento territorial del municipio de chía

- **Artículo 9:** Áreas del sistema vial

Titulo 2 COMPONENTE URBANO DEL PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL DEL MUNICIPIO DE CHÍA

- **Artículo 39:** Componentes de los sistemas estructurantes del territorio urbano
- **Artículo 47:** Definición y elementos del sistema vial
- **Artículo 48:** El sistema de transporte
- **Artículo 49:** Plan vial y de transporte publico
- **Artículo 50:** Afectaciones por reserva vial y de transporte
- **Artículo 60:** Cesiones
 - 60.1 Cesión tipo A
 - 60.2 Cesión tipo B
- **Artículo 67.** Conformación de la Red Vial Arterial en Desarrollos por Urbanización
- **Artículo 68.** Conformación de la Red Vial Local en Desarrollos por Urbanización

-
- **Artículo 69.** Conformación del Sistema de Áreas Recreativas de Uso Público en Desarrollos por Urbanización
 - 69.4 Cesión Tipo A en usos diferentes a vivienda
 - 69.5 Localización de las Áreas de Cesión Tipo A
 - **Artículo 78.** Ejes Viales de Tratamiento de Actualización
 - **Artículo 84.** Planes de Renovación Urbana
 - **Artículo 99.** Sistema Verde Municipal de Chía

Titulo 3 COMPONENTE RURAL DEL PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL DEL MUNICIPIO DE CHIA

- **Artículo 181.** Elementos del sistema vial
- **Artículo 182.** El sistema de transporte
- **Artículo 183.** Plan vial arterial y de transporte público
- **Artículo 184.** Afectaciones por reserva vial y de transporte
 - Artículo 194. Áreas de afectación y cesiones
 - 194.1 Afectaciones
 - 194.2 Cesiones para vías locales de acceso
 - 194.3 Otras cesiones: Cesiones Tipo A y Tipo B

DE LA CLASIFICACION DE LOS USOS DEL SUELO

- **Artículo 6.** Clases de uso del suelo.

De acuerdo con los artículos 30, 31, 32, 33, 34 y 35 de la ley 388 de 1997, el POT de Chía, contempla normas de uso y manejo para el suelo urbano, rural, suburbano y de protección, de acuerdo con las siguientes definiciones.

- 6.1.-El suelo urbano:

Está constituido por las áreas del territorio Municipal destinadas a usos urbanos por el Plan de Ordenamiento, que cuenten con infraestructura vial y redes primarias de energía, acueducto y alcantarillado, posibilitándose su urbanización y edificación.

- 6.2.-El suelo rural:

Está constituido por terrenos no aptos para el uso urbano, por razones de oportunidad, o por su destinación a usos agrícolas, ganaderos, forestales, turísticos, recreativos, institucionales, de explotación de recursos naturales y actividades análogas.

- 6.3.-El suelo suburbano:

Está constituido por las áreas ubicadas dentro del suelo rural, en las que se mezclan los usos del suelo y las formas de vida del campo y la ciudad, que puedan ser objeto de desarrollo con restricciones de uso, de intensidad y de densidad, garantizando el autoabastecimiento en servicios públicos domiciliarios, de conformidad con lo establecido en las leyes 99 de 1993 y 142 de 1994.

- 6.4.-El suelo de expansión urbana:

Está constituido por la porción del territorio municipal destinada a la expansión urbana, que se habilitará para el uso urbano durante la vigencia del Plan de Ordenamiento, según lo determinen los programas de ejecución.

La determinación de este suelo se ajustará a las previsiones de crecimiento del municipio y a la posibilidad de dotación con infraestructura para el sistema vial, de transporte, de servicios públicos domiciliarios, áreas libres y parques y equipamiento colectivo de interés público y social.

Dentro de la categoría de suelo de expansión urbana podrán incluirse áreas de desarrollo concertado a través de procesos que definan la convivencia y las condiciones para su desarrollo mediante su adecuación y habilitación urbanística a cargo de sus propietarios pero cuyo desarrollo estará condicionado a la adecuación previa de las áreas programadas.

- 6.5.-El suelo de protección:

Está constituido por las zonas y áreas de terrenos localizados dentro de cualquiera de las anteriores clases, que por sus características geográficas, paisajísticas, culturales y ambientales, o por formar parte de las áreas de utilidad pública para las infraestructuras de provisión de servicios públicos domiciliarios o de las áreas de amenazas y riesgo no mitigable para la localización de asentamientos humanos, tiene restringida la posibilidad de urbanizarse o de utilizarse en actividades productivas agropecuarias, forestales u otras.

El uso del espacio público se contempla desde La Constitución Política de Colombia

- **Artículo 82:** Como deber fundamental del estado velar por la protección de la integridad del espacio público y por su destinación al uso común, el cual prevalece sobre el interés particular

CAPITULO 1

1.1. TIPOS DE TRATAMIENTO Y SU APLICACIÓN EN EL PROYECTO.

Desde la introducción, pasando por la metodología inicial de este documento, se ha hecho un acercamiento teórico a la definición de cada uno de los tratamientos urbanísticos vigentes para las intervenciones en Colombia.

Sin embargo, aunque la información suministrada es de diseño.

Aunque la selección del tratamiento urbanístico para la zona de intervención es Renovación Urbana, tanto por diagnóstico como por reconocimiento personal del lugar, todo esto apoyado en el marco legal que nos brinda el P.O.T. del municipio, cabe señalar que la zona de intervención permite el diseño completo del proyecto, refiriéndose con esto a la total disposición de la normativa urbana para el área a intervenir, la creación o eliminación de vías existentes, la clasificación de los usos del suelo y la morfología de la trama y trazado urbano.

Pero para poder explicar el proceso de integración de la propuesta de diseño, apoyada en el marco normativo que brinda el tratamiento de renovación, hay que hacer énfasis en su definición puntual y la manera en que será aplicado en la propuesta de diseño.

1.1.1. Tratamiento de Renovación Urbana

La definición que se tiene para el Tratamiento de Renovación Urbana según la cartilla de preguntas y respuestas de la alcaldía de Medellín es : “Parte de identificar alto deterioro y subutilización de la capacidad instalada de una porción del territorio, casi siempre de localización central y estratégica, así como la necesidad de reorientar la tendencia en el uso y el aprovechamiento con mayor intensidad. Es el área que presenta el mayor potencial de re densificación y generación de plusvalías por la magnitud de las intervenciones, puede replantear el trazado de las vías, la configuración de manzanas, realizar integración de predios, reconstrucción del espacio libre y el edificado. Sobre la población afectada y en condiciones de

vulnerabilidad se aplica el derecho a la protección de moradores.” Se toma como referencia la definición de esta cartilla, debido a la claridad con la que se explica este tratamiento urbano para la captación por parte del grueso de la ciudadanía.

Lo que nos dice esta definición, es que este tratamiento se aplica sobre zonas que han perdido su capacidad urbana, es decir están subutilizando el territorio con actividades y elementos físicos que podrían aprovecharse de mejor manera para potenciar el aprovechamiento de los usos del suelo para los que están destinados, así como una mayor densificación habitacional, todo esto sumado a la necesidad de ser ejecutado única y exclusivamente por medio de plan Parcial.

1.1.2 Renovación Urbana como herramienta de renovación social.

El concepto que se tiene de renovación urbana desde la perspectiva del usuario, es decir, el habitante de el sector a intervenir tiende a ser de carácter negativo, lo que repercute en la percepción y aceptación final de una intervención de este calibre impidiendo en muchos casos el pleno desarrollo del objetivo inicial. Es por eso, que se debe comenzar a entender a la renovación urbana como una herramienta de renovación social y no sólo de intervención sobre la infraestructura física, cómo se sustenta en la columna de opinión de la edición 220 de la Revista Escala : “ El continuo proceso de acción y transformación de los tejidos urbanos, pero también de la arquitectura que sobre ellos se asienta, reconoce la dinámica casi biológica de la acción constructiva, con la que el hombre asegura la actualidad e inmanencia de la cultura, en un profundo proceso de relación entre pasado y futuro que da sentido al espacio urbano como espacio social. Por lo tanto, la responsabilidad no es tan sólo con la situación del presente y las urgencias de corto plazo, como pareciera sugerir el marcado énfasis de las intervenciones de los gobiernos realizan en búsqueda de movilidades vehiculares y competitividad económica, se trata de responsabilidades compartidas por actores sociales y culturales que no sólo garantizan el presente, sino la sostenibilidad del desarrollo y la cultura por venir.”

Esto quiere decir que el escenario de una intervención de renovación urbana en la que actualmente se le da la función de herramienta de gestión exclusiva para la reparación y actualización de los usos de un suelo que suponía tenían una función específica, que en la mayoría de los casos no se presentan, junto al mantenimiento parcial o total de una red de infraestructura, impide la inclusión de los usuarios de las zonas a intervenir dentro de las dinámicas de desarrollo y ejecución de los proyectos planteados, lo que conlleva por ende, a una intervención de intereses parcializada. Esta parcialización, puede reflejarse en uno de los puntos que se aborda en la propuesta de este trabajo, en cuanto nos referimos a la falta de proyección no sólo urbana, sino en todas las escalas de estudio, en el momento de construir ciudad, teniendo como resultados, por ejemplo el desinterés por el peatón.

De nuevo apoyándose en la columna de opinión de la edición 220 de la Revista Escala, cuando mencionan: “... el tema de los equipamientos de carácter público como parte fundamental de la construcción de la ciudad, cuyo auge en nuestras ciudades latinoamericanas ha permitido saldar la deuda social que el crecimiento económico y la globalización tienen con los mas pobres,... evidencia la necesidad de crear herramientas de gestión y estrategias alternativas de diseño que renueven el papel de arquitectos y urbanistas cumplen en los proceso de transformación urbana. El éxito de la participación de las comunidades en la planeación de su entorno ha partido sin duda de una nueva disposición que supera a clausura impuesta por el movimiento moderno y su tabula rasa a la gestión que el conjunto social puede ejercer sobre su entorno construido.”, hace énfasis en el papel que se tiene como urbanistas y arquitectos en el momento de actuar como agentes de cambio en los escenarios de renovación urbana, ya no sólo a nivel local, sino en la expansión nacional e internacional, por medio de la disposición de proyectos incluyentes, sostenibles y con capacidad de adaptación a los cambios que la ciudad requiere en periodos de corto, mediano y largo plazo, por medio de la implementación de herramientas de gestión eficientes, junto a la integración con el carácter social antes mencionado.

Para la contextualización con el caso de el polígono seleccionado en Chía, la situación es totalmente adecuada para la aplicación de este tratamiento. El principal problema que se puede percibir desde la perspectiva del habitante del sector, es el deterioro físico de la trama urbana que trasciende hasta un nivel social, y su falta de integración con las dinámicas tanto de movilidad como económicas en las que se mueve el municipio actualmente. Esto refleja los argumentos

anteriormente mencionados, respecto a la falta de proyección a futuro por parte de las administraciones municipales previas. Con esto se pretende decir, que hay una marcada relación entre el deterioro urbano y el desgaste social del sector, y viceversa. La zona de intervención entra en lo que se podría considerar un ciclo errático de dinámicas urbanas, caracterizada por la falta de identidad y apego por parte de sus habitantes debido a una serie de elementos desfavorables a nivel perceptivo, que genera un desarraigo hacia el sector, produciendo a su vez que por esa falta de sentido de pertenencia que impulse una integración de la comunidad con el entorno, desencadene en el deterioro mismo de la zona. Y cuando se habla de un sector demacrado, como lo es en este caso el polígono de intervención en la variante de Chía, no necesariamente se debe sugerir una imagen de deterioro marginal, sino más bien de una pérdida del concepto original para el cual estaba destinada esa zona en específico.



Imagen 22. Fuente: Archivo personal.

Lo que si se puede afirmar, es, con base a los recorridos fotograficos realizados, es la evidencia clara de un quiebre en las dinámicas existentes, es decir, una incoherencia entre los usos

propuestos por la administración municipal, y la realidad del contexto. Pero por encima de todo, la indiferencia tanto del habitante como de la población flotante que allí actúa respecto a sus situación. El tiempo que lleva el sector aumentando el nivel de deterioro a nivel urbano, que incluye: aspectos físico-espaciales, económicos, sociales y funcionales, genera una máscara de indiferencia hacia el bienestar colectivo, refelejada en la disposición explícita a los detalles puntuales que aquejan la zona.

Esto quiere decir que, y no sólo en esta zona de intervención, sino en un caso de estudio similar en distintas partes del pueblo, los habitantes buscan la intervención de la o las administraciones competentes para la solución a problemas aislados que no buscan dar una solución a los problemas complejos y estructurantes que abran las puertas a un cambio en la perspectiva y el paisaje urbano. El transfondo es claro entonces, y la oportunidad para ejecutar proyectos enteramente integrales se reduce, y se aleja de la jurisdicción de los arquitectos y urbanistas, porque se convierte en un problema de carácter mayoritariamente político donde priman más los intereses económicos que funcionales.

Con todo esto, se abre un espacio de discusión donde se debate las necesidades prioritarias a nivel de planeación urbana que requiere una zona objetivo de una intervención de renovación urbana, y a su vez de renovación social. Para hablar de estas necesidades se parte los tres puntos estructurantes de la que nos habla Nidia Acero en su artículo “Renovación Urbana- Renovación Humana”: “ Los procesos de renovación urbana requieren como mínimo los siguientes componentes: Marco jurídico favorable, instrumentos y actores.”

Marco jurídico favorable.

“ Colombia es reconocida a nivel de expertos en temas urbanos de América Latina como uno de los países con una de las mejores legislaciones en estos temas. Apartir de la ley 9ª de 1989 - Ley de Reforma urbana- y de la constitución de 1991, el país evoluciona hacia un nuevo paradigma del ordenamiento territorial, consolidando su marco jurídico a través de la Ley 388 de 1997 – Ley de ordenamiento Territorial -, normas con las cuáles el país introduce una serie de novedosos instrumentos de planificación y gestión que favorecen el desarrollo urbano fundamentado en tres principios constitucionales: 1) La función social

y ecológica de la propiedad, 2) La prevalencia del interés general sobre el particular y 3) La distribución equitativa de cargas y beneficios.

Bajo este argumento, se puede observar la disposición que se tiene a nivel legal y normativo para la estructuración en carácter de planificación urbana sobre el territorio Colombiano, sin entrar a debatir si en la realidad este marco jurídico se cumple o no, o cuales son sus deficiencias de carácter aplicativo.

Se hacen claras referencias a los tres ejes sobre los que se estructura el marco jurídico. La prevalencia del interés general sobre el particular, que para la aplicación de un proyecto de renovación urbana, como en el caso del presente proyecto, es de vital importancia, ya que marca los parámetros para un desarrollo pensado en integración comunitaria, evadiendo la proliferación de intereses particulares, muy probablemente económicos, que afecten las dinámicas proyectadas por los urbanistas.

La distribución equitativa de cargas y beneficios, que muestra como la plusvalía puede aplicarse como una herramienta que permita poner en un escenario real un diseño de un proyecto, al plantear los papeles que tendrán cada uno de los actores dentro de él. La disposición de funciones a nivel operativo dentro de un proyecto, permite una armonía en su ejecución, es por eso que debe existir un lineamiento en que se debe ofrecer y que se debe recibir como participante en una intervención.

Sin embargo, el punto al que más se le debe hacer énfasis, hablando de su integración con las intervenciones de renovación urbana, es a la función social y ecológica de la propiedad. ¿Que quiere decir esto? Que en el momento de planteamiento y diseño de una intervención de renovación urbana, cada elemento de la zona a intervenir, hace parte de un rompecabezas, conformado por una serie de sistemas que en conjunción crean una estructura funcional del proyecto. Parte de esos sistemas, lo forman el sistema social, constituido por la población del sector y las dinámicas de convivencia que en él existen, dotándolo de una identidad propia, y el sistema ecológico que rige tanto los criterios de diseño del proyecto, como la capacidad de formarse como un elemento sostenible y amigable a nivel medianoambiental.

Instrumentos

“ Son múltiples los instrumentos de planificación y gestión con que cuentan los colombianos para renovar sus ciudades y mejorar su calidad de vida.”

INSTRUMENTOS PARA LA RENOVACIÓN URBANA		
De Planificación	De Gestión	Financieros
Plan de Ordenamiento Territorial P.O.T.	Unidades de Actuación Urbanística (UAU) o Unidades e Gestión en sus tres modalidades: a) Reajuste e tierras b) Integración inmobiliaria c) Cooperación entre partícipes	Contribución de valorización
Plan Parcial -PP-	Banco de Tierra o Inmobiliarios	Participación en plusvalías
Plan Urbano General -PUG-	Actuaciones Urbanas Integrales	Bonos de Densidad
Planes Urbanos Integrales -PUI-	Proyecto Urbano	Bonos de Zonificación
Planes Especiales	Licencias de Construcción	
Planes Maestros entre otros	Zonificación Exclusiva	
	Cesiones Obligatorias	
	Declaratoria de utilidad Pública	
	Expropiación	

Tabla 2. Instrumentos de gestión. Fuente: Revista Escala Ed. 220

“... pero actualmente los instrumentos para ejecutar la renovación urbana son más ambiciosos y tienen expectativas más integrales que las que pueda tener un proyecto urbano o arquitectónico individual.

La totalidad de las ciudades y municipios del país formularon sus planes de ordenamiento (o esquemas de ordenamiento para los más pequeños), dentro de los cuales incorporaron muchos de estos instrumentos y directrices, no obstante aún muestran pocas experiencias de aplicación efectiva debido a la ausencia de reglamentaciones que complementen el marco jurídico, pero también por la falta de formación y gestión de los entes territoriales y del sector privado para asumir con determinación su aplicación.”

Las herramientas con las que cuentan tanto las administraciones gubernamentales, como las entidades privadas, son numerosas y de carácter variado para adaptarse a las necesidades puntuales de los proyectos, permitiendo una integración del sector público-privado en el momento de ejecución de un proyecto. Sin embargo, dejando un lado la teoría y el abanico de opciones legales y jurídicas, la realidad colombiana demuestra la falta de implementación de dichos instrumentos, ya sea por falta de formación en las entidades competentes o por negligencia administrativa. Las posibilidades a las que se cierra la planeación urbana en los centros urbanos colombianos, impiden el desarrollo y evolución de la llamada renovación social de la que se habla en este capítulo. Sin embargo, dejando de lado las falencias que presenta el sistema actualmente, los instrumentos están presentes, y su aprovechamiento es de vital importancia para impulsar intervenciones de renovación, tanto urbana como social. Se debe propiciar la articulación de los marcos jurídicos, con la implementación de los instrumentos de gestión, esto sumado a la formación de carácter académico por parte de las instituciones de educación superior en el momento de formación de profesionales en estas áreas.

Los Actores

“La renovación urbana sólo será exitosa si se fundamenta en el reconocimiento de todos los actores presentes en estos sectores y del derecho legítimo que tienen estos de participar en los beneficios que genera el desarrollo, a través de mecanismos donde confluyan los diversos intereses privilegiando la diversidad de usos y la corresponsabilidad entendida como una responsabilidad compartida. En esta medida la renovación podrá convertirse en una oportunidad para renovar física, económica,

patrimonial y socialmente tanto en los sectores urbanos como a sus moradores y sus actividades.”

Para el desarrollo de una intervención de renovación urbana, se debe tener en cuenta quienes son los partícipes de ella, es decir quienes van a hacer parte activa del proyecto, ya sea como beneficiarios o como gestores. Y para hablar de estos actores, se debe hablar esencialmente de la comunidad, del sector privado, actuando este como inversor-ejecutador, y el sector público, específicamente la función que cumplen las administraciones en los procesos de adjudicación y gestión.

Las dinámicas que se crean y construyen en los proyectos de intervenciones urbanas deben mantenerse en equilibrio para alcanzar los objetivos planteados, y cada uno de los tres actores principales partícipes deben brindar las herramientas para generarlo, ya sea por medio de la inversión económica, las facilidades legales y jurídicas a la hora de la implementación de instrumentos de gestión, o por el hecho de involucrarse activamente en cada etapa del proyecto en ejecución. La unión de cada uno de los actores, permitirá el correcto cumplimiento de unos objetivos preestablecidos pensados en el beneficio común, sin que esto sea razón para dejar de un lado los beneficios e intereses que cada parte pueda lograr, todo en términos legales.

Es entonces, que con esta serie de componentes, se puede pensar en el desarrollo óptimo de lo que se ha denominado Renovación Social, dentro de los lineamientos en la aplicación de un tratamiento de renovación urbana. El reto que se tiene que pensar a futuro es, de qué manera se puede impulsar la ideología y planeación de proyectos de intervención urbana que resalten un beneficio de comunidad, aplicando las herramientas que se tienen actualmente, y que de la misma manera estimulen las diferentes escalas de la sociedad, tanto hablando económicamente, socialmente, y de carácter sostenible.

CAPITULO 2

EL ESPACIO PÚBLICO Y SU INFLUENCIA EN LOS TRATAMIENTOS URBANOS

Después de haber hecho un acercamiento al papel que tiene la renovación urbana en el proceso de cambio ideológico social frente a una intervención urbana, hace falta también hacer énfasis en una temática que es de vital importancia cuando se pretende complementar un diseño con enfoque comunitario, como es el caso de este proyecto. Esta temática, no es más que el papel que juega la implementación del espacio público como elemento catalizador en las dinámicas de ciudad, y como este puede orientar un modelo de ciudad más equitativo, tanto a nivel físico como intangible-social.

Aunque a simple vista, el término “espacio público” puede ser tomado a la ligera, debido en parte a la percepción rutinaria que se tiene de él a causa del diario convivir, es un elemento muy complejo que actúa en varias escalas del estudio humano, y sobre todo, en la planificación urbana moderna.

2.1. Que es el espacio público.

Aunque el término espacio público es fácilmente asociado por el ciudadano de a pie como las zonas de esparcimiento donde se desarrollan actividades en las que toda la comunidad tiene participación, o simplemente las zonas verdes de la ciudad, ponerse en la tarea de buscar una definición puntual es un proyecto de mayor complejidad. Esto se debe principalmente a la ambigüedad y subjetividad a la que está sujeta la definición del término debido a la distinta percepción que tiene cada persona.

Sin embargo, se puede recopilar varias definiciones de espacio público pertinentes para este proyecto en específico. Entre estas definiciones, está por ejemplo la de la de J. Borja en la que dice “el espacio público se puede valorar por la intensidad y la calidad de las relaciones sociales

que facilita, por su capacidad de mezclar grupos y comportamientos, de estimular la identificación simbólica, la expresión y la integración cultural.”

Dentro de esta afirmación, se puede hallar de manera evidente, la percepción que tiene el autor acerca de su percepción sobre el espacio público. En esta en ningún momento se puntualiza sobre un hecho físico o palpable. Por el contrario se evidencia, en sus palabras, la calidad e intensidad de las relaciones sociales. Esto, como punto de partida hacia un entendimiento de espacio público como factor de integrador social es de suma importancia, ya que se le asigna la capacidad al espacio público, no como cuerpo palpable, sino como un elemento intangible que colabora en la construcción de una serie de dinámicas sociales, entre las que se encuentra la potenciación y consolidación de una identidad. Dentro del concepto y objetivos que se tienen para este proyecto, es importante resaltar como una intervención sobre una zona específica, ayudado por una propuesta de implantación de espacio público, puede modificar el territorio de manera benéfica para sus habitantes, inculcando un sentido de pertenencia. Según el autor, esto es posible mediante los tratamientos de espacio público, lo que afianza la idea de que este puede ser un catalizador social y no solamente un elemento paisajístico.

Es posible continuar en la búsqueda de una definición de espacio público que pueda apoyar la tesis planteada para este proyecto. Para esto debemos mencionar también una definición dada por Lopez Aranguren en la que menciona : “Es el lugar común de la ciudad, de todos los ciudadanos y ciudadanas. El espacio público define las esencias de una ciudad, su carácter o si se prefiere, su alma. También, es en el espacio público en donde se “teje” ciudad, pues se va configurando la cultura de esa comunidad. Se puede pensar que la imagen de la ciudad se expresa con sus iconos arquitectónicos. Los edificios singulares son sólo el adorno o el desdoro o, en el mejor de los casos, las joyas que adornan la ciudad, nunca su carácter esencial. Convendría acotar, entonces, qué entendemos por espacios públicos. A la cabeza nos vienen, en primer lugar, los parques y plazas más singulares de la ciudad. Es una visión reduccionista. El espacio público lo conforman todos los lugares de encuentro, en los que se establece una forma de relación ciudadana y en los que se va configurando la cultura propia de esa comunidad. Por ello, también son espacio público las plazas y parques de los barrios, los mercados, los mercadillos, los locales de ocio y deportivos, los teatros y cines, las calles...y los que se configuran continuamente en la red. El espacio público crea ciudad, la cohesiona y, a la vez, redefine continuamente la esencia de la

misma.” Dentro de esta definición, que cabe resaltar, tiene una tendencia a la anteriormete mencionada, desde el punto de vista social, se habla de cómo el espacio público “teje” a la ciudad. Es de suma importancia enfatizar en este término debido a la integración con la que se puede relacionar con el proyecto. Cuando se esta hablando de tejer ciudad, ya no sólo se habla de construir una red de infraestructura en la que la comunidad se desenvolverá, sino que se empieza a manejar el concepto de de relación ciudadana, en la que el papel que desenvuelve cada persona actuando como miembro de una comunidad, es parte fundamental en la estructuración de una comunidad en sí. Es decir que cada persona deja de actuar como individuo, para adoptar una funcion social, conformado así un sistema, para de la misma manera adherirse a otros sistemas funcionales y conformar lo que se llmaría tejido urbano. Para recrear el símil de esta firmación, se puede pensar en la función que cada célula tiene dentro de su propio sistema, y por ende dentro del cuerpo humano, en la que su importacia residen en no sólo cumplir su función, sino en su sinergia con las demás celulás para evitar que un tejido muera.



Imagen 23. Plaza Boedo

Fuente: <http://www.laciudadviva.org/blogs/wp-content/uploads/2013/01/plaza-boedo.jpg>

Sin embargo, se debe evitar una sola posición en el momento de definir el término de espacio público, ya que puede parcializar el concepto. Es por eso, que es de considerar analizar ideologías contrarias a las tesis anteriormente planteadas, como por ejemplo el punto planteado por Susan Fainstein: “los urbanistas post-modernos basan su argumento sobre la declinación del espacio público en dos supuestos que no justifican convincentemente: (1) que la ciudad alguna vez aceptó la diversidad y el intercambio social más de lo que lo hace ahora, y (2) que la “ciudad deseable” sería más auténtica que la que se está creando actualmente. En su análisis de Londres y Nueva York ella se hace cargo de ambos supuestos.”

Bajo esta premisa, se requiere enfatizar el pensamiento que la autora menciona acerca de la tendencia de los urbanistas post-modernos de considerar el pensamiento de que la “ciudad deseable” sería más auténtica que los modelos que se desarrollan actualmente. Este es un error en que tanto la arquitectura como el urbanismo caen debido al desapego de estas hacia la realidad en la que deberían estar. Es decir que un proyecto, sin importar cuál, difiere en muchos aspectos del momento de su planteamiento, hasta el momento de su ejecución, ya que es muy difícil predecir las reacciones e impactos que éste tendrá sobre un área específica. La tendencia tanto de la arquitectura como del urbanismo actual, en el momento de planificación territorial, de proyectar y diseñar solamente en papel cierto tipos de proyectos, trae como consecuencia un desligamiento de una intervención finalizada con sus objetivos iniciales, sumado esto al proceso de desapego al que será sometido después por la comunidad.



Imagen 24. Parque del Tercer Milenio. Fuente: <http://www.landezine.com/wp-content/uploads/2013/05/Parque-del-Tercer-Milenio-by-Diana-Wiesner-Architecture-and-Landscape-01.jpg>

Un ejemplo de este fenómeno es el Parque del Tercer Milenio diseñado por el arquitecto Giancarlo Mazzanti. Este parque proponía una renovación urbana del sector antes conocido como El Cartucho, una zona deprimida del centro de Bogotá, dónde predominaba la desatención por parte de la administración, dando paso a la marginalización de la zona, impulsada por las mafias de tráfico de drogas. El parque pretendía cambiar el paisaje urbano, creando un espacio para el aprovechamiento de la comunidad. Sin embargo, años después de su ejecución, la zona cambio superficialmente, más no de la manera que se buscaba de trasfondo. Las problemáticas sociales no se resolvieron, de hecho, se intensificaron al ampliar el radio de influencia de estas, y hoy el parque no es más que una zona verde diseñada por un arquitecto, que no responde a ninguna dinámica ni funcional, ni urbana, ni social, y por la que se malgastaron dineros de la administración y por ende de los contribuyentes. Este caso, y su nulo éxito, muestran las falencias al asumir los resultados de una intervención urbana sobre el papel, ignorando elementos que cohesionan la estructura urbana más allá de los físico, como lo es la comunidad y su participación activa con las modificaciones de su entorno.

Queda entonces, remarcado el papel que la comunidad tiene en el la concepción, vida y mantenimiento adecuado de intervenciones regidas por la implantación de espacio público.

Pero surge una nueva incognita respecto a cómo se debe realizar entonces esa integración entre los distintos actores de los proyectos, y la formación del espacio público como eje integrador.

2.2. El Espacio Público como modelo de ciudad.

A lo largo de la historia, los sociedades han diseñado, creado y modificado la manera en que las ciudades se conforman y se comportan de acuerdo a unas necesidades puntuales. Paralelo a esta manera de planificar el territorio, numeroso teóricos del urbanismo han ideado la manera en la que ellos piensan la ciudad, su disposición y su funcionamiento. Es de estos pensamientos y conceptos que surgen los modelos de ciudad. Perspectivas teóricas, en las que se estipula como se debe estructurar el tejido urbano, y qué así el hecho físico de la ciudad, lo que se podría entender como calles, edificios, plazas, parques, etc, obedezcan a un precepto funcional. Se puede hacer mención a numerosos modelos de ciudad, sobre todo de la escuela moderna, que buscan la eficiencia funcional dentro de las dinámicas de las urbes. Modelos como la Ciudad Jardín, La Ciudad Satélite, La Ciudad Sostenible, La Ciudad Compacta, son perspectivas de ciudad moderna, en la que se busca la eficiencia y a su vez responder a problemáticas que aquejan el territorio a nivel urbano-funcional, tanto a corto como a largo plazo, como pueden ser la expansión demográfica acelerada, la expansión descontrolada del territorio, el aprovechamiento ilegal de las periferias, la colindación entre focos urbanos, la ultradensificación del territorio, etc.

El hallar numerosos modelos de ciudad, no necesariamente significa apegarse de manera literalmente a uno, sino saber la manera de aprovecharlo y adaptarlo o adaptarlos a las necesidades particulares de cada centro urbano, y así proponer mecanismo legales para poder aplicarlos. Por ejemplo, el caso actual de Bogotá en el que el P.O.T. busca entre muchos elementos, el lograr una ciudad compacta y densa, dónde se pretende estimular la homogeneidad tanto de los usos del suelo como de la sociedad, y a su vez consolidarse como una urbe

sostenible con capacidad de reacción ante los fenómenos de expansión a futuro que tiene a causa de la explosión demográfica del mismo casco y de los municipios aledaños de La Sabana.

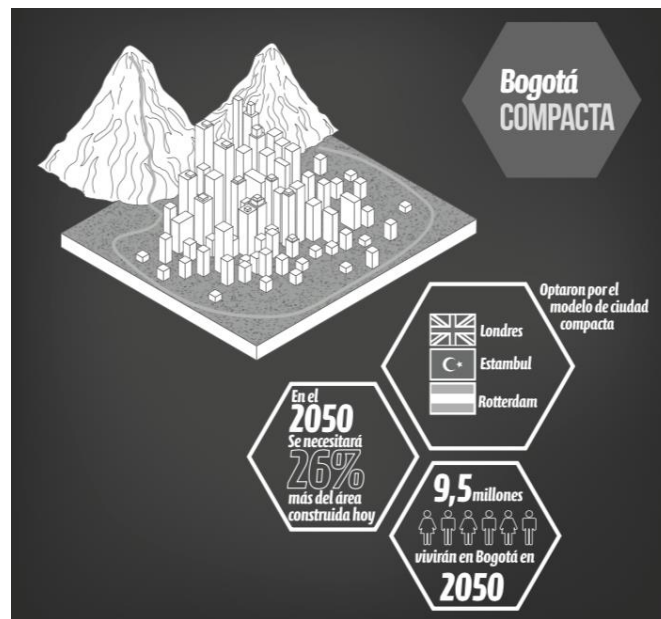
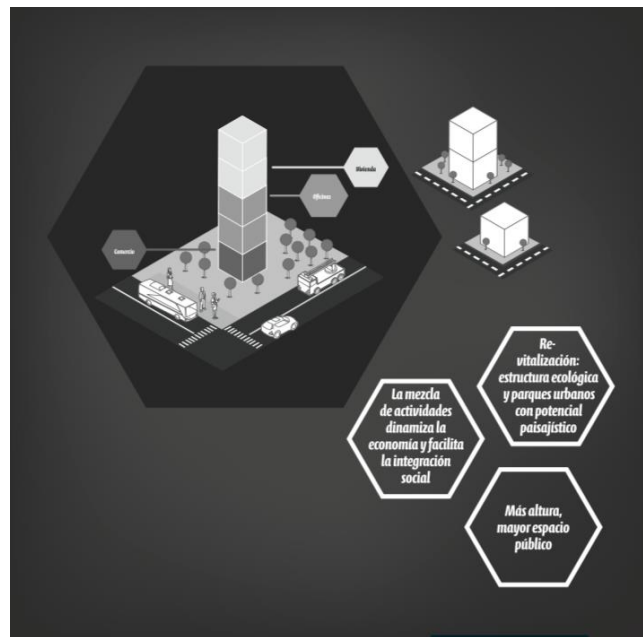


Imagen 25 y 26. Bogotá Ciudad Compacta.

Fuente: http://www.sdp.gov.co/portal/page/portal/PortalSDP/POT_2020/Cartilla-POT-DIGITAL-02042013.pdf

Es interesante ver cómo se puede, mediante una correcta planificación territorial, hacer uso de distintas teorías que dibujen la ciudad. Sin entrar a debatir el enfoque correcto o incorrecto de las políticas urbanas de Bogotá, suena ininteresante las intenciones que se tienen para el aprovechamiento del territorio, y sobretodo del espacio público. Como menciona Lopez de Lucio : ” La versión clásica, de estirpe greco-romana-republicana, y la visión moderna, ligada con la experiencia secular y las prácticas sociales que se dan en la ciudad multifuncional y compacta. Ambas han entrado en crisis en los nuevos territorios urbanos de las postmodernidad. En la *concepción clásica* el ámbito público (*public realm*) es el espacio de la comunidad política basada en la ciudadanía, cuya expresión básica se muestra en una *activa participación* en la toma de decisiones colectiva. Su encarnación física y social es la «polis» (autónoma, deliberativa y democrática), cuya tradición continúa la República (*res publica*). En esta visión la vida social pública no se identifica sin más con el conjunto de calles de la ciudad, sino con un espacio público singular y especialmente significativo: el *ágora* como espacio de discusión y confrontación en el que prevalecen las ideas mejor fundamentadas y argumentadas, no las más votadas por electores pasivos, como es el caso de la moderna «democracia de mercado»”.

Según López, el espacio público debe ser el espacio dónde la comunidad exalta su participación en la toma de decisiones colectiva, en el que se forjan las dinámicas sociales que conforman la ciudad. Es por esto que la conformación y disposición de espacio público, tiene el poder para edificar el espacio urbano con éste como eje integrador, pero de nuevo haciendo énfasis en el desligamiento del término de espacio público como solamente el hecho físico, sino más como elemento urbano-social. La concepción de forjar la ciudad con el espacio público abre las posibilidades de considerarse cómo un modelo de ciudad, que se pueda integrar con otros modelos para tratar de contrarrestar muchas de las problemáticas anteriormente mencionadas. La idea de el espacio público cómo modelo de ciudad es una opción de interesante en la medida en que se pueden plantear soluciones desde la parte más pequeña en el tejido urbano y sus estructuras, es decir el individuo como célula. Al atender necesidades del individuo como miembro más pequeño de la secuencia funcional de la ciudad, pero no por ello menos importante, es posible esperar resultados exponenciales en las otras estructuras, tanto funcionales, como económicas y físicas. Sin embargo, no se debe malinterpretar o tergiversar las tesis planteadas. Un modelo de ciudad enfocado al espacio público no necesariamente significa llenar el territorio construible con zonas verdes, plazas, y sitios de encuentro. Esto de por sí es

una incongruencia a nivel urbano, al pretender saturar el espacio urbano, impidiendo las demás dinámicas existentes, cómo el desarrollo privado, institucional o gubernamental. De hecho, en este proyecto no se pretende demonizar el espacio privado. Toda ciudad, al funcionar como un organismo vivo, en la medida de que depende de muchos sistemas para existir, no puede pretender suprimir “x” sistema y seguir actuando de la misma manera, interpretando los espacios y las dinámicas privadas como una parte esencial de la ciudad.

Continuando con la perspectiva de López: “ el dilema básico del urbanismo actual estribaría en «acompañar los procesos desurbanizadores/disolutorios de la ciudad mediante respuestas puntuales y políticas sectoriales sometidas al mercado», o bien en «impulsar políticas de ordenación urbana y de grandes proyectos que favorezcan la densidad y la heterogeneidad funcional y social». En su perspectiva el espacio público se puede valorar por «la intensidad y la calidad de las relaciones sociales que facilita, por su capacidad de mezclar grupos y comportamientos, de estimular la identificación simbólica, la expresión y la integración cultural». El espacio público urbano sigue siendo el lugar privilegiado de ejercicio de la ciudadanía y de expresión de los derechos civiles: «una ciudad que funciona exclusivamente con el automóvil privado y con centralidades especializadas y cerradas [...] no facilita el progreso de la ciudadanía, tendiendo a la segmentación, el individualismo y la exclusión”.

Una de las muchas tendencias por las que están pasando los grandes focos urbanos, porque hay que destacar el hecho de que referirse a un foco urbano no necesariamente quiere decir ciudad, ya que la explosión demográfica de los últimos años en Latinoamérica, ha propiciado el crecimiento de los antes pequeños centros poblados hasta una escala de importancia regional, es la combinación entre una mala gestión y administración del territorio, junto a un desmesurado crecimiento del mercado, específicamente del sector automotor. Estas tendencias, conducen a una consecuencia mucho mayor, y que lastimosamente esta proliferando, y no es más que la construcción de la ciudad en pro de la eficiencia en movilidad, ignorando la humanidad de ésta. El automóvil y la manera en la que este se desenvuelve en la ciudad, supero en prioridad a la existencia del peatón y sus dinámicas. Es por esto que actualmente vemos un frenesí por el desarrollo de la infraestructura de movilidad vehicular. Con esto, no se pretende ignorar las necesidades que tienen las ciudades en desarrollar y evolucionar las estructuras funcionales que

la componen, pero es inevitable resaltar la escala de prioridades que tienen las ciudades latinoamericanas en el presente.

Esto lleva a afianzar el concepto de espacio público como modelo de ciudad, en el que se pueda enfrentar la ciudad para el automóvil, y desarrollar estrategias favorables tanto para las dinámicas del peatón como del vehículo, ya sea por medio de propiciar y mejorar el uso del transporte público, creando una integración total en las áreas urbanas, así como estimular el uso de la bicicleta como medio de transporte real. Aunque la teoría suena mucho más plausible que su puesta en práctica, ya que para fomentar estrategias como las anteriormente mencionadas hace falta el tratamiento en otras áreas de la planificación, como la homogenización de usos, y la reglamentación para la construcción de vivienda con miras a una ciudad compacta y densamente poblada, si es claro el mensaje de que la ciudad debe adoptar una posición humanista, teniendo al ciudadano tanto como individuo funcional (Célula), al ciudadano como peatón y principal usuario del espacio, cómo eje estructurante tanto en su esencia, cómo en sus planes de ordenamiento del territorio.

CAPÍTULO 3

PROPUESTA DE PLAN PARCIAL EN EL MUNICIPIO DE CHÍA

Después de haber hecho un análisis de los elementos que componen el espacio público y su aplicación en los tratamientos urbanos, es momento entonces de dar paso a la intervención puntal de la que trata este proyecto. Desde los inicios de este documento se ha dado a entender el propósito que se tiene para esta propuesta de diseño. La intención que se tiene, es el poder diseñar un plan parcial de renovación urbana en el municipio de Chía, implementando el tratamiento de renovación urbana, con el fin de cambiar la percepción y el uso del espacio, que en este momento presenta numerosas debilidades en su funcionamiento. Este cambio de percepción y uso viene integrado con el concepto de utilizar el espacio público como eje estructural de la intervención urbana, y teniendo al peatón como máxima prioridad, en detrimento de la ciudad pensada principalmente para un desarrollo vehicular.

3.1. Localización



Imagen 27. Localización de la propuesta. Fuente: Archivo Personal

El proyecto se encuentra ubicado en el municipio de Chía, más puntualmente en las Carreras 10 y 4Este, entre la Calle 7 y la Calle 1. El proyecto esta ubicado sobre la variante principal de Chía que comunica la entrada del municipio por Cota con la Av. Pradilla para poder conectarse con la variante Chía-Cajicá y con la salida por la Autopista Norte.

3.2. Concepto

La propuesta de esta intervención cómo se ha mencionado antes, tiene la intención de instaurar el espacio público como eje estructural, tanto en el sistema social como funcional. La idea de un plan parcial con tratamiento de renovación urbana, nace de una serie de aspectos, en los que se encuentran tanto la interacción directa con la zona de intervención como habitantes, como la implementación de la “Unidad Vecinal” de Clarence Perry, y los modelos de Ciudad Compacta y Ciudad Sostenible.

Para abarcar un análisis más propicio, se debe también hablar del término “Ecología Humana” acuñado por el sociólogo Lewis Mumford. “Lewis Mumford, en su extensa producción teórica recoge de una manera crítica sus características, especializadas en las urbes del laissez-faire a las cuales atribuye, entre otras problemáticas, la deshumanización de la ciudad. Como parte de la Regional Planning Association of America formada en 1923, Mumford contribuyó al cambio de los métodos de planificación urbana al involucrar en sus variables el pensamiento urbanístico de la ciudad jardín de Howard y la teoría orgánica de Patrick Geddes y su creencia en la relación entre el progreso social y la forma espacial, así como aportes desde la economía, la sociología y la filosofía educativa que configuraban el panorama intelectual de la Costa Este.

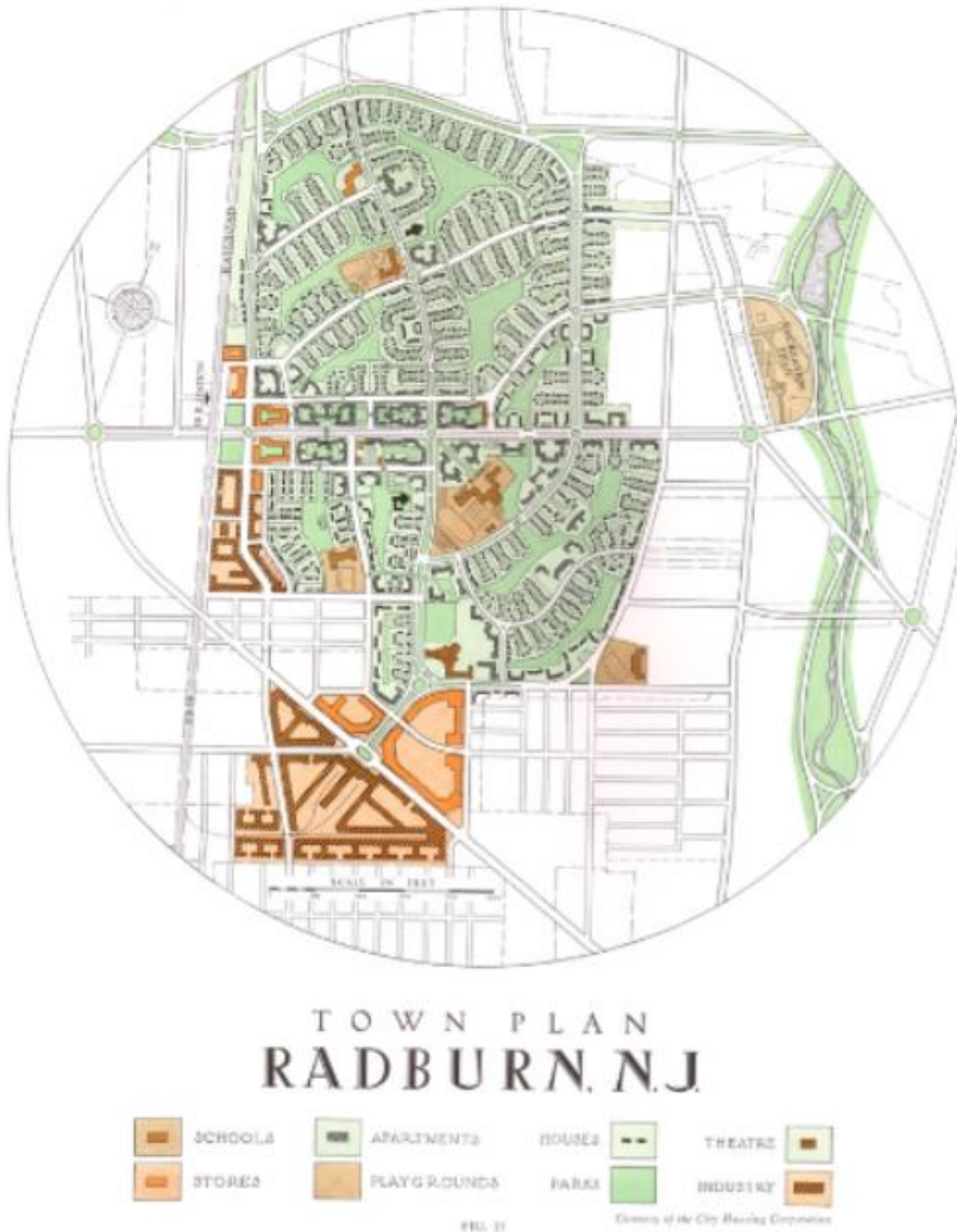
El ideal de sistemas orgánicos que se encuentra en la base de este pensamiento, se puede rastrear hasta la Escuela de Chicago y el uso de las metáforas de la biología utilizados para analizar las consecuencias espaciales de las relaciones sociales en lo que se denominaría ecología humana entre cuyas conclusiones más relevantes se encontraba el fenómeno de la extensión de la ciudad por causa de los sistemas modernos de transporte y el debilitamiento de las actividades e instituciones colectivas, aspecto de la ciudad americana que Manuel Castells resume en la descripción de las primeras metrópolis como la existencia de

grandes áreas de residencia individual, extendidas y ligadas por vías rápidas de circulación a las diferentes actividades trabajo, comercio, etc., y la distribución de los flujos mediante una relación tiempo espacio aceptable sin que medie entre ambos aspectos de la vida la socialización asociada a la vivienda.”



[Imagen 28. Lámina de Unidad Vecinal.](#)

Fuente: http://www.bdigital.unal.edu.co/5715/26/3481957.2011_10.pdf



[Imagen 29. Plan Urbano de de Radburn.](#)

Fuente: http://www.bdigital.unal.edu.co/5715/26/3481957.2011_10.pdf

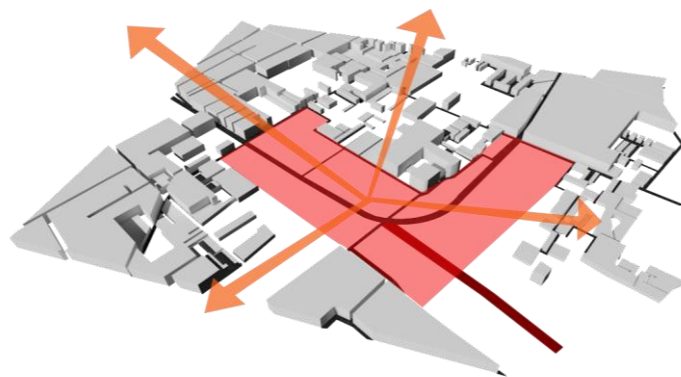
La ciudad se puede considerar como un organismo vivo, el cuál está conformado por una serie de estructuras que funcionan en conjunto al igual que los diversos sistemas en el cuerpo humano, dependientes éstos a su vez de las células que lo conforman. De este mismo modo, integrando las teorías de Unidad Vecinal y Ecología Humana, se puede pensar en la propuesta de proyecto como el catalizador de las dinámicas urbanas que conforman el polígono de intervención.

La idea del proyecto, es permitir una organización de la zona a intervenir, por medio de la implantación de espacio público, que le de prelación al peatón, por encima del automóvil, creando unas relaciones entre los sistemas funcionales, es decir, en las capas que componen el tejido urbano, entre las cuales están, la estructura ecológica, la estructura de movilidad, la estructura social, la estructura económica, los usos del suelo y las relaciones con las demás zonas del municipio y a su vez municipios aledaños. Esta organización del territorio con base a lo anteriormente mencionado, debe a su vez reflejarse en la disposición física de la propuesta, respondiendo de manera orgánica en su desarrollo.

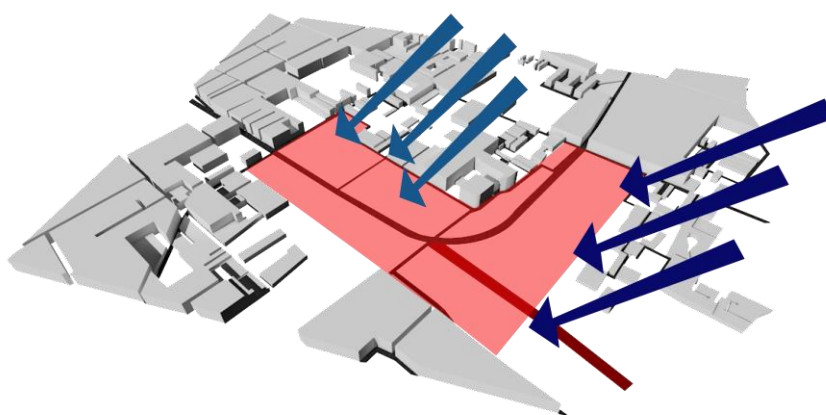
En el momento del diseño del trazado urbano, se busca específicamente esto. El crear una trama urbana que respondiera a las necesidades de la comunidad, pero aplicando un concepto de espacio que no se puede referenciar en otros lugares del pueblo, y que representara a esencia orgánica de la Ecología Humana y la Unidad Vecinal.

3.3. Criterios de Diseño

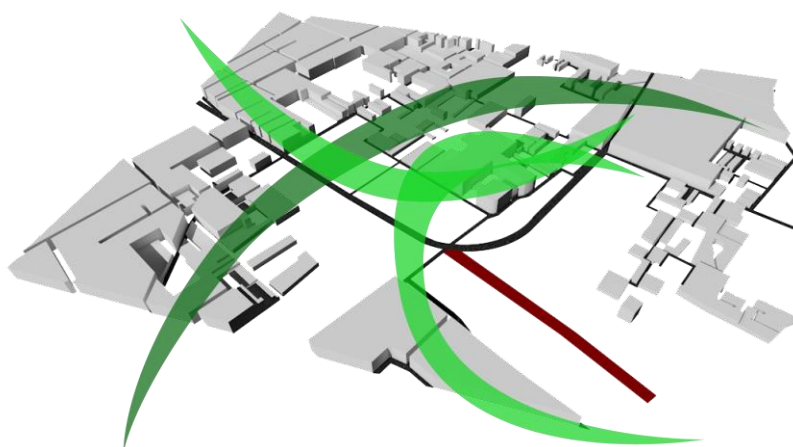
Para proceder en el diseño del Plan Parcial y su respectiva modificación del trazado urbano, aparte de los conceptos teóricos, que son los lineamientos principales al momento de estructurar la propuesta, es necesario a su vez, tener en cuenta las características y determinantes tanto naturales como artificiales, para así proceder a disponer los criterios con los que se diseñará. Los criterios de diseño, nacen del análisis del polígono de intervención, tanto en papel como de manera presencial, y son los que en su conjunción dan las propiedades formales de la propuesta.



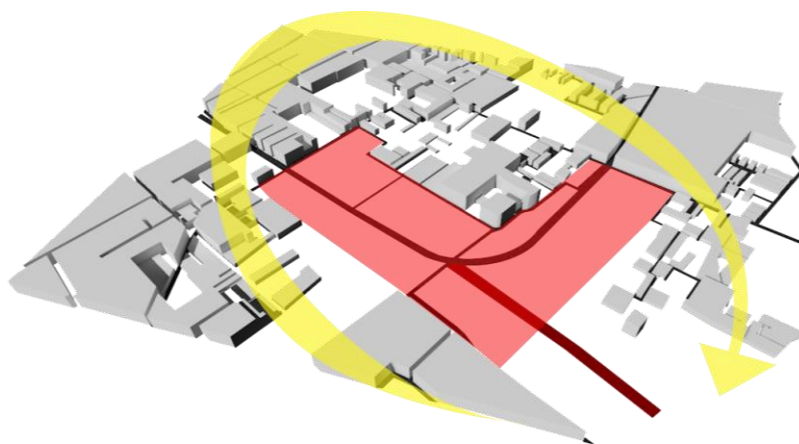
[Imagen 30: Visuales. Fuente: Archivo Personal](#)



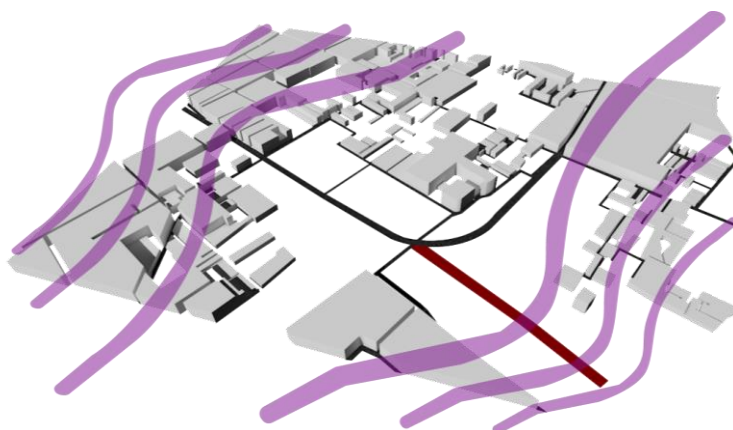
[Imagen 31: Vientos. Fuente Archivo Personal](#)



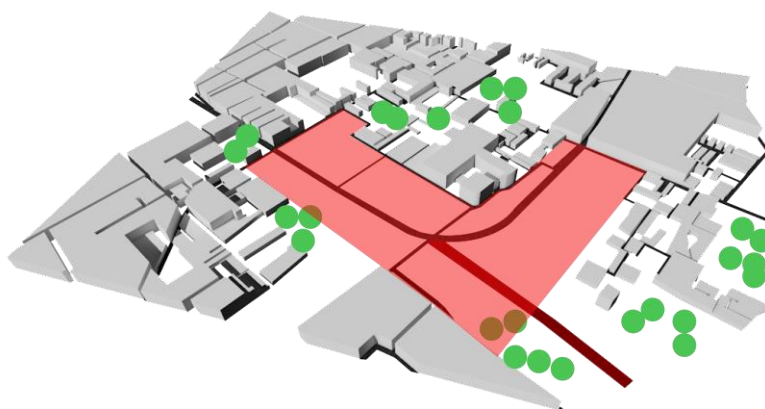
[Imagen 32: Topografía. Fuente: Archivo Personal](#)



[Imagen 33: Asoleación. Fuente: Archivo Personal](#)



[Imagen 34: Olores. Fuente: Archivo Personal](#)



[Imagen 35: Fitotectura. Fuente: Archivo Personal](#)

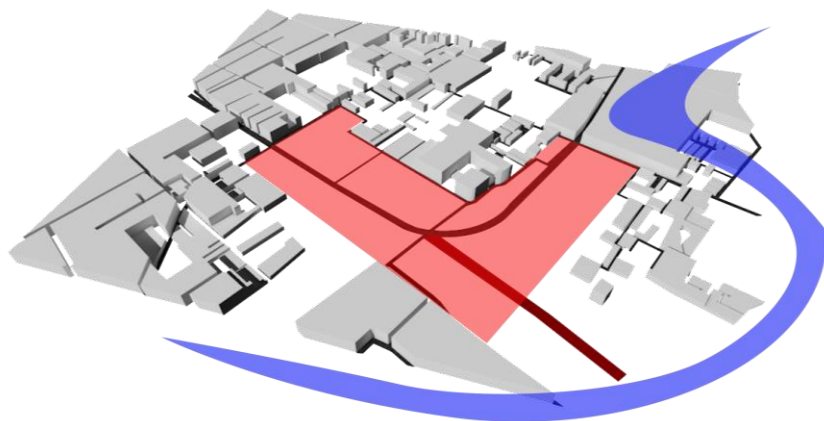


Imagen 36: Cuerpos de Agua. Fuente: Archivo Personal

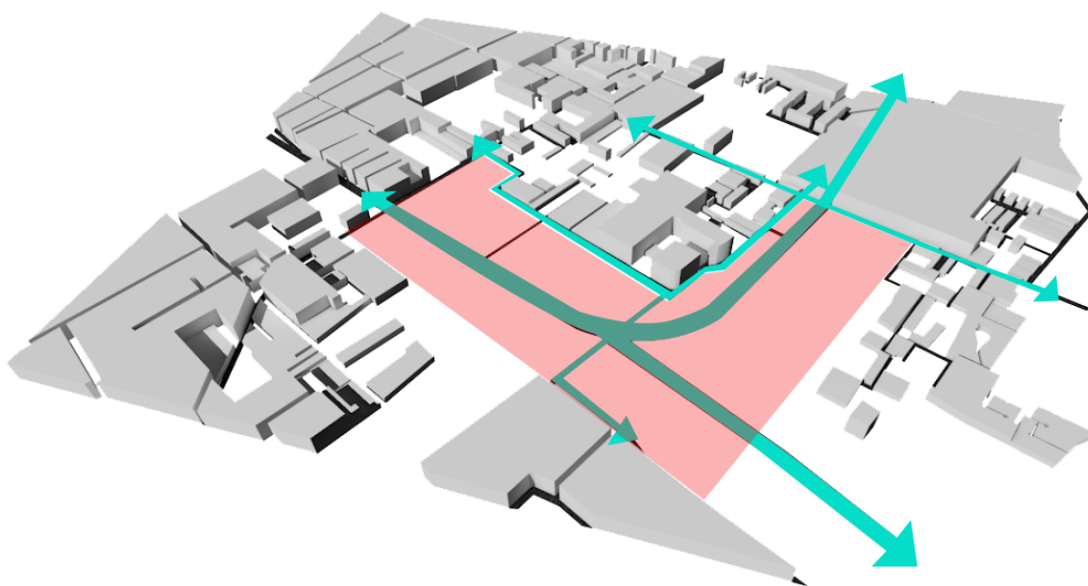
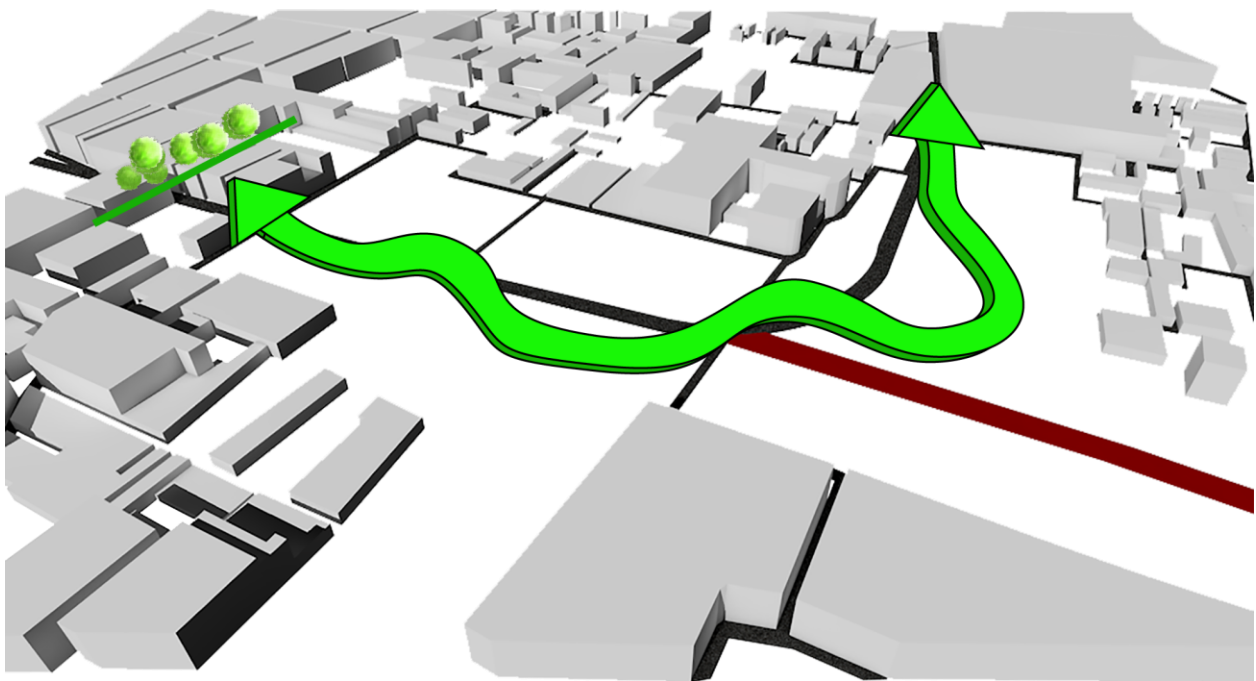
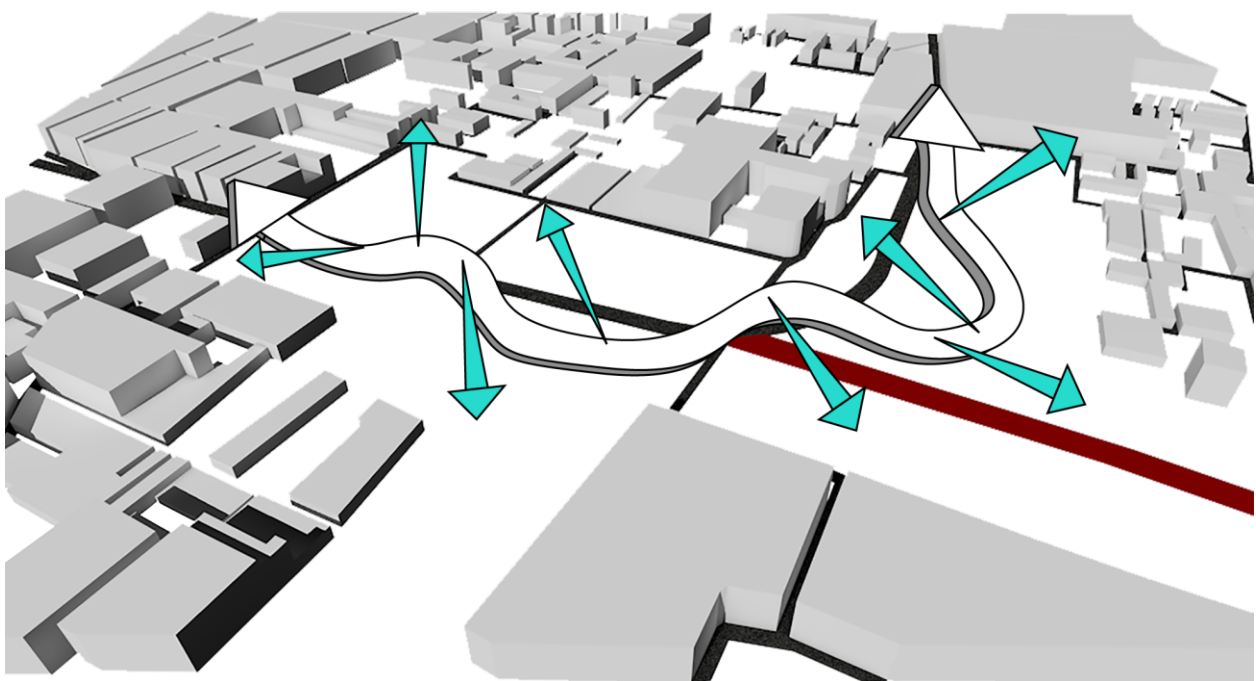


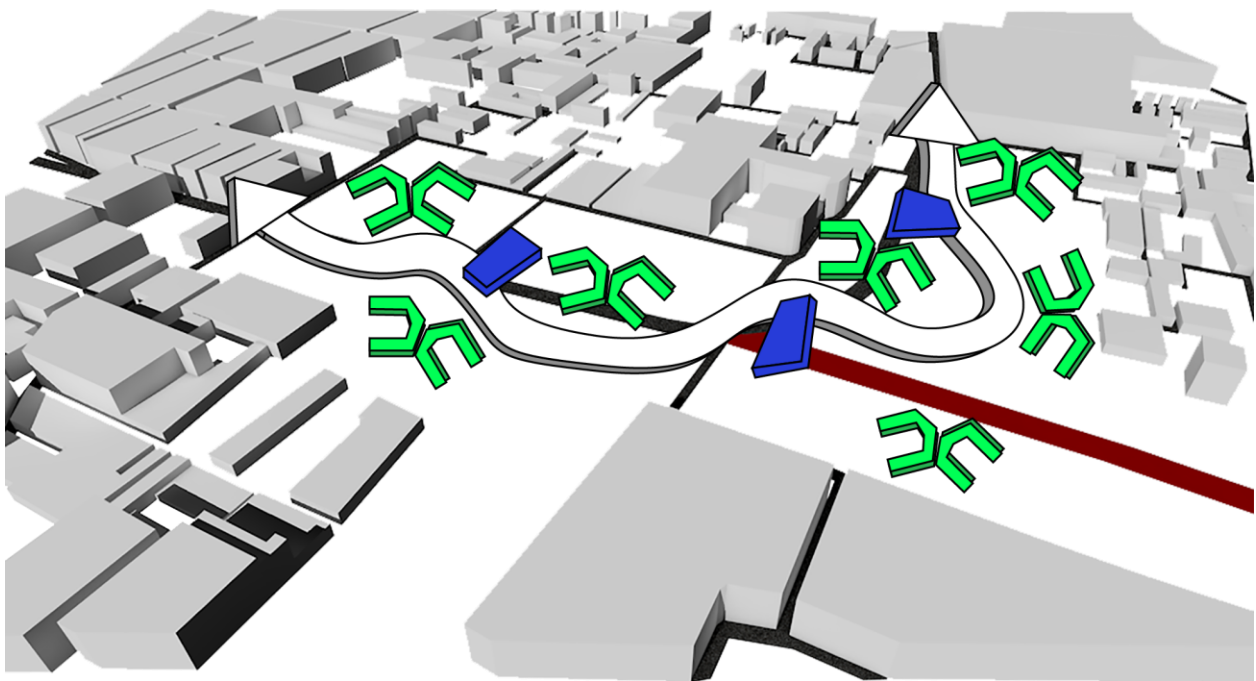
Imagen 37: Circulaciones. Fuente: Archivo Personal



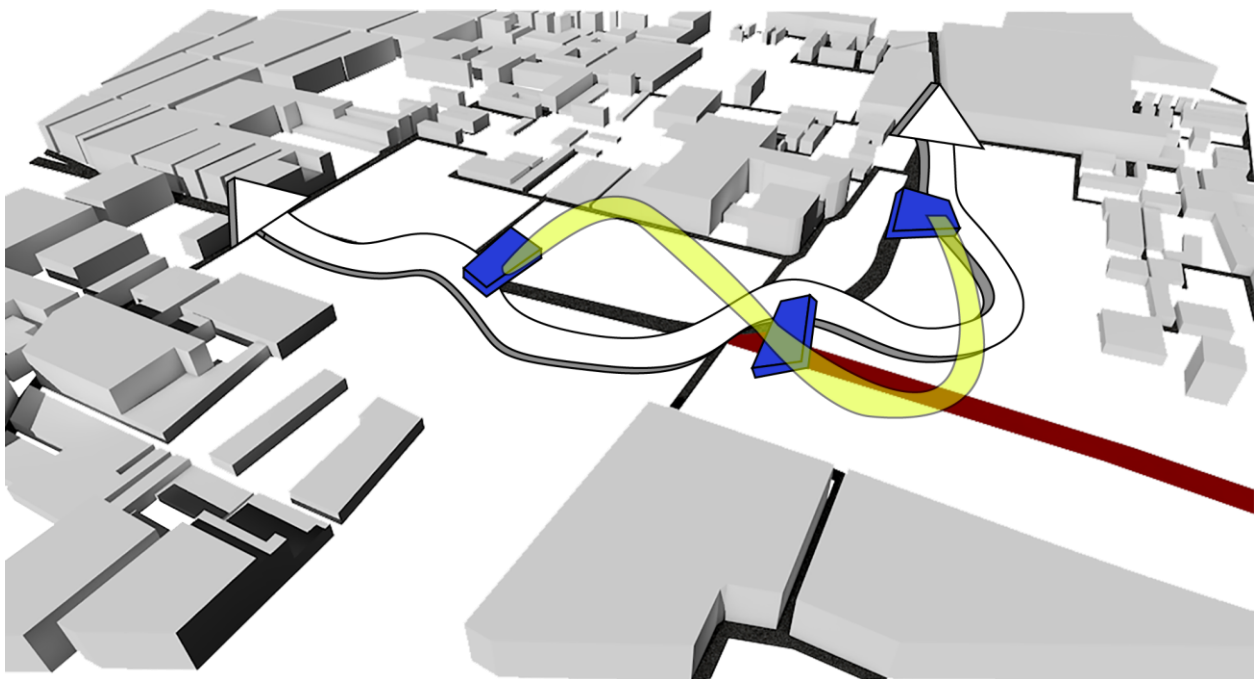
[Imagen 38: Columna Vertebral. Fuente: Archivo Personal](#)



[Imagen 39: Conexiones Urbanas. Fuente: Archivo Personal](#)



[Imagen 40: Edificaciones. Fuente: Archivo Personal.](#)



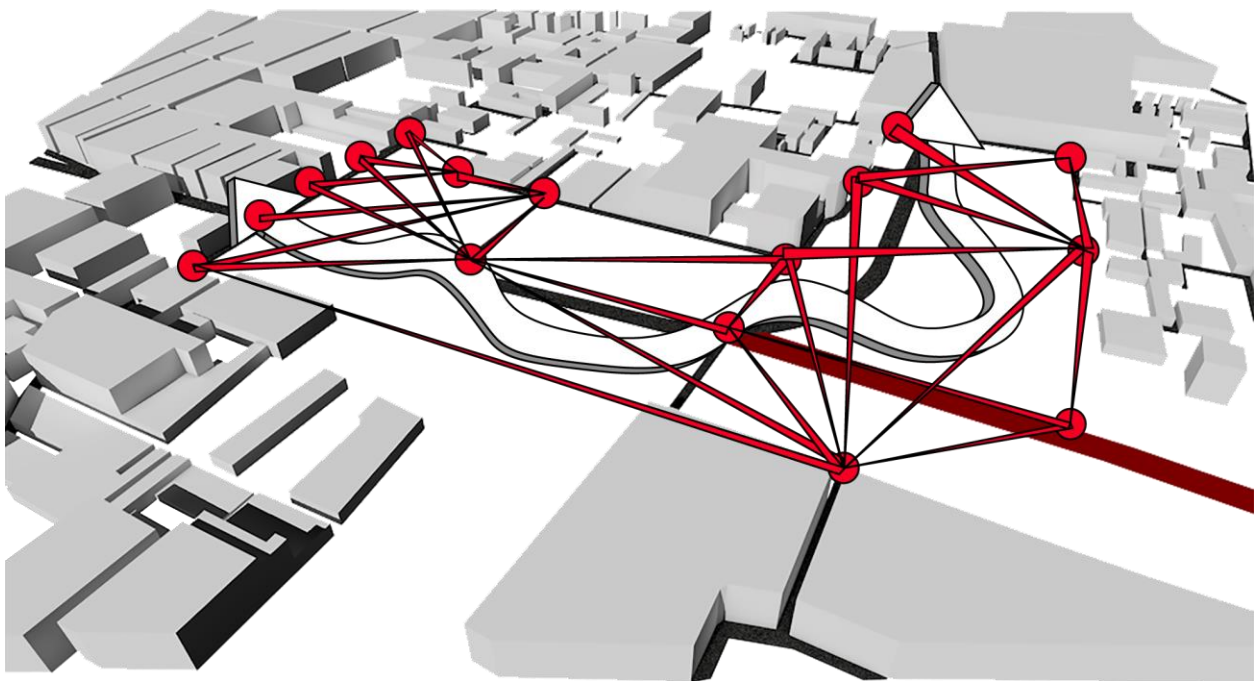
[Imagen 41: Equipamientos. Fuente: Archivo Personal.](#)



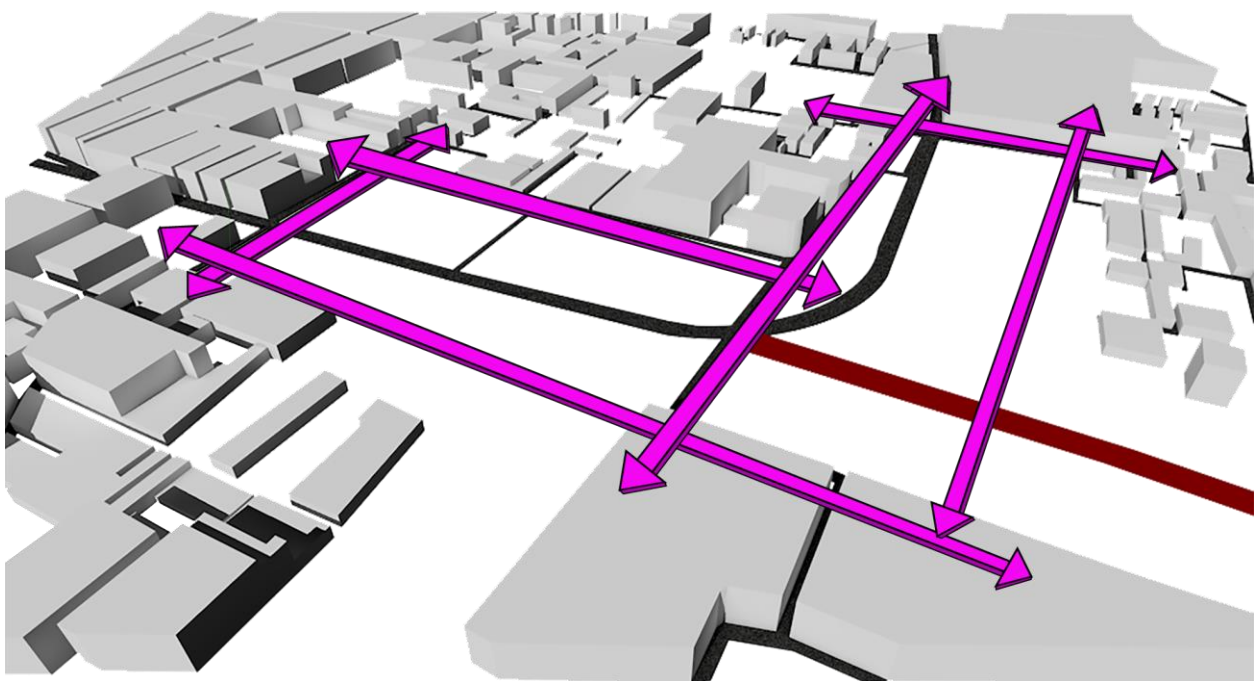
[Imagen 42: Espacio Público. Fuente: Archivo Personal.](#)



[Imagen 43: Flujos Peatonales. Fuente: Archivo Personal.](#)



[Imagen 44: Tensiones Urbanas. Fuente: Archivo Personal](#)



[imagen 45: Vías a implantar. Fuente: Archivo Personal](#)

3.4. La Propuesta Urbana.



Imagen 46: Propuesta Urbana. Fuente: Archivo Personal

El resultado que se obtuvo a partir de los criterios de diseño planteados, es el de una disposición de la trama urbana de manera orgánica, que rompe totalmente con los esquemas preestablecidos dentro de la traza urbana del municipio.

La vía variante que atraviesa la totalidad del proyecto, planea deprimirse a lo largo del polígono de intervención, para dar aprovechamiento total del espacio superior. Esto tiene como beneficio una ampliación del índice de construcción y ocupación, dando así la posibilidad de estimular los usos del suelo, y manteniendo al espacio público como elemento jerárquico.

Dentro de la propuesta se planea promover la homogenización de usos para impulsar las dinámicas de una ciudad compacta. El área total de la intervención es de 50Ha. Se busca tener un porcentaje de ocupación de 60%/40%, en el que el 60% es espacio construido y el 40% restante corresponde a espacio público, incluyendo espacios de cesión, vías y demás zonas de requerimiento legal.

La intención con este porcentaje de ocupación es el de permitir la densificación del suelo, aprovechando la reclasificación de sus usos, para incentivar la integración de la comunidad, dotándola de espacios adecuados para su desempeño como actores urbanos en pro del fortalecimiento del tejido urbano. La propuesta dota al espacio con un sendero verde central, que es el que estructura la espacialidad del diseño, y a su vez remarca la identidad peatonal-humana que se tuvo en su concepción, y a su vez, dispone de la creación de nuevas vías, en su mayoría peatonales, que se integran con el eje central, formando una trama orgánica que facilite tanto las conexiones sociales entre la comunidad, como las conexiones funcionales entre los distintos usos del suelo, para de esta manera actuar como un modelo sostenible.

La zona busca a su vez, la integración de los distintos tipos de usuario, por lo que se planeó la implantación de vivienda estrato III y IV, y a su vez proyectos de vivienda tipo VIS.

Para el correcto desarrollo de la teoría sustentada, es necesario también, mencionar la red de equipamientos que se dispondrá a lo largo del proyecto, cimentando aún más la intención de formar un proyecto sostenible en todos los sentidos.

CONCLUSIONES

Para este proyecto se pueden obtener varios resultados de manera teórica y siempre desde una perspectiva académica con intención de aplicación en un escenario real.

El espacio público actualmente está infravalorado a nivel urbano. Es decir que su potencial no es bien aprovechado por los urbanistas, arquitectos, administraciones y demás actores que intervengan en la planificación de las ciudades. Como bien se resalta a lo largo del proyecto, el concepto que se tiene de espacio público debe trascender los términos en los que actualmente se contempla, es decir, dejar de un lado la concepción que éste es simple espacio verde, plazas, parques, etc., y que su función se reduce a recrear. El espacio público, es un elemento de cohesión social, a su vez que articulador funcional dentro de las dinámicas de una ciudad. La implementación y correcto aprovechamiento de este, puede ofrecer oportunidades de desarrollo para las intervenciones, en el caso de estudio de esta investigación, de renovación urbana. Se debe, de igual manera, de manera paralela fortalecer la estructura legal y jurídica que acoge las proyecciones de estas intervenciones, a su vez que se debe fomentar el uso de los numerosos instrumentos de gestión disponibles para la planificación urbana en Colombia.

El ciudadano de “a pie” es un elemento fundamental en el desarrollo del tejido urbano y de la apropiación del espacio público como elemento integrador. Este, actúa como una célula que actúa en un tejido del cuerpo humano, es decir que cumple una función que se potencia al relacionarse con otras células para mantener el tejido vivo, saludable y funcional. De este mismo el individuo y sus relaciones con los demás individuos aseguran el fortalecimiento de las distintas estructuras de la ciudad, creando los llamados “tejidos urbanos”. Es por eso que las relaciones sociales son pieza fundamental en el crecimiento y desarrollo de una ciudad, si se pretende impulsar modelos sostenibles a futuro.

El planteamiento del espacio público como modelo de ciudad, es posible, siempre y cuando se desarrollen los dos puntos anteriormente mencionados. Para la implementación de un modelo de estas características, es necesario la contribución de todos los actores activos de la comunidad, incluyendo el sector público, el sector privado y los habitantes.

La promoción de un modelo de estas características es de vital importancia para el pensamiento de tener una intervención que modifique la ideología de la gente, y sobretodo de sus

administraciones, para elevar la prioridad que se debe tener sobre el peatón en el momento de proyectar la ciudad, en detrimento de una ciudad pensada para los vehículos.

De igual manera, se debe, en conjunto, fomentar tanto ideológica como formalmente, estrategias con miras al futuro, cómo lo es el control de expansión demográfica en los centros poblados, la densificación del suelo, la estimulación del servicio público como medio de transporte, a su vez que la bicicleta, combatir fenómenos como la burbuja inmobiliaria, entre otros, y más aún si se tiene cómo objeto de estudio al municipio de Chía, que posee gran parte de las problemáticas anteriormente mencionadas.

Chía como municipio tiene un potencial muy grande en todos los niveles de estudio, pero lamentablemente, ante la falta de administración y gestión, puede desencadenar en un caos urbano, más aún si se tiene en cuenta la agresiva expansión tanto de este cómo de sus vecinos, sean Bogotá, Cajicá, Cota o los municipios aledaños de La Sabana de Bogotá.

BIBLIOGRAFIA

Alcaldía Municipal de Chía, Acuerdo Plan de Desarrollo 2012-2015.

Alcaldía Municipal de Chía, Plan de Ordenamiento Territorial 2014-2027.

Alcaldía Municipal de Chía, Gestión de Proyectos 2012-2015.

Alcaldía Municipal de Chía, Plan Parcial 2014.

Agudelo Ospina J.J. (2002). Diseño geométrico de vías. Ajustado al manual colombiano. TESIS DE GRADO ESPECIALIZACIÓN. Universidad Nacional de Colombia.

Pérez V. Gerson (2005). La infraestructura del transporte vial y la movilización de carga en Colombia. Centro de estudios económicos regionales. Banco de La República.

Alcántara Vasconcellos E. (2010). Análisis de movilidad urbana. Espacio, equidad y ambiente. Editorial CAF.

Izasa Gutiérrez. Juanita. (2008). Conurbación y desarrollo sustentable: una estrategia de intervención para la integración regional caso: primer anillo metropolitano Bogotá-sabana de occidente. Pontificia Universidad Javeriana.

Vargas X, y Cifuentes M. (2006). Proceso de conurbación de los municipios de la sabana de Bogotá: análisis del municipio de Chía. Universidad de La Salle.

Flechas Luisa. (2006). Movilidad y transporte: Un enfoque territorial. Universidad Nacional de Colombia.

Retomado de:<http://es.scribd.com/doc/36218578/Movilidad-y-Transporte#scribd>. El 20 de febrero de 2015

Retomado de: <http://es.calameo.com/read/002445966b66001d4ac81> El 20 de febrero de 2015

Retomado de

<http://jbbrepositorio.metabiblioteca.org/bitstream/001/258/4/Ficha%20del%20SFF%20Las%20Mercedes%20%5Bjul-2012%5D.pdf>. El 20 de febrero de 2015

Retomado de:

http://www.dane.gov.co/files/censo2005/PERFIL_PDF_CG2005/25175T7T000.PDF. El 23 de febrero de 2015

Alcaldía Municipal de Chía, Acuerdo Plan de Desarrollo Chía, Territorio Inteligente e Innovador 2012-2015.

Alcaldía Municipal de Chía, Plan de Ordenamiento Territorial 2014-2027.

Alcaldía de Barranquilla, Plan de Ordenamiento Territorial, Anexo 6 Perfiles del Sistema de Movilidad.

Alcaldía Municipal de Chía, Decreto 015 de 2014.

Alcaldía Municipal de Chía, Decreto 014 de 2002.

Concejo Municipal de Chía, Acuerdo 16 de 2012.

Cámara de Comercio de Bogotá. (2005). Plan Económico para la Competitividad de Chía.

Cámara de Comercio de Bogotá. (2010). Plan Económico para la Competitividad de la Provincia Sabana Centro.

Vargas X, y Cifuentes M. (2006). Proceso de conurbación de los municipios de la sabana de Bogotá: análisis del municipio de Chía. Universidad de La Salle.

Retomado de <http://www.chia-cundinamarca.gov.co/index.php/component/content/featured?start=150>

BORJA, J (1998): «Ciudadanía y espacio público», en “Urbanitats” núm. 7: Ciutat real, ciutat ideal. Significat i funció a l’espai urbà modern, CCCB, Barcelona. Retomado de: <http://urban.cccb.org/urbanLibrary/htmlDbDocs/A011-B.html>.

LÓPEZ ARANGUREN, L. M., entrevista personal junio de 2009. Retomado de: <http://urbanohumano.org/es/ciudad-compartida/espacio-publico-como-lugar-de-construccion-de-ciudadania/>

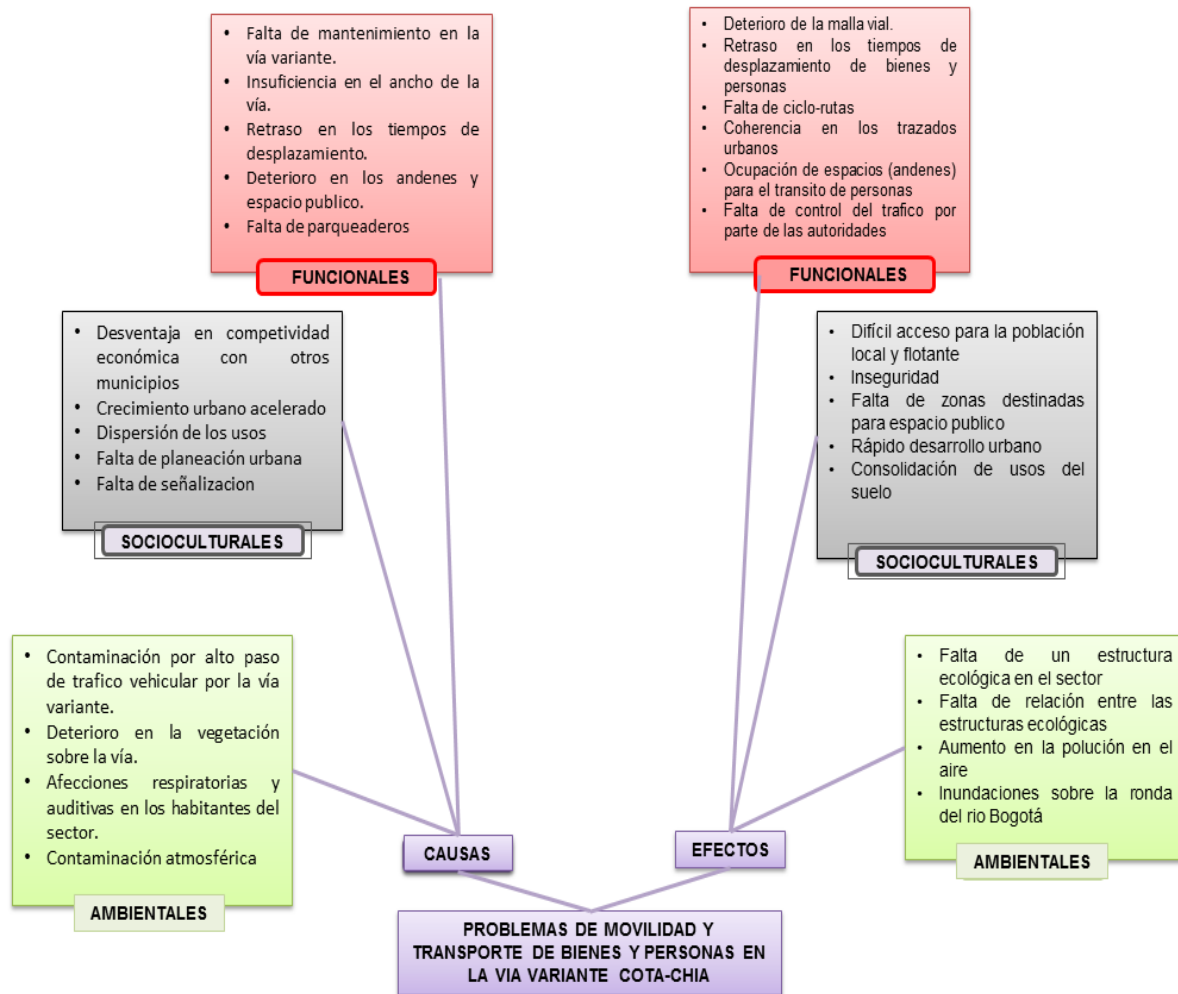
Retomado de: http://www.sdp.gov.co/portal/page/portal/PortalSDP/POT_2020/Cartilla-POT-DIGITAL-02042013.pdf

Lopez de Lucio, Ramón (2000). El espacio público en la ciudad europea: entre la crisis y las iniciativas de recuperación. Implicaciones para Latinoamérica. Revista de Occidente, 230-231.

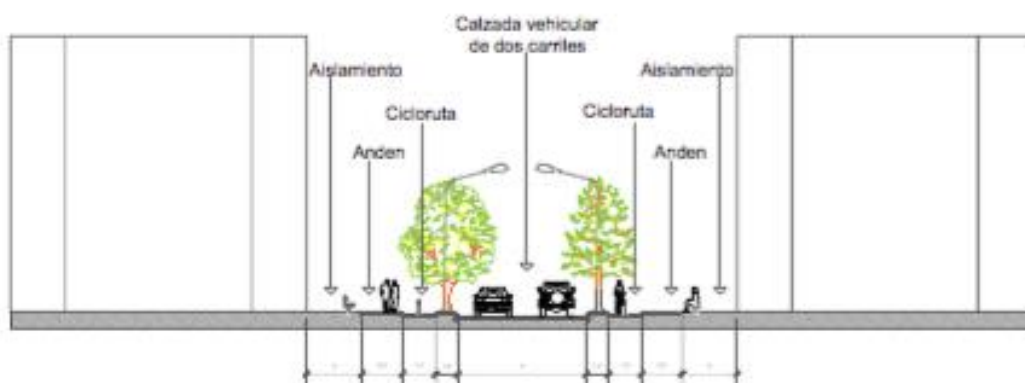
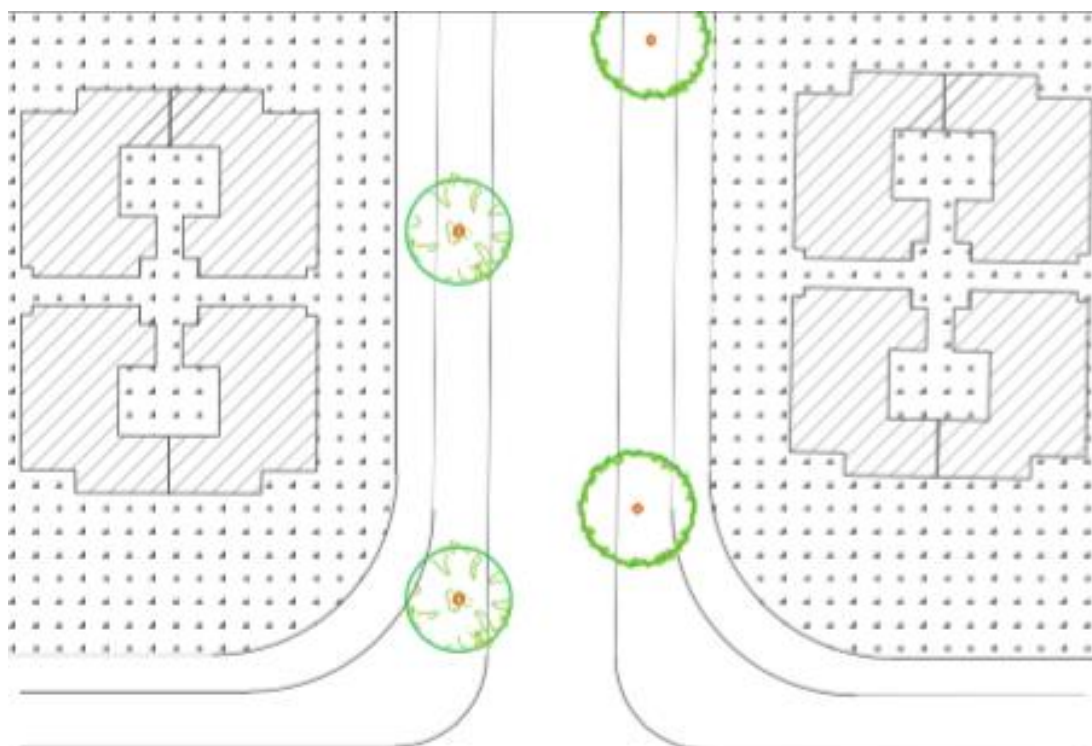
Acero Torres, E. (2010). Renovación Urbana. Renovación Humana. Revista Escala Ed. 220, 9-14.

Retomado de: http://www.bdigital.unal.edu.co/5715/26/3481957.2011_10.pdf

ANEXOS

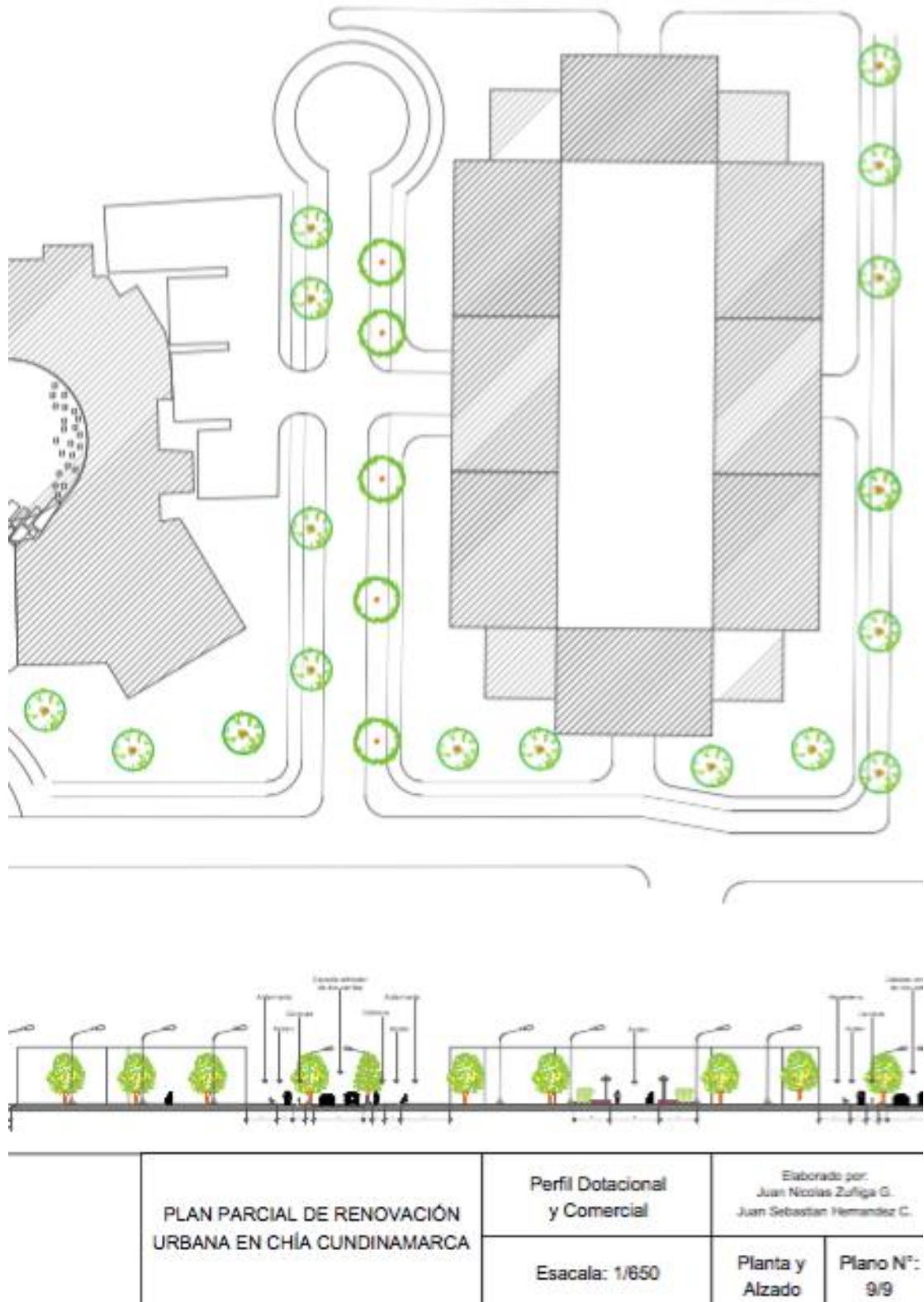


1.1 Árbol de Problemas

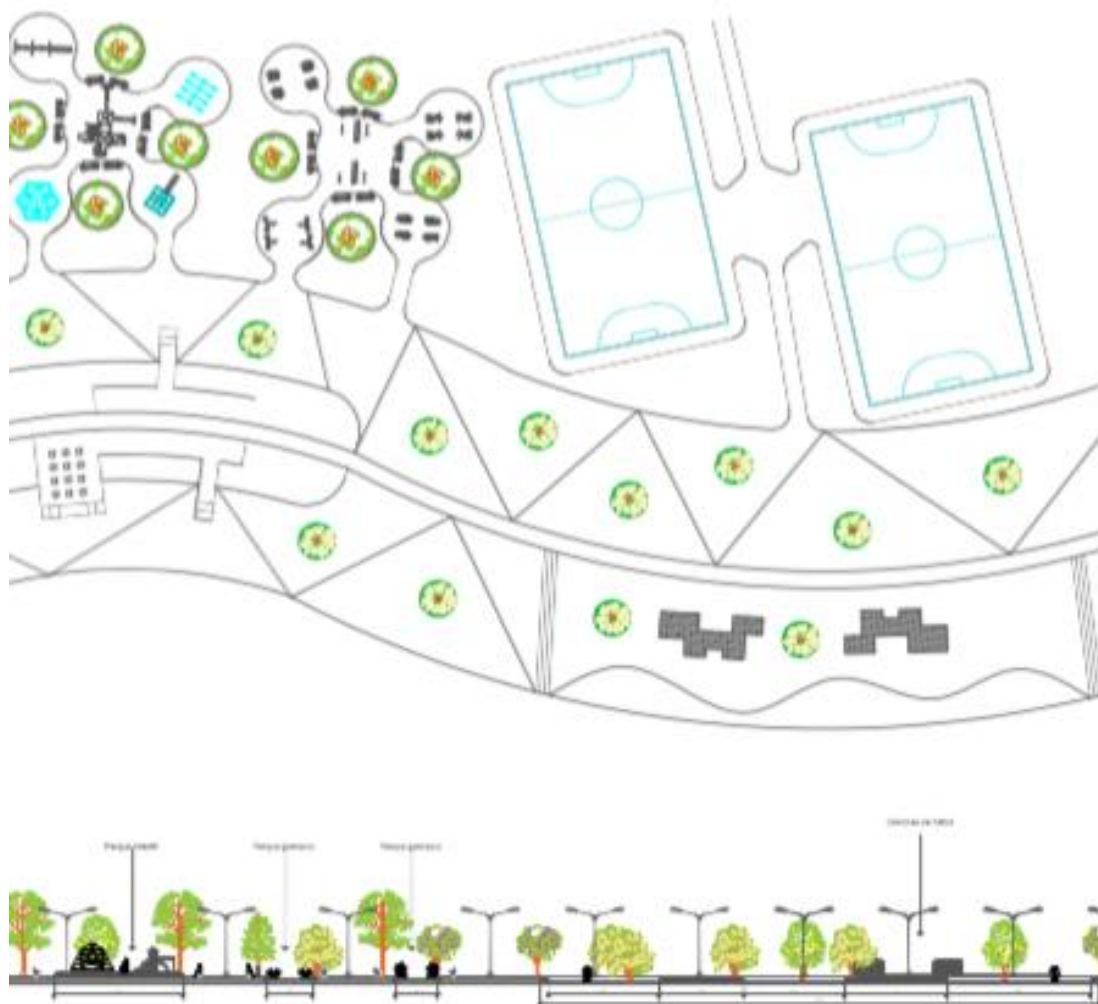


PLAN PARCIAL DE RENOVACIÓN URBANA EN CHÍA CUNDINAMARCA	Perfil Vial V-6	Elaborado por: Juan Nicolás Zuñiga G. Juan Sebastián Hernández C.	
	Escala: 1/200	Planta y Alzado	Plano N°: 1/9

1.2. Perfil vial V6



1.3. Perfil dotacional y comercial



PLAN PARCIAL DE RENOVACIÓN URBANA EN CHÍA CUNDINAMARCA	Perfil Eje verde	Elaborado por: Juan Nicolás Zuñiga G. Juan Sebastián Hernández C.	
	Escala: 1/650	Planta y Alzado	Plano N°: 8/9

1.4. Perfil Eje verde



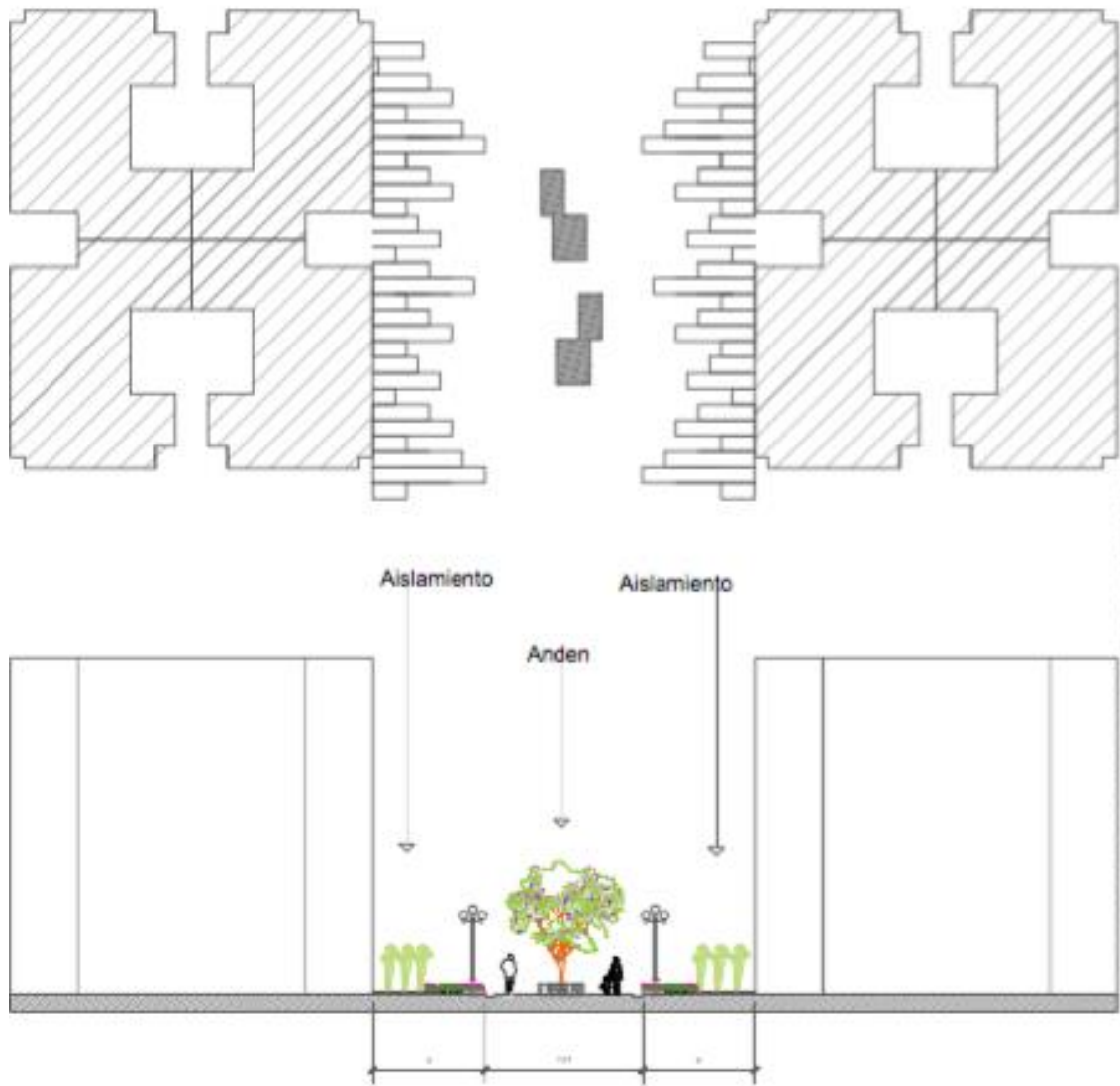
PLAN PARCIAL DE RENOVACIÓN URBANA EN CHÍA CUNDINAMARCA	Perfil Tipología Residencial	Elaborado por: Juan Nicolás Zúñiga G. Juan Sebastián Hernández C.	
	Escala: 1/650	Planta y Alzado	Plano N°: 7/9

1.5. Perfil Tipología Residencial



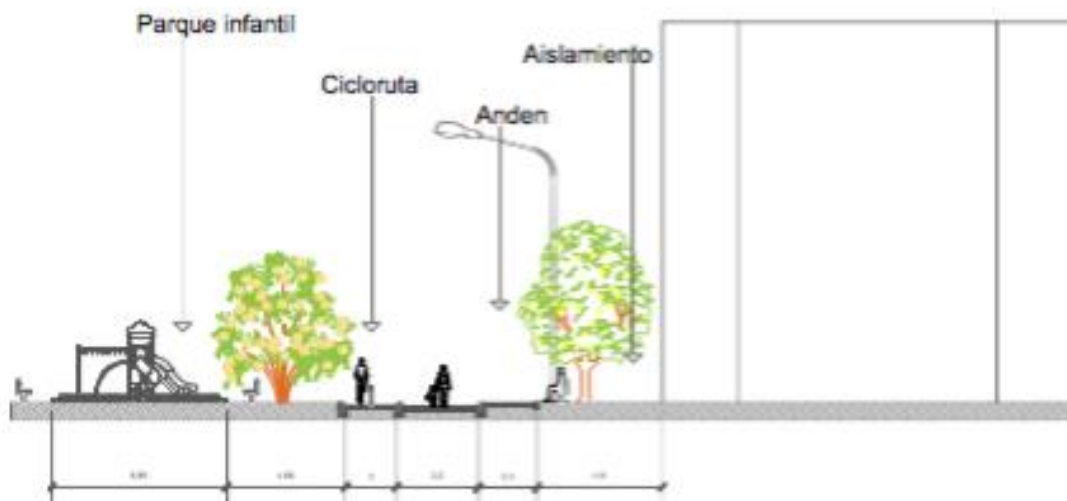
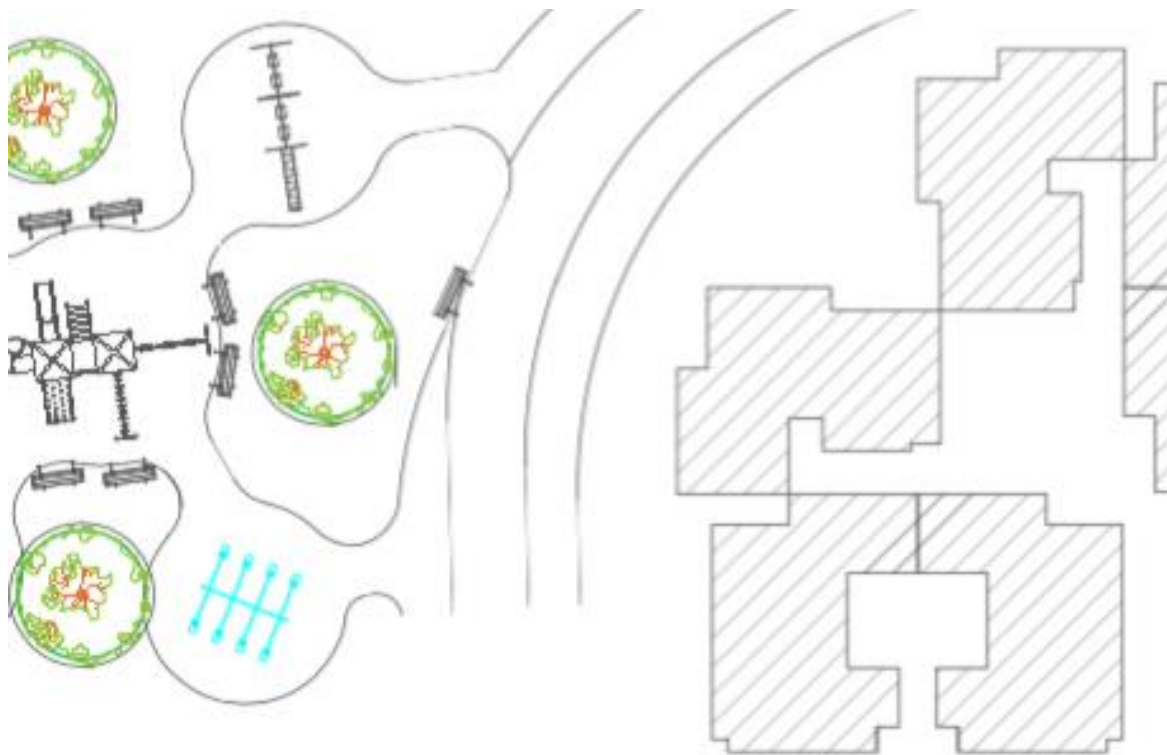
PLAN PARCIAL DE RENOVACIÓN URBANA EN CHÍA CUNDINAMARCA	Perfil Tipología Residencial V.I.S	Elaborado por: Juan Nicolas Zuriga G. Juan Sebastian Hernandez C.	
	Escala: 1/200	Planta y Alzado	Plano N°: 6/9

1.6. Perfil tipología Residencial V.I.S.



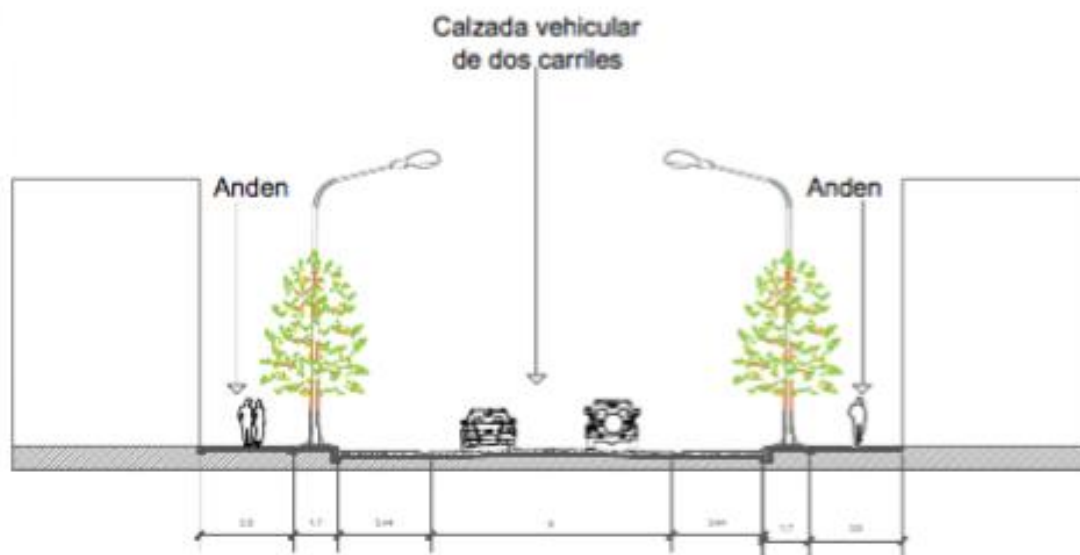
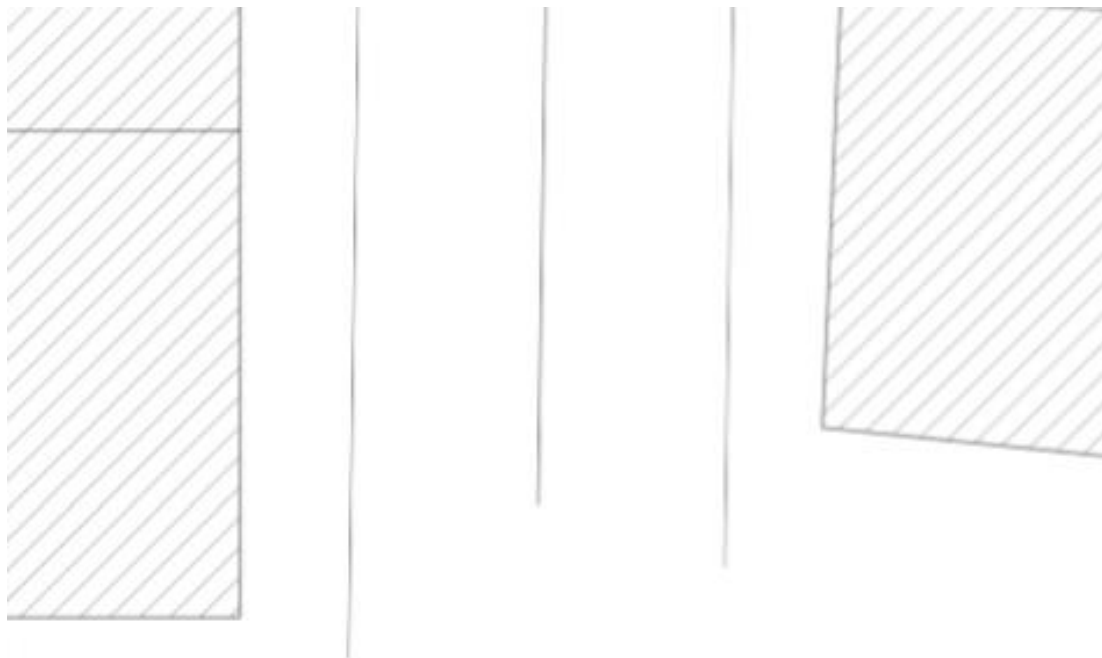
PLAN PARCIAL DE RENOVACIÓN URBANA EN CHÍA CUNDINAMARCA	Perfil Vial Peatonal VP-2	Elaborado por: Juan Nicolás Zufiga G. Juan Sebastián Hernández C.	
	Esacala: 1/200	Planta y Alzado	Plano N°: 4/9

1.7. Perfil vial peatonal VP-2



PLAN PARCIAL DE RENOVACIÓN URBANA EN CHÍA CUNDINAMARCA	Perfil Vial Peatonal VP-1	Elaborado por: Juan Nicolas Zuñiga G. Juan Sebastian Hernandez C.	
	Escala: 1/200	Planta y Alzado	Plano N°: 3/9

1.8. Perfil vial peatonal VP-1

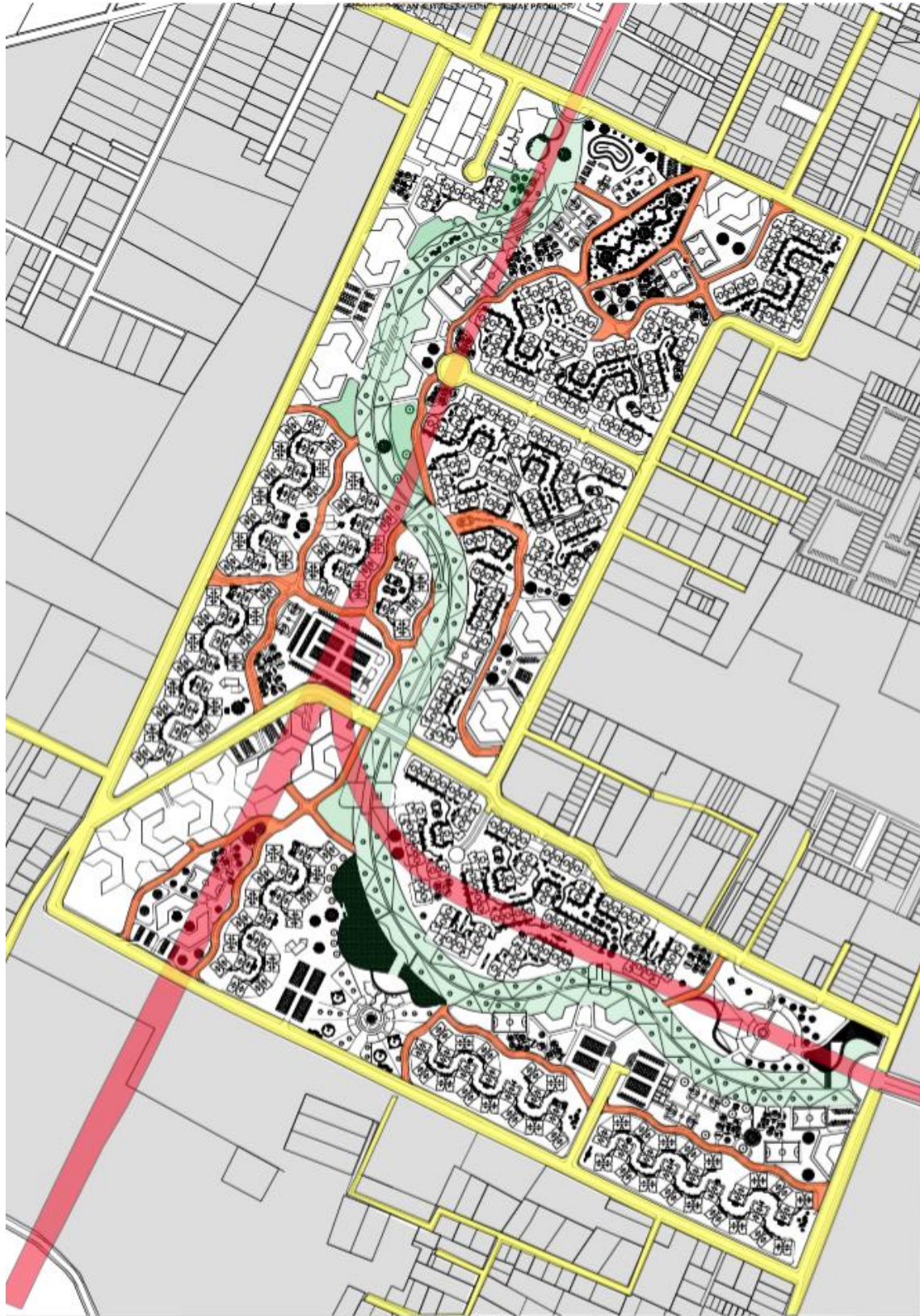


	PLAN PARCIAL DE RENOVACIÓN URBANA EN CHÍA CUNDINAMARCA	Perfil Vial VR-3	Elaborado por: Juan Nicolás Zuñiga G. Juan Sebastián Hernández C.	
		Escala: 1/200	Planta y Alzado	Plano N°: 2/9

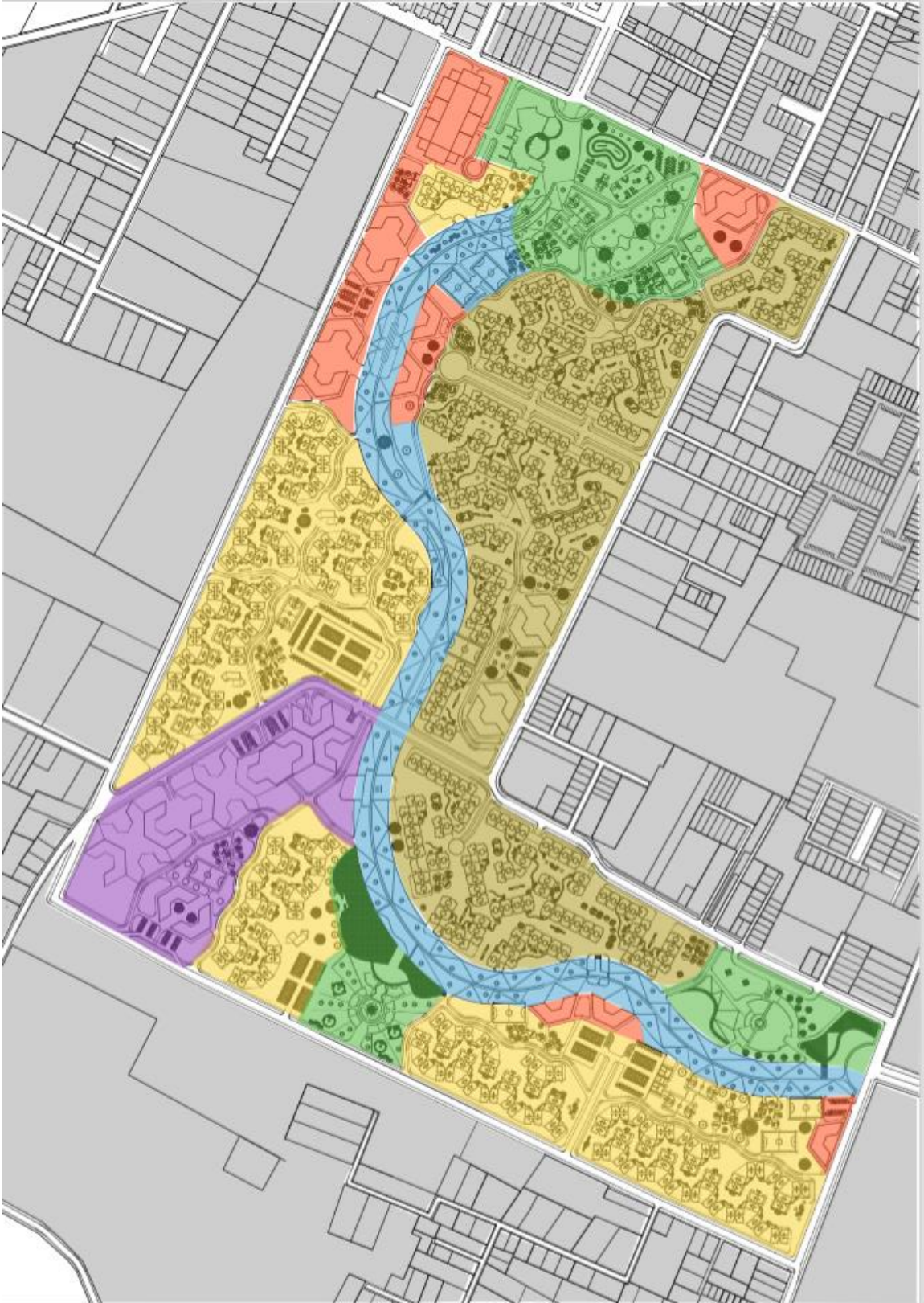
1.9. [Perfil vial VR-3](#)



1.11 Plano de usos



1.12 Diagramación de vías.



1.13. Plano de zonificación



1.14. Espacio público



1.15. Estructura Ecológica



[1.16. Estratificación socioeconómica](#)

2. NORMATIVA URBANA

En el diseño del plan parcial se realizó un código o documento técnico el cual dictamina las normas urbanísticas mínimas para el desarrollo de este plan, las cuales se describirán a continuación.

Aislamientos:

- Residencial estratos 4 y 5: el aislamiento respecto con la vía local principal será de 3 metros desde el andén hasta la edificación, en este aislamiento se ubicará parte de la estructura ecológica como árboles, arbustos, y vegetación de bajo porte, y no podrá tener adoquín, concreto u otros materiales duros. Los aislamientos frente a otras edificaciones será mínimo de 15 metros. (Ver anexos).
- Residencial V.I.S estrato 3: El aislamiento respecto con la vía local principal será de 1,5 metros desde el andén hasta la edificación, en este aislamiento se ubicará parte de la estructura ecológica como árboles, arbustos, y vegetación de bajo porte, y no podrá tener adoquín, concreto u otros materiales duros. Los aislamientos frente a otras edificaciones será mínimo de 9 metros. (Ver anexos).
- Comercio de baja escala: No poseerá ningún aislamiento respecto a la vía principal, pero si tendrá un aislamiento mínimo de 15 metros en relación con una edificación de tipo residencial o dotacional.
- Comercio a gran escala (centro comercial): tendrá un aislamiento de 5 metros en relación con la vía principal, y de 15 metros mínimo con edificaciones de tipo residencial o comercial, además este deberá poseer su acceso vehicular por una vía alterna a la principal.
- Dotacional: El aislamiento será de 10 metros desde la vía principal donde se ubique, también deberá tener un aislamiento de 15 metros con edificaciones de tipo comercial, y 20 metros de tipo residencial.

Tipos de vías:

- La vía principal será la variante Cota Chía; el perfil de esta vía es VR-3 y es de orden departamental y municipal con un recorrido de 2,5 km a través del área de intervención. Esa al atravesar al proyecto será por medio de un túnel bajo tierra, por lo tanto no tendrá ningún aislamiento con respecto a alguna edificación.
- Las vías locales serán de perfil V-6 esta es una vía de mínimo 13 metros de ancho, y su aislamiento con respecto de las edificaciones dependerá del tipo de uso de la edificación; tendrá una estructura ecológica ubicada sobre los andenes para mitigar los efectos contaminantes producidos por la vía.

- Vía peatonal Vp-1 y Vp-2: Este perfil vial será mínimo de 7 metros de ancho sobre esta vía se ubicara la estructura ecológica, ciclo rutas, andenes y zonas de descanso, y recreación ubicadas según el diseño urbano; el aislamiento de estas vías será de 3 metros mínimo con respecto a las edificaciones de uso residencial y no tendrá aislamientos con respecto a las edificaciones de tipo comercial y dotacional.

Índice de ocupación:

- Área del lote 500.000 m²
- Área urbanizable: 250.000 m²
 IO: 0.30

$$= 250.000 \times 0.30 = 75.000$$

$$75.000 \times 0.30 = 22.500$$

$$N^{\circ} \text{ aptos} = 22.500 / 250 = 90$$

$$DB = 90 / 500.000 = 90 / 50 = 1,8$$

$$DN = 90 / 250.000 = 90 / 25 = 3.6$$

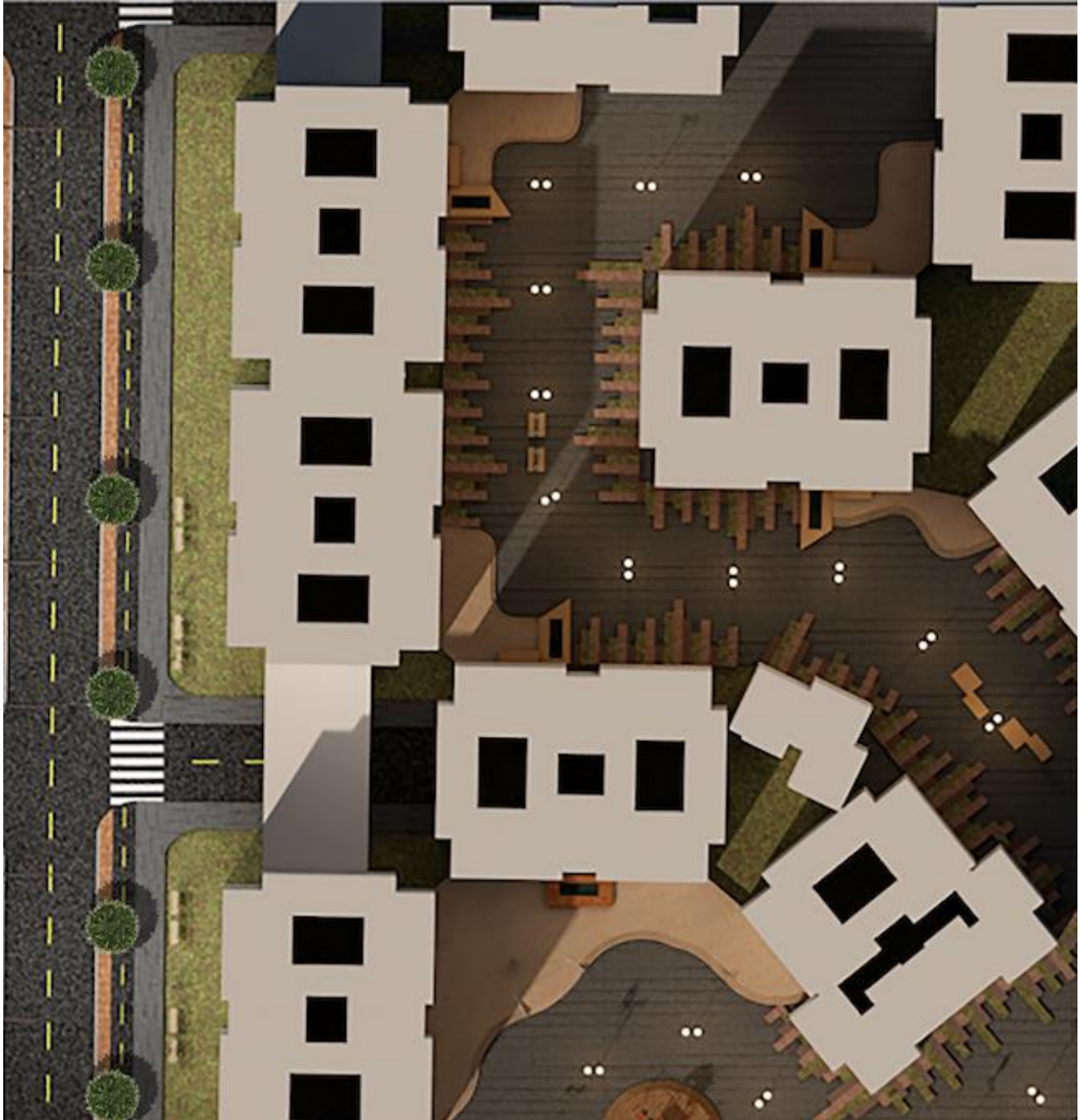
$$IC = (90 \times 25) + 75.000 / 250.000 = 0.40$$
- Áreas de vacíos:
 Residencial estratos 4 y 5 mínimo 56 m²
 Residencial V.I.S 58 m²
 Comercio 524 m²
 Equipamientos 256 m²

Cuadro de áreas

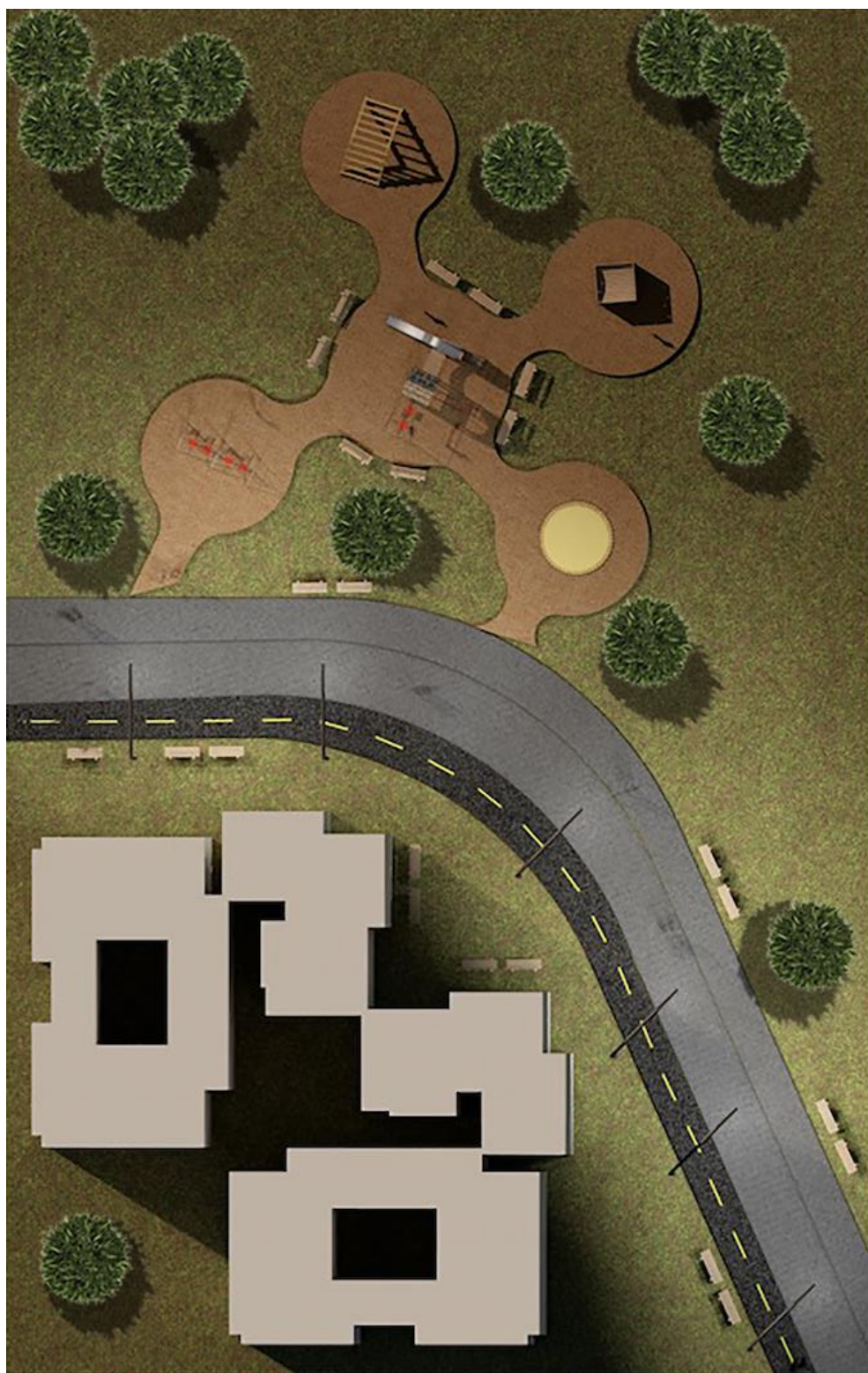
- Vías vehiculares: 66.174
- Vías peatonales: 26.319
- Residencial estratos 4 y 5: 135.206
- Residencial V.I.S: 174.751
- Espacio publico: 123:869



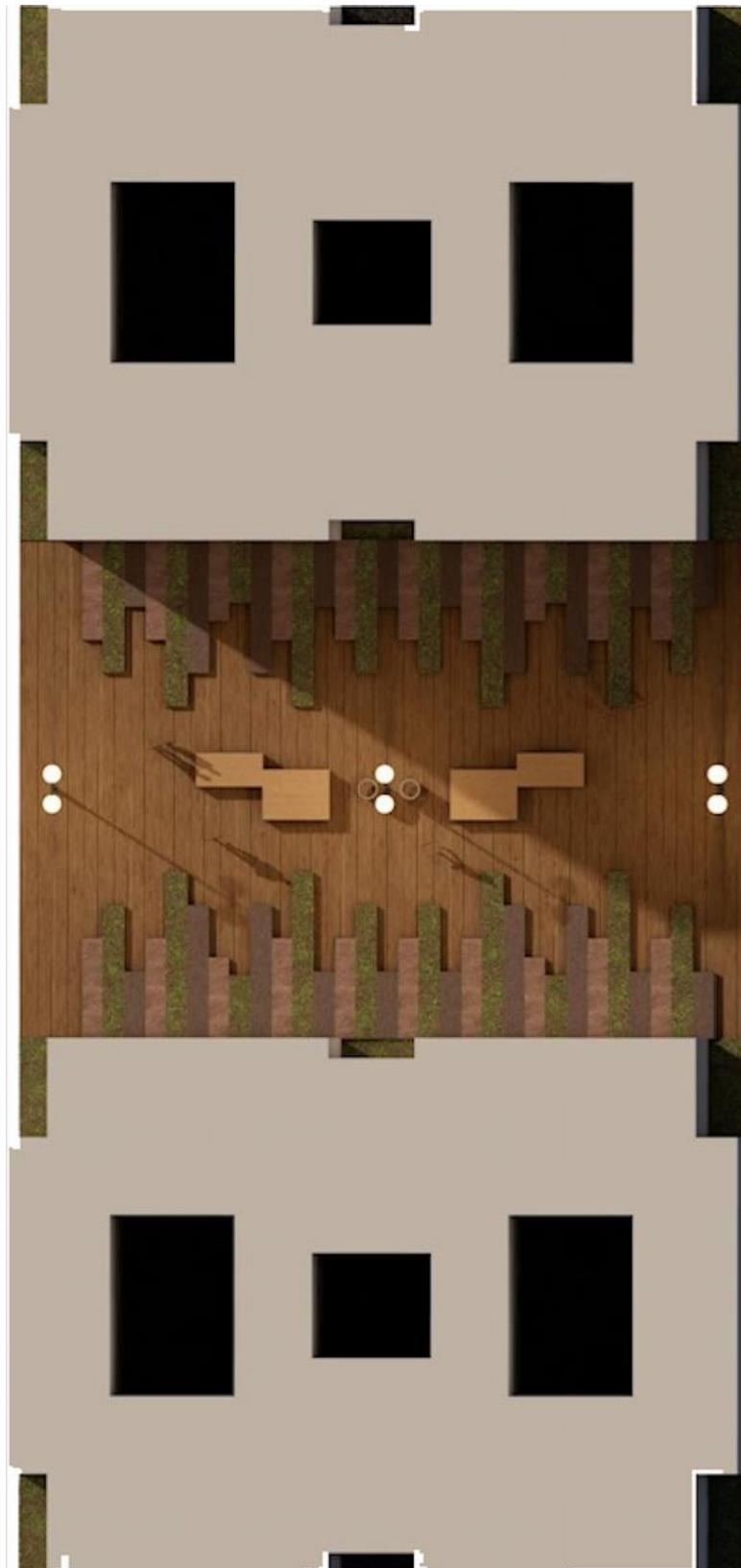
[3.1. Render de propuesta](#)



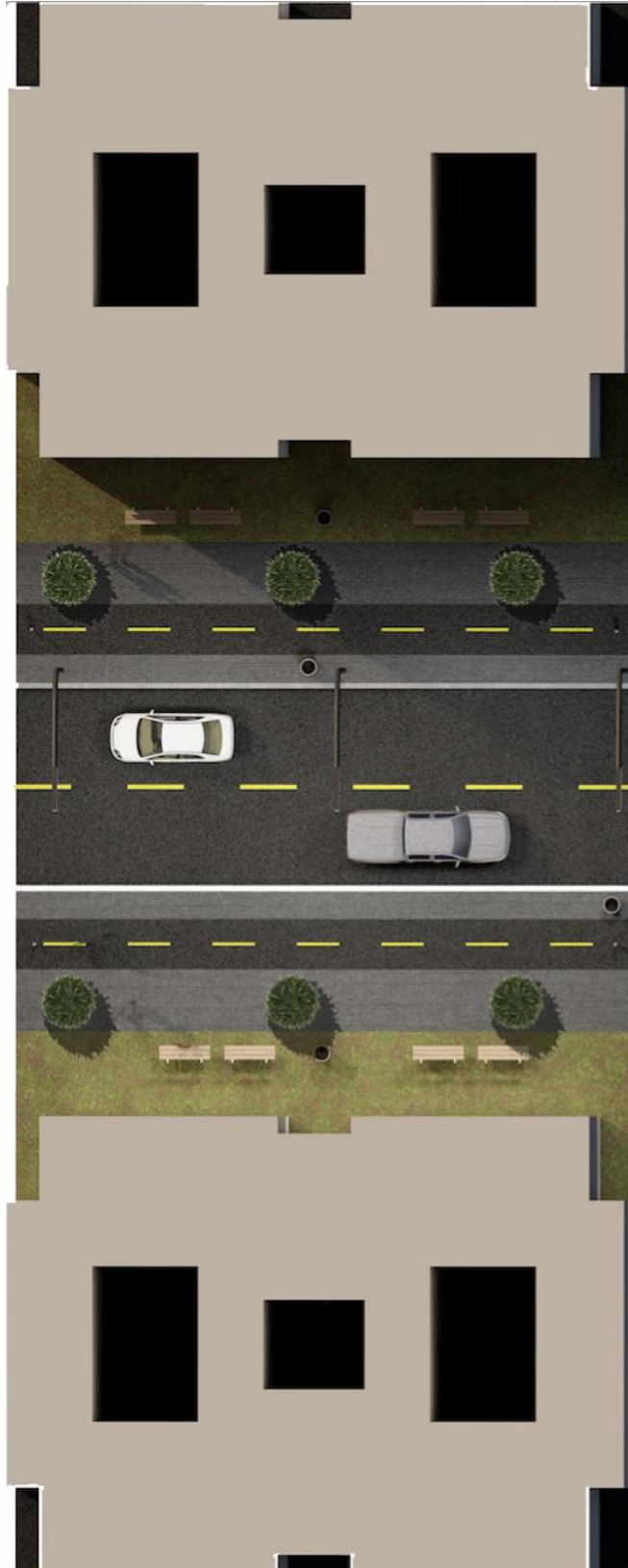
[3.2. Render planta residencial](#)



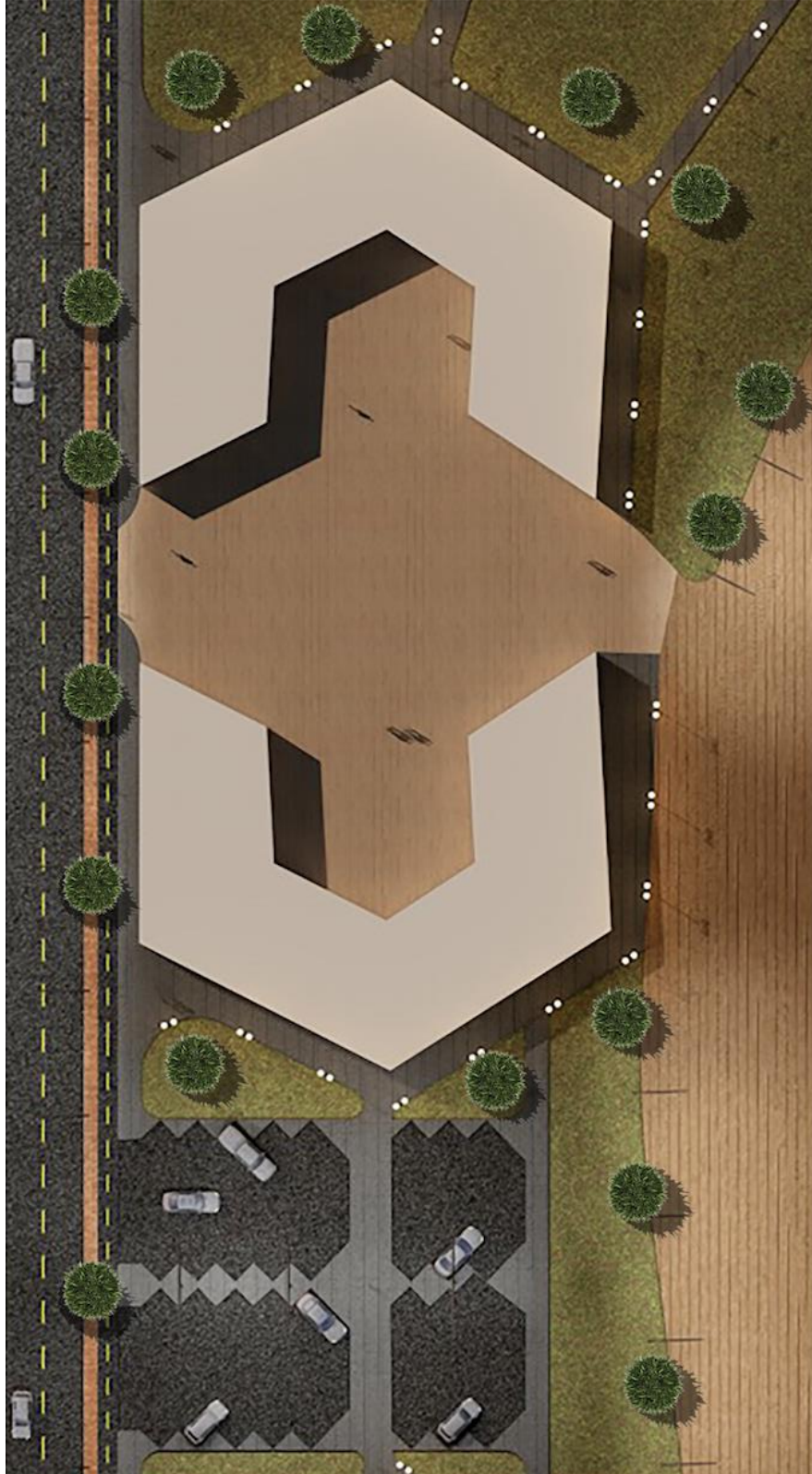
[3.3. Render Planta Via Vp1](#)



[3.4. Render Planta VP2](#)



[3.5. Render Planta V6](#)



[3.6. Render Planta Comercio](#)



[3.7. Render Planta VIS](#)



3.8. Render Perfil Vial V6



3.9. Render Perfil Vial VP11



3.10. Render Perfil Vial V3



3.11. Render Perfil Vial VP2



3.12. Render Perfil Comercio



3.13. Render Perfil VIS

DISEÑO DE PLAN PARCIAL EN CHIA CUNDINAMARCA.

Tratamiento de renovación urbana en polígono seleccionado. Tramo Andrés Came de Res – Centro Comercial Centro Chía.

DISEÑO DE PLAN PARCIAL EN CHIA CUNDINAMARCA.

Tratamiento de renovación urbana en polígono seleccionado. Tramo Andrés Carne de Res – Centro Comercial Centro Chía.
