

ALAMEDA 104: Integración del comercio informal a través del diseño del espacio público.

1

ALAMEDA 104: INTEGRACIÓN DEL COMERCIO INFORMAL A TRAVÉS DE LA
RECUPERACIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO Y EL DISEÑO ARQUITECTÓNICO.

DANIEL ALEJANDRO CORTES LAVERDE

JAIME ANDRÉS VALDERRAMA RAMIREZ



UNIVERSIDAD LA GRAN COLOMBIA

FACULTAD DE ARQUITECTURA

ARQUITECTURA

BOGOTÁ D.C

31 DE MAYO DE 2019

**ALAMEDA 104: INTEGRACIÓN DEL COMERCIO INFORMAL A TRAVÉS DE
LA RECUPERACIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO
Y EL DISEÑO ARQUITECTÓNICO.**

DANIEL ALEJANDRO CORTES LAVERDE

JAIME ANDRÉS VALDERRAMA RAMIREZ

Trabajo de grado presentado como requisito para optar al título de arquitecto

Ángela María Sánchez Zambrano

directora de proyecto



Universidad La Gran Colombia

Facultad de arquitectura

Arquitectura

Bogotá D.C

Dedicatoria

Este proyecto es dedicado a Dios quien nos dirigió y dio fuerza para culminar esta etapa, a nuestros padres por su apoyo incondicional en todas las áreas y en todo tiempo, a nuestra tutora de proyecto de grado, con mucho respeto y agradecimiento de corazón.

Lista de Tabla de contenido

Resumen	10
Abstract	11
Keywords:.....	11
Introducción	12
1 Formulación del problema.....	13
2 Pregunta problema.....	17
3 Descripción del problema.....	17
4 Justificación	20
4.1 Población objetivo	21
4.2 Referentes específicos	24
4.3 Producción de conocimiento sobre el tema	26
5 Hipótesis	26
6 Objetivo	26
6.1 Objetivos Específicos.....	27
7 Estructura del Documento por Capítulos Diferenciados	27
7.1 Marco teórico.....	27
7.2 Marco referencial.....	32
7.2.1 Enfoque histórico	32

ALAMEDA 104: Integración del comercio informal a través del diseño del espacio público.	6
7.2.2 Enfoque normativo Alcaldía local de Suba (2015)	35
8 Diseño metodológico	41
Análisis urbano arquitectónico	46
9 Criterios de intervención	49
10 Planteamiento y propuesta.....	51
11 Conclusiones.....	53
Lista de Referencia o Bibliografía	54
Anexos	56

Lista de Tablas

Tabla 1. Población localidad de Suba	21
Tabla 2 elaboración UPZ suba.....	35
Tabla 3. Dotación de equipamientos en Suba.....	47

Lista de Figuras

Figura 1 alcaldía mayor de Bogotá	14
Figura 2 Persona atrevesando cicloruta	15
Figura 3. gente buscando la sombra.....	16
Figura 4. configuración de los nodos problemáticos	17
Figura 5. gráfico del problema.....	18
Figura 6 ubicación del referente	24
Figura 7explicativo del referente	25
Figura 8 Desarrollo orientado al transporte	29
Figura 9. gráfico explicativo del mercado retail en la edad media	33
Figura 10. Decreto 1509 de 1982.....	36
Figura 11. Decreto 1504 de 1998.....	37
Figura 12. Decreto 1469 de 2010.....	41
Figura 13. Evolución lugar de intervención 1998.....	42
Figura 14. Evolución lugar de intervención 2004.....	42
Figura 15. Evolución lugar de intervención 2007.....	43
Figura 16. Evolución lugar de intervención 2009.....	43
Figura 17. Evolución lugar de intervención 2015 actualidad	44
Figura 18. Análisis flujos.....	45
Figura 19. Análisis permanencia.....	46

Glosario

Alameda: Senda, calle o paso ancho con árboles.

Actividades necesarias: Las actividades que son obligatorias para las personas que residen o hacen uso de un espacio público, son acciones que no se pueden obviar o evitar, como el caminar de una persona que atraviesa una plazoleta para llegar a su casa o el estar de pie de una persona que espera el autobús en la parada.

Actividades opcionales: Son las actividades recreativas que se pueden realizar en el espacio público, dan calidad al espacio público pues son actividades atractivas que prosperan en las condiciones adecuadas, la socialización y el comercio hacen parte de éstas.

Agrupar: Es el proceso mediante el cual se logra aglomerar o reunir personas que realizan cierta actividad en común.

Dispersar: Es el proceso mediante el cual se logra disipar una masa de personas concentrada, de manera desperdigada. Jan Gehl (1971)

Bordes: Elementos lineales que el observador no usa o no considera sendas. Son los límites entre dos fases o rupturas lineales de la continuidad. Por ejemplo: playas, cruces de ferrocarril, bordes de desarrollo, muros.

Sendas: Son conductos que sigue el observador normalmente, ocasionalmente o potencialmente, por ejemplo, calles, senderos y canales. La gente observa la ciudad mientras va a través de ella y conforme a estas sendas organizan y conectan los demás elementos ambientales.

Nodos: Son los puntos estratégicos de la ciudad a los que puede ingresar un observador y constituyen focos intensivos de los que parte o a los que se encamina, por ejemplo: confluencias, sitios de una ruptura en el transporte o un cruce. Kevin Lynch (1999)

Hitos: Punto de referencia o punto característico de un lugar o sector, ampliamente reconocido, su característica principal es que puede ser reconocido desde diferentes lugares

Caminar: Forma de transporte. Acción de transportarse sin usar ningún medio mecánico.

Estar de pie: Actividad estacionaria, acción de parada en el espacio, actividad necesaria.

Legibilidad: Facilidad para entender las oportunidades que ofrece un lugar.

Resumen

En el sector de Suba, a partir del año 2006 se inaugura la estación de Transmilenio Portal de Suba, portal que se convertiría en un hito importante no solo para la localidad sino que se transformaría en un nodo relevante en la movilidad capitalina. Este acontecimiento da paso al desarrollo de dinámicas comerciales y sociales, que beneficiaron al sector de manera económica, pero que al mismo tiempo lo perjudicaron en otros aspectos. En el sector se desarrolla el comercio informal, dinámica no prevista que surge gracias a los flujos peatonales resultantes del transporte masivo, trayendo consigo problemáticas ambientales, obstrucciones del tráfico peatonal, zonas de permanencia forzadas, inseguridad e invasión del espacio público. Este proyecto propone la intervención del espacio público del lugar, con un diseño que contemple aspectos teóricos importantes en el espacio, tales como las actividades necesarias y opcionales que en este se desarrolla como el transitar, el permanecer, el comerciar y el socializar. Esto sumado a el análisis de los flujos peatonales nos da una idea de dónde es necesario dispersar o agrupar a las personas en el espacio, de donde es innecesario, recomendable o necesario replantear espacialmente un área con un uso (o varios usos) determinado. Todo esto con el fin de mejorar el transporte local y la experiencia de transitar del peatón como personaje principal de la ciudad, mejorando así su calidad de vida y su forma de percibir y usar el espacio local compartido.

Palabras claves:

Comercio informal, alameda, actividades opcionales Jan Gehl (1971), espacio público, nodos. Kevin Lynch (1999), stand comercial.

Abstract

In the Suba sector, the Transmilenio Station Portal de Suba was inaugurated in 2006, a portal that would become not only an important milestone for the town but would also a relevant node in Bogotá capital mobility. This event gives way to the development of commercial and social dynamics, which benefited the sector economically but at the same time caused troubles in other aspects. Informal street vending spots arouse because of the pedestrian flow caused by the transportation system, bringing about environmental problems, obstructions of pedestrian traffic. This project proposes the intervention of the public space in the affected area, with a design that contemplates important theoretical aspects regarding the space. These are the necessary and optional activities that are developed into the space, such as transiting, staying, trading and socializing. This, added to the analysis of pedestrian flows, gives us an idea of where is necessary to disperse or group people in the space, where is unnecessary, advisable or necessary to spatially rethink an area with a certain use (or several uses). All this, to improve local transportation and pedestrian experience as the main character of the city. Thus, improving people's quality of life and their way of perceiving and using shared space

Keywords:

Informal Commerce, alameda, necessary activities, public space, nodes, commercial stand.

Introducción

Dentro de la arquitectura, es indispensable a la hora de plantear un proyecto, el estudio de las dinámicas e interacciones de las personas y el espacio, para así identificar las ventajas o las deficiencias de este. Por lo tanto, la idea del proyecto se origina a través de la identificación de una problemática cotidiana en la ciudad de Bogotá, que surge como consecuencia de las soluciones de transporte público masivo que se emplean actualmente; Afectando el derecho del peatón a disfrutar con plenitud del espacio público que la ciudad ofrece. El comercio informal, la falta de áreas legibles, sendas claras, la demarcación concreta del espacio y las actividades que allí se desarrollan, son causantes del deterioro en la facilidad de transitar, de la falta de apropiación y del mal uso (uso deficiente) del espacio público. Por lo tanto, se necesita de una propuesta de diseño urbano y arquitectónico que atienda a estas problemáticas y que mejore las condiciones del espacio.

1 Formulación del problema

Comercio informal e invasión del espacio público:

Gracias a la inauguración del portal de suba en el año 2006, el comercio informal aparece aprovechando los nuevos flujos peatonales que este equipamiento de transporte genera en el sector, esta modalidad de trabajo que invade y se adueña del espacio público no sólo afecta la capital del país, sino que es un problema que afecta las ciudades más pobladas del país como se muestra en la noticia (El tiempo, 2015). La labor informal llega a seis importantes ciudades capitales del país, al menos unos 33.858 vendedores no formales se han apropiado de al menos 42.826 metros cuadrados de espacio público, según los cálculos de las alcaldías de Cali, Medellín , Bogotá, Barranquilla, Santa Marta y Bucaramanga. El espacio público que no tiene una infraestructura prevista para desarrollar actividades comerciales se convierte en un lugar inseguro, donde problemáticas sociales como el cobrar dinero por un lugar público para colocar un kiosco de ventas o problemas ambientales y de salubridad se convierten en algo cotidiano.

En el lugar puntual a intervenir “al menos 413 vendedores informales ocupan ilegalmente cerca de 2.300 metros cuadrados de espacio público”. (Departamento administrativo de la defensoría del espacio público DADEP, 2018).



Figura 1 [alcaldía mayor de Bogotá](#)

(Bogotá, 2018). recuperado de <https://bit.ly/2IMSOpA>

Imagen de los puestos de venta informal invadiendo el espacio público sobre la Avenida Cali (lugar de intervención)

Así mismo, se debe considerar que el análisis del problema es la relación de este espacio con el sistema de transporte masivo, pues esta zona es de alta afluencia de peatones, especialmente porque allí está ubicado el portal de Transmilenio de Suba, lo cual determina que la incidencia de este lugar afecta el desarrollo del esquema a proponer.

El Transitar:

Desde su construcción, la Avenida Ciudad de Cali, se diseñó con estándares de diseño del espacio público en función del vehículo, avenidas de tres vías, un separador verde único y falto de vida dejando abandonado el espacio que es vital para la circulación peatonal y la interacción entre la sociedad como plazas, parques o puntos de encuentro.

El transporte alternativo es un ítem de gran importancia, relevante en los modelos de diseño de vanguardia, por lo tanto, debería ser pertinente un sistema de ciclo vías cortas directas y conectadas. actualmente los sistemas de paraderos no cuentan con aislamientos necesarios para no intervenir en el flujo de bicicletas que andan a una velocidad alta generando accidentes comúnmente involucrando a peatones que suben y bajan de las rutas alimentadoras.



Figura 2 Persona atrevesando ciclorruta

*imagen.2 [fotografía de persona atravesando la ciclorruta]. (Bogotá, 2019). Elaboración propia
imagen que muestra la problemática entre las dinámicas del caminar y andar en bicicleta.*

Como se muestra en la imagen, al carecer de reductores de velocidad se forman interrupciones en las vías de los bici usuarios generando accidentes que colapsan la movilidad; señalizaciones y aislamientos adecuados para que las diferentes actividades (caminar, pedalear, estar de pie) no se obstruyan entre sí.

La arborización suele ser un factor medio ambiental importante, carente en el sector, en cuanto a volumen fitotectura y a la ubicación de los árboles, puesto que no acompañan los

recorridos de las personas, por lo tanto, no ofrecen un espacio con la sombra suficiente y necesaria para generar confort en días calurosos; problemas que se evidencian también en zonas de permanencias.



Figura 3. gente buscando la sombra

im.3 [fotografía buscando sombra]. (Bogotá, 2019). D Cortes.

Como muestra la imagen, muchas veces el mobiliario urbano con el que cuentan las zonas de permanencia no es usado, pues las personas prefieren buscar la sombra de la arborización en busca de resguardo de los rayos del sol.

2 Pregunta problema

¿Qué tipo de intervención requiere el espacio público en la Avenida Ciudad de Cali entre calle 139 y calle 145 para solucionar las problemáticas urbano-arquitectónicas causadas por las dinámicas de comercio informal y la movilidad peatonal?

3 Descripción del problema



NODOS : Los nodos del sector de gran afluencia peatonal y vehicular, se dan gracias a las tensiones que generan los centros comerciales del sector, la estación de TransMilenio (portal Suba) y las dos vías principales AV. Ciudad de cali y AV.Suba.

Figura 4. configuración de los nodos problemáticos

La problemática inmediata se desarrolla en la movilidad peatonal del sector interrumpida por la invasión de puestos informales, ya que cerca de “70 mil personas acceden diariamente al sistema de Transmilenio y no tienen andenes para la libre circulación” (DADEP.2018)



Figura 5. gráfico del problema

perfil de lugar de intervención. D cortes.



imagen 5 [gráfico desglose del problema] J Valderrama.

Problema Ambiental:

La venta de mercancías de manera informal genera en el sector múltiples desechos sólidos que al no contar con un plan de manejo provocan problemas de salud, proliferación de plagas, malos olores y contaminación visual.

Problema Social:

Las problemáticas de inseguridad en el sector proliferan gracias al comercio informal, entre otras problemáticas como se muestra en la noticia compartida por la Alcaldía Mayor de Bogotá D.C (2018):

Las continuas denuncias en el lugar, por el alquiler ilegal de cupos y ventas limitadas de espacio público para vendedores informales son las que los habitantes del sector, y comerciantes de los lugares aledaños, catalogan como venta desleal e informal. También se denunció presencia de microtráfico.

Problema Económico:

La informalidad laboral es uno de los principales problemas que aquejan a la economía colombiana, como se trata en un debate de Fedesarrollo en el 2017, las consecuencias de este flagelo pueden reducir la productividad, los recaudos tributarios y las posibilidades de los trabajadores de obtener una pensión adecuada.

4 Justificación

Esta investigación se enfoca directamente en entender el espacio público, los flujos peatonales, las actividades, las problemáticas, las determinantes físicas/naturales, las relaciones urbanas y los actores relevantes de un sector específico de la ciudad de Bogotá.

La idea principal es determinar a través del análisis, las necesidades, las deficiencias, oportunidades, fortalezas y posibles amenazas permitiendo tener criterios que propugnan una propuesta de diseño e intervención del espacio público, ya que es competencia de la arquitectura el contribuir en la construcción de la ciudad propiciando espacios útiles, con propósito e identidad.

Dirigido con un enfoque social y de mejoramiento vecinal, en el cual se cumplan expectativas tanto funcionales como estéticas, que mejoren el paisaje urbano y la relación de la calidad de vida de las personas con el actual entorno.

El ámbito donde se desarrolla la investigación exige el estudio, análisis y comprensión de temas como la invasión del espacio público, planes que impulsen la economía local, el ordenamiento espacial, el diseño del paisaje urbano orientado al transporte; que son base para el esquema básico y primera fase de la propuesta a realizar en el lugar de intervención.

Sin embargo, el desarrollo de este proyecto va de la mano con la población flotante inmediatamente involucrada y personas residentes del sector, que a través del tiempo, han visto el inminente crecimiento de invasión comercial e informalidad, que en un principio veían una oportunidad de fortalecer el corredor longitudinal de la Avenida Ciudad de Cali, evitando la inseguridad dada por la soledad, falta de iluminación y mobiliario influyente, lo que finalmente

resultó en espacios públicos sin orden ni estructura de diseño, problemas de salubridad por las excesivas basuras y vandalismo y micrográfico de sustancias .

De esta manera, se generan dos fenómenos, la división de lugares específicos como barrios o localidades y la inseguridad, como lo menciona Martínez (2001): “El modelo de la ciudad actual caracterizado por la fracturación espacial y social favorece la aparición de la inseguridad objetiva o subjetiva”.

4.1 Población objetivo

Contexto de la población.

La localidad de Suba tiene una extensión 10.056 hectáreas de superficie (6.271 Ha. de suelo urbano y 3.785 de suelo rural). Administrativamente, está dividida en 13 UPZ y tiene un total de 259 barrios.

El espacio público efectivo urbano por habitante de Suba es de 3,59 m² por habitante, por debajo del promedio de Bogotá (3,69 m²).

El 77% de la población (958.352) es menor de 49 años y el 74% de la población está categorizada en el estrato bajo (estratos 1, 2 y 3), de los cuales el 8,1% y el 2,3% se encuentran en condiciones de pobreza y pobreza extrema por ingresos, respectivamente.

En materia de seguridad en parques, Suba ocupa el segundo lugar en consumo de narcóticos, el cuarto lugar en hurtos y sexto lugar en riñas.

Tabla 1. Población localidad de Suba

LOCALIDAD	HOMBRES	MUJERES	TOTAL, POBLACION	%MUJERES	POBLACIÓN LOCALIDAD/POBLACION BOGOTÁ
Suba	595155	655579	1250743	52%	15,70%
Total, Bogotá	3861624	4118377	7980001	52%	

Tabla 1 [población localidad de Suba] Elaboración propia

Población objeto.

Los barrios involucrados en el sector de intervención son:

Las Flores, Lombardía y El Poa, como lugares que tienen alta incidencia en el lugar de intervención, esto debido a su cercanía con la avenida Ciudad de Cali, lo cual implica que residentes de estos barrios promuevan actividades comerciales en las fachadas que dan hacia esta vía.

La relevancia también se origina por los altos flujos de personas entre las 11:00 am y las 03:00 pm y entre las 06:00 pm y las 08:00 pm; en días específicos como los fines de semana especialmente los días sábado y domingo, lo cual concluye en que calles determinadas de estos barrios son más concurridos.

Urbanización Tropicana, Zulia, Urbanización Solar y S. C. El Poa como lugares con baja incidencia en el lugar de intervención ya que son sectores que el 76% de la población reside en agrupaciones de vivienda o en propiedad horizontal, lo cual manifiesta que el comercio está abarcado por los almacenes de cadena que se encuentran inmersos en dichos barrios (Ara, Éxito).

Según el informe desarrollado por la alcaldía mayor de Bogotá, “monografía Suba 2017” arroja que en la UPZ 27 Suba con una población de 158.989 habitantes, 9.352 son usuarios activos de estos barrios mencionados anteriormente; y la UPZ 28 Rincón con una población de 370.387, 7.407 son usuarios activos de este sector. Por lo tanto, la suma de estos datos nos arroja que la población del lugar de intervención oscila entre 15.000 y 18.000 habitantes.

Población vinculada al transporte.

En el eje de la Avenida Ciudad de Cali, se encuentran seis estaciones de transporte, de las cuales cuatro están destinadas como paradero del sistema integrado de transporte (ruta: P49-266-953-P49-T55), y dos rutas (Ruta 11-3 Villa María, 11-4 Circular Aures, 11-5 Avenida Cali) restantes como paradero de rutas alimentadores que circulan en el sector teniendo como punto de origen el Portal de Suba. En un análisis realizado en un paradero, se observó que entre las 07:00am y las 09:00am la frecuencia de personas que utilizan este medio por ruta es de 30 personas, entre las 11:00am a 01:00pm 12 personas por ruta y entre las 06:00pm y 07:30pm 25 personas por ruta. En total, por estación se evidencia que en un día la población que utiliza estos servicios de transporte puede estar en un promedio de 500 a 550 personas.

Todos los datos anteriormente analizados, nos muestran que el comercio en el sector está parcialmente determinado por la cantidad de personas que circulan en el sector. Sin embargo, según el Instituto Para la Economía Social (IPES), realizó un censo el 17 de febrero de 2018 en el cual reveló que, en el sector longitudinal de la Avenida Ciudad de Cali, hay 257 personas reconocidas como vendedores informales de las cuales en su totalidad están registradas y reconocidas con el registro individual de vendedores informales (RIVI).

4.2 Referentes específicos

Parque Elevado de Chapultepec.

En algunas ciudades de América Latina, donde esta problemática se replica, se han implementado diferentes estrategias que buscan contrarrestarlas. Es una propuesta desarrollada por FRENTE arquitectura y RVDG arquitectura + urbanismo, que ha sido galardonado recientemente con el 'IAA International Architecture Awards' en la categoría de Planeación Urbana y que expone una propuesta de regeneración de espacio público con la finalidad de crear comunidad en una de las zonas con más potencial de la ciudad.

El espacio del lugar a intervenir está delimitado desde la estación del metro de Chapultepec hasta la Glorieta de Insurgentes; este lugar tiene un gran potencial debido a su ubicación privilegiada dentro de la ciudad, conectividad y servicios comerciales.



Figura 6 ubicación del referente

archdaily, (2015)

La recuperación de esta zona representa una gran oportunidad para activar la economía local, para generar empleo e integrar diferentes modos de vida. Teniendo la capacidad de impulsar nuevos modelos económicos y sociales. El concepto que se aplica en la realización de este proyecto es el acondicionamiento y la reprogramación de un tramo de la Avenida Chapultepec

En el esquema se observan tres dinámicas esenciales en el espacio público, vías de circulación (como frontera), parques y zonas de interacción social (como zonas sociales) y Comercio (como el soporte económico de la zona).

Este proyecto crea un nuevo destino en la ciudad que funciona como detonador para desarrollos urbanos cercanos, mejorar la calidad de vida de los habitantes al impulsar el desarrollo económico, social y ambiental.



Figura 7 explicativo del referente

archdaily, (2015)

En resumen, el proyecto se fundamenta en tres estrategias principales las cuales son:

1. Incrementar las áreas verdes y ordenar el tránsito vial
2. Crear un paseo cultural y comercial
3. Integrar a la sociedad impulsando el desarrollo económico

Complementario a esto, la propuesta consiste en entretejer dos barrios de la Ciudad de México por medio de la construcción de un parque elevado con comercio influyente, equipamiento cultural, y de asistencia social, áreas verdes y movilidad sustentable.

El parque elevado de Chapultepec brinda una opción de diseño en cuanto a la cual responde a determinantes ecológicas ambientales, también aporta la mixtura de usos debidamente organizados y sin interrupción y el total aprovechamiento de espacio como elemento determinante en el proyecto.

Es pertinente referir este proyecto por el manejo de las actividades que en él se desarrollan, nos muestra una manera de que coexistan en un proyecto corredor separándolos por niveles.

4.3 Producción de conocimiento sobre el tema

5 Hipótesis

Generar una propuesta arquitectónica y de diseño de espacio público, que sea receptiva al comercio y dinámicas que éste genera en la ciudad, Potencializar el carácter de un espacio de circulación, de disfrute y de confort para los peatones, mejorará las condiciones de transporte local de la población flotante y la calidad de vida de la población residente del lugar.

6 Objetivo

Generar una propuesta de diseño urbano-arquitectónica con la finalidad de recuperar el espacio público, para instaurar una combinación de usos heterogéneos y de dinámicas urbanas en uno de los sectores con más potencial de venta formal en el sector de la Avenida Cali entre calle 139 y calle 145.

6.1 Objetivos Específicos

Elaborar una propuesta que considere al peatón como prioridad, para mejorar las condiciones en su desplazamiento.

Desarrollar una propuesta de diseño arquitectónico en el lugar de intervención que integre de manera armónica las dinámicas asociadas al comercio, al transporte, la vivienda y el espacio público.

Atribuir un valor único que distinga al lugar de otros espacios públicos, para permitir que los usuarios y comunidad se identifiquen con su entorno.

7 Estructura del Documento por Capítulos Diferenciados

7.1 Marco teórico

Dado que el enfoque central es entender el espacio público, sus dinámicas, el cómo funciona para así poder proponer un proyecto. Será necesario plantear algunos parámetros conceptuales que sirvan como ejes centrales sobre los cuales apoyarnos. Para empezar, es necesario comprender los tres tipos de actividades exteriores realizadas en los espacios públicos, definidos por Jan Gehl (1971) en su libro *La humanización del espacio urbano*, *las actividades necesarias*, *actividades opcionales* y *actividades sociales*, que no son más que el producto de la necesidad de contacto humano entre las personas que habitan en la ciudad.

Como segundo parámetro conceptual se debe entender que el urbanismo actual, debe afrontar nuevos retos, como la forma en la que las ciudades crecen de manera acelerada y el cómo la arquitectura, el hábitat y el tránsito influyen en la interacción usuario-entorno. El DOT (diseño

orientado al transporte) es una herramienta que ayuda a evaluar la forma del desarrollo en las ciudades, se enfoca en mejorar la eficacia del transporte público mientras da una importancia principal a los usuarios.

En este estándar se describen ocho principios básicos del diseño urbano. Juntos tienen objetivos específicos que promueven la seguridad a nivel local, redes de desplazamiento cortas y bien conectadas peatonalmente con las ciclo rutas, densidades que aseguren los servicios de transporte local, el mínimo tráfico de vehículos automotores y áreas más compactas para parqueaderos.

Principios básicos:

1. Caminar. Desarrollar barrios que promuevan la caminata
2. Pedalear. Priorizar las redes de transporte no motorizado
3. Conectar. Crear redes densas de calles
4. Transporte. Localizar el desarrollo cerca del transporte público de alta calidad.
5. Mezclar. Planear para usos de suelo mixtos.
6. Densificar. Optimizar la densidad y la capacidad del transporte público.
7. Compactar. Crear regiones compactas con viajes cortos.
8. Cambiar. Aumentar la movilidad regulando el uso del estacionamiento y las calles.

<p>Principio 1 5 puntos</p> <p>Minar</p> <p>id peatonal es y completa.</p> <p>as peatonales:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 2.1 Red ciclista: Porcentaje total de los segmentos de calle con vías ciclistas seguras y completas. (2 puntos) <p>uces peatonales:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 2.2 Estacionamiento y el almacenamiento para bicicleta es amplio y seguro. <p>chadas visualmente s:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 2.3 Estacionamiento para bicicletas en los edificios : Porcentaje de estacionamiento seguro para bicicletas. (1 punto) <p>chadas físicamente ables:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 2.4 Acceso para bicicletas en los edificios: Los edificios permiten el acceso para bicicletas y estacionamiento dentro de espacios controlados por el arrendatario. (1 punto) <p>torno peatonal es do y cómodo.</p> <p>mbra y refugio:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 2.5 Vivienda económica: Porcentaje de unidades residenciales proporcionadas como vivienda económica. (4 puntos) 	<p>Principio 2 5 puntos</p> <p>Pedalear</p> <p>A. La red ciclista es segura y completa.</p> <ul style="list-style-type: none"> • 2.1 Red ciclista: Porcentaje total de los segmentos de calle con vías ciclistas seguras y completas. (2 puntos) <p>B. El estacionamiento y el almacenamiento para bicicleta es amplio y seguro.</p> <ul style="list-style-type: none"> • 2.2 Estacionamiento para bicicleta en estaciones de transporte público: En todas las estaciones de transporte público se proporcionan instalaciones. (1 punto) 	<p>Principio 3 15 puntos</p> <p>Conectar</p> <p>A. Las rutas peatonales y ciclistas son cortas, directas y variadas</p> <ul style="list-style-type: none"> • 3.1 Cuadras pequeñas: Largo de la cuadra más larga (en su lado más largo). (10 puntos) <p>B. Las rutas peatonales y ciclistas son más cortas que las rutas para automóviles.</p> <ul style="list-style-type: none"> • 3.2 Largo de la cuadra más priorizada: Proporción de las intersecciones peatonales e intersecciones de vehículos automotores. (5 puntos) 	<p>Principio 4 Requerimiento TOD</p> <p>Transportar</p> <p>A. El transporte público de alta calidad es accesible a pie.</p> <ul style="list-style-type: none"> • 4.1 Distancia de caminata al transporte público: Distancia a pie a la estación de transporte público masivo más cercana. 	<p>Principio 5 15 puntos</p> <p>Mezclar</p> <p>A. Las longitudes de viaje son reducidas por la provisión de usos diversos y complementarios.</p> <ul style="list-style-type: none"> • 5.1 Usos complementarios: Usos residenciales y no residenciales combinados dentro de las cuadras adyacentes. (10 puntos) • 5.2 Accesibilidad a alimentos: Porcentaje de los edificios que están a 500 metros a pie de una fuente de alimento fresco. (1 punto) <p>B. Trayectos cortos para grupos de menores ingresos.</p> <ul style="list-style-type: none"> • 5.3 Vivienda económica: Porcentaje de unidades residenciales proporcionadas como vivienda económica. (4 puntos) 	<p>Principio 6 15 puntos</p> <p>Densificar</p> <p>A. Las densidades residenciales y de trabajo permiten el transporte público de alta calidad y servicios locales.*</p> <ul style="list-style-type: none"> • 6.1 Densidad de uso de suelo: Densidad promedio comparada con las condiciones locales. (15 puntos) 	<p>Principio 7 15 puntos</p> <p>Compactar</p> <p>A. El desarrollo está en un área urbana existente.</p> <ul style="list-style-type: none"> • 7.1 Sitio urbano: Número de lados del desarrollo colindantes existentes. (10 puntos) <p>B. Las distancias cortas hacen los viajes en la ciudad más conveniente</p> <ul style="list-style-type: none"> • 7.2 Opciones de transporte: Número de diferentes opciones de transporte que son accesibles dentro de una distancia caminable. (5 puntos) 	<p>Principio 8 20 puntos</p> <p>Compactar cambiar</p> <p>A. El terreno ocupado por automóviles es reducido al mínimo.</p> <ul style="list-style-type: none"> • 8.1 Estacionamiento fuera de la vía pública: El total del área dedicada al estacionamiento fuera de la vía pública como porcentaje del área total del terreno del desarrollo. (10 puntos) • 8.2 Densidad de accesos para automóviles: Número promedio de accesos para auto por cada 100 metros del frente de la cuadra. (2 puntos) • 8.3 Estacionamiento en vía pública y áreas de circulación: El área total dedicada a la superficie de rodamiento y al estacionamiento en calle como un porcentaje del área total del terreno del desarrollo. (8 puntos)
--	--	---	---	--	---	---	--

Figura 8 Desarrollo orientado al transporte

El tercer parámetro conceptual nos remite a Kevin Lynch y la imagen de la ciudad y los componentes, que hacen que el individuo actúe acertadamente en su medio ambiente, dependiendo de su función.

Las actividades necesarias incluyen las que son más o menos obligatorias. Este grupo incluye la mayor parte de las relacionadas con la acción de caminar. Estas actividades se realizan todo el año y son dependientes del entorno externo. En el DOT (Desarrollo Orientado Al Transporte) se promueve este tipo de actividad que es completamente compatible con el desarrollo de corredores, alamedas, pasajes en los que el usuario pueda transitar, y movilizarse de un lugar a otro sin interrupciones, en resumen cualquier intervención del espacio que actúe con el carácter de una SENDA.

El transitar en sí es una actividad necesaria, pero no sólo se limita al caminar, en el contexto inmediato que abarca este proyecto se identifican diferentes formas de transitar, pero según los criterios manejados por el DOT, se resaltarán los sistemas alternativos y sustentables como el pedalear.

Las actividades opcionales son aquellas en las que se participa si existe el deseo de hacerlo, estas actividades solo se realizan si las condiciones son favorables, cuando el tiempo y el lugar invitan a ello. Estas dependen en gran medida de las condiciones físicas externas. Un buen entorno hace posible una gran variedad de actividades humanas completamente distintas.

Las adecuaciones de corredores ya sean por estética o por un género funcional específico, deben llevar al usuario a tener conciencia sobre su existencia, de modo que, si existe algo que pueda llamar su atención, lo haga por deseo propio y no por obligación. Un ejemplo claro son los carros

de comida rápida o un lugar apropiado para tomar un descanso en medio del camino, si ve que es agradable, y asequible lo tomara en cuenta dentro de su recorrido.

Las actividades opcionales también comprenden las actividades sociales, que son aquellas que dependen de la presencia de otras personas en espacios públicos, la actividad social más extendida son los contactos de carácter pasivo, es decir, ver y oír a otras personas.

En el corredor longitudinal la escasez de espacios públicos dedicados para la socialización de las personas es alta, la mayoría de las personas que transitan en este sector tienen en su pensamiento solo un sitio de transición entre el nodo de tránsito más importante como el Portal de Suba, y sus lugares de descanso y vivienda.

Al momento de pensar un proyecto de espacio público, no sólo el marco físico influye en las relaciones humanas que se desean desarrollar en el lugar, pero bien la arquitectura desempeña una parte importante, pues gracias a la disposición de los elementos en el espacio se logra facilitar, dificultar o incluso hacer que resulten imposibles.

Estas ideas, sientan la base de la idea del urbanismo moderno, que encamina sus esfuerzos a ofrecer espacios urbanos de calidad, consolidando sistemas de parques urbanos y redes espaciales mejorando así la calidad de la imagen de la ciudad en función del proceso perceptivo y del cómo las experiencias visuales y perceptuales que desarrollan las personas sobre el espacio son las que lo cualifican. Bauman M. (1982).

Según Kevin Lynch (1960) enfatiza en que las actividades que se realizan en el exterior, dependen directamente de la calidad que el entorno mismo genere y que la calidad de la imagen apropiada de la ciudad está compuesta por elementos que logran hacer identificable el espacio público con el usuario o grupo social y la actividad que se desarrolla en el espacio público, entre éstos se encuentra la legibilidad, “Está legibilidad, sirve como un elemento que potencia la correcta

organización y orientación de un usuario o población residente o ajena al lugar. Una ciudad legible será aquella en la cual sus residentes o usuarios identifiquen, estructuren y den significado a los lugares frecuentados.”

Por último la actividad opcional de comercio, que si bien como se muestra a través de la historia ha estado ligado al crecimiento de los asentamientos humanos y de las ciudades, ésta relación ha llevado a grandes arquitectos y urbanistas teóricos a cuestionarse el concepto de cuándo empieza y cuando acaba el uso privado y público de una zona común en la ciudad, tema que deberíamos preguntarnos en la actualidad, si el costo de llevar una vida de consumismo y capitalismo acelerado nos está costando el deterioro de los espacios urbanos y la imagen de la ciudad.

“El concepto de vida posmoderna promueve la idea de lo individual sobre lo colectivo victimizando de esa manera al espacio público. En la actualidad, el espacio público pasó de ser un lugar de intercambio social para convertirse en un espacio de miedo, esto ha creado respuestas acordes a ese sentimiento y responder a la amenaza”. *Gutiérrez, A. (2016).*

7.2 Marco referencial

7.2.1 Enfoque histórico

El espacio público en el cual se desarrolla el comercio funciona como punto intermedio entre el proceso de fabricación de un producto y el consumidor, desde los orígenes de la actividad hasta la actualidad.

La Venta al Retail en el espacio público tiene sus inicios en la era del Neolítico, cuando la incorporación de fuerza animal es incorporada a los procesos de agricultura, ocasionando así una mejoría en el rendimiento de la producción, permitiendo el intercambio de mercancías.

Desde entonces el comercio se desenvuelve como un factor primordial en el desarrollo de asentamientos humanos y finalmente de la ciudad.

"Según informaciones que facilita los arqueólogos, las primeras ciudades surgieron hace unos 5000 años, cuando se hubo alcanzado una tecnología neolítica avanzada, que permitió el paso de un sistema de simple recolección a otro en que los alimentos eran ya cultivados y además era posible obtener excedentes... Queda claro pues, que los elementos que sustentan el proceso urbano en esta etapa inicial, son unas ciertas densidades de población, los excedentes de producción agrícola, y la capacidad organizadora y de dominio de la élite dirigente,pero este proceso solo se verá impulsado por la actividad comercial". Vinuesa. J. (1991), los procesos de urbanización.

En la edad media, el comercio se presenta de manera aislada, al no existir una arquitectura especializada al intercambio comercial, se disponían mesas en calles, plazas, zonas públicas, etc. o simplemente se disponía de un espacio en el lugar de fabricación del mismo producto.



[Figura 9. gráfico explicativo del mercado retail en la edad media](#)

En el año 1842 en algunos países de Europa se inician los primeros proyectos de alumbrado público, con lámparas artesanales de gas, lo cual repercute en la creación de zonas comerciales sobre algunos ejes principales de la ciudad.

A principios de del siglo XIX gracias a los avances en el transporte de mercancías en gran cantidad se llega a la disposición de mercados cubiertos en los ejes comerciales, donde se vendían productos complementarios a las tiendas principales.

Los supermercados son impulsados con éxito en los años siguientes, gracias al concepto del autoservicio donde todos los productos básicos y cotidianos se tienen al alcance de la mano, se comercializan con el concepto del “ahorro”, donde los elementos arquitectónicos funcionan como cajas que contienen la dinámica comercial.

En los años 80 llega la idea de las “galerías comerciales” como alternativa comercial para ofrecer variedad de productos sin salir de la ciudad, evolucionando así con la aparición del centro comercial moderno en 1993.

En la actualidad

Adriana M. Olaya 2010 “Con la introducción de los diferentes avances en comunicación y tecnología, los modelos tradicionales se actualizan y siguen enriqueciendo el entorno “multi - formato” de la actividad en la ciudad...En su organización cabe destacar la efectividad y la amplia oferta del denominado comercio ambulante, constituido por tipologías de establecimientos muy similares a las empleadas en las primeras manifestaciones comerciales de la ciudad (puestos de venta de ubicación provisional en zonas públicas)p.111”

7.2.2 Enfoque normativo Alcaldía local de Suba (2015)

La localidad de Suba (11) está ubicada en el extremo noroccidental de la ciudad y limita por el norte con el municipio de Chía, por el sur con la localidad de Engativá, por el Oriente con la localidad de Usaquén y por el occidente con el municipio de Cota. Suba tiene una extensión total de 9.202 hectáreas, de las cuales 5.417 ha. se clasifican como suelo urbano y 3.785 ha. corresponden al suelo rural; dentro de estos dos suelos se localizan 1.469 ha. de suelo protegido. Suba es la localidad con mayor área urbana del Distrito, por cuanto representa el 15,2% de la superficie urbana total del distrito. Esta localidad tiene una extensión en suelo urbano de 5.417 ha., se encuentra subdividida en doce UPZ

Tabla 2 elaboración UPZ suba

UPZ
2 - LA ACADEMIA
3 - GUYAMARAL
17 - SAN JOSE DE BAVARIA
18 - BRITALIA
19 - EL PRADO
20 - LA ALHAMBRA
23 - CASA BLANCA SUBA
24 - NIZA
25 - LA FLORESTA
27 - SUBA
28 - EL RINCON
71 - TIBABUYES
TOTAL, SUBA

Fuente: SDP, 2012. Elaboración UAECD, Bogotá D.C., 2013.

TABLA 2

DECRETO 1509 DE 1982	Dicta disposiciones sobre las ventas informales	Artículo 1	<ul style="list-style-type: none"> • Vendedores estacionarios • Vendedores ambulantes
		Artículo 3	Solicitud de licencias
		Artículo 18	Dimensiones de los módulos de ventas <ul style="list-style-type: none"> a. Vitrina: Alto 1.50 mts, Largo 0.80 mts, Profundidad 0.60 mts. b. Caseta: Alto 2.20 mts, Largo 1.40 mts, Profundidad 1.00 mts. c. Kiosco: Alto 2.20 mts, Largo 1.20 mts.
		Artículo 21	Horarios de ventas informales

Figura 10. Decreto 1509 de 1982

TABLA 3

Para entender el concepto normativo referente a las ventas ambulantes y estacionarias, como a través de la norma el comerciante es afectado o privilegiado comercialmente; Así mismo, como a partir de las leyes estipuladas por el estado, se proveen indicaciones de cómo se debe intervenir el espacio público antes de pasar a la aplicación del diseño y las dimensiones arquitectónicas.

DECRETO 1509 DE 1982- Se dictan disposiciones sobre las ventas ambulantes y estacionarias

ARTICULO 1:

Hace mención de dos tipos de vendedores denominados así: vendedor estacionario y vendedor ambulante, en donde el vendedor estacionario comercia en lugares fijos como casetas, vitrinas, kioscos, etc. A diferencia del vendedor ambulante que ofrece productos y mercancía en lugar público o abierto, o en las puertas de domicilios.

ARTICULO 21:

La actividad de vendedor ambulante se podrá ejercer entre las 5 a.m. y las 12 de la noche.

De la misma manera el horario de la actividad de vendedor estacionario será fijado por Resolución expedida por el Alcalde Menor, de acuerdo con las necesidades de la zona respectiva.

DECRETO 1504 DE 1998

Manejo de espacio público en los planes de ordenamiento territorial

Artículo 1 El bien común sobre el particular

Artículo 5 elementos constitutivos del espacio público

- Naturales
- Artificiales
- Complementarios

Artículo 6 Espacio publico accesible para personas en discapacidad

Artículo 11 análisis cualitativo y cuantitativo del déficit del espacio público en el territorio

Figura 11. Decreto 1504 de 1998

TABLA 4

DECRETO 1504 DE 1998- Por el cual se reglamenta el manejo del espacio público en los planes de ordenamiento territorial

ARTICULO 1: Es deber 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. En el cumplimiento de la función pública del urbanismo. Los municipios y distritos deberán dar prelación a la planeación, construcción, mantenimiento y protección del espacio público sobre los demás usos del suelo.

ARTICULO 5:

El espacio público está conformado por el conjunto de los siguientes elementos constitutivos y complementarios:

I. Elementos constitutivos**1) Elementos constitutivos naturales:**

Áreas para la conservación y preservación del sistema orográfico o de montañas, tales como: cerros, montañas, colinas, volcanes y nevados;

Áreas para la conservación y preservación del sistema hídrico: conformado por:

i) Elementos naturales, relacionados con corrientes de agua, tales como: cuencas y microcuencas, manantiales, ríos, quebradas, arroyos, playas fluviales, rondas hídricas, zonas de manejo, zonas de bajamar y protección ambiental, y relacionados con cuerpos de agua, tales como mares, playas marinas, arenas y corales, ciénagas, lagos, lagunas, pantanos, humedales, rondas hídricas, zonas de manejo y protección ambiental;

ii) Elementos artificiales o construidos, relacionados con corrientes de agua, tales como: canales de desagüe, alcantarillas, aliviaderos, diques, presas, represas, rondas hídricas, zonas de manejo y protección ambiental, y relacionados con cuerpos de agua tales como: embalses, lagos, muelles, puertos, tajamares, rompeolas, escolleras, rondas hídricas, zonas de manejo y protección ambiental;

Áreas de especial interés ambiental, científico y paisajístico, tales como:

i) Parques naturales del nivel nacional, regional, departamental y municipal; y

ii) Áreas de reserva natural, santuarios de fauna y flora.

Elementos constitutivos artificiales o construidos:

Los componentes de los perfiles viales tales como: áreas de control ambiental, zonas de mobiliario urbano y señalización, cárcamos y ductos, túneles peatonales, puentes peatonales, escalinatas, bulevares, alamedas, rampas para discapacitados, andenes, malecones, paseos marítimos, camellones, sardinales, cunetas, ciclo pistas, ciclo vías, estacionamiento para bicicletas, estacionamiento para motocicletas, estacionamientos bajo espacio público, zonas azules, bahías de estacionamiento, bermas, separadores, reductores de velocidad, calzadas, carriles;

ii) Los componentes de los cruces o intersecciones, tales como: esquinas, glorietas orejas, puentes vehiculares, túneles y viaductos; Áreas articuladoras de espacio público y de encuentro, tales como: parques urbanos, zonas de cesión gratuita al municipio o distrito, plazas, plazoletas, escenarios deportivos, escenarios culturales y de espectáculos al aire libre;

Áreas para la conservación y preservación de las obras de interés público y los elementos urbanísticos, arquitectónicos, históricos, culturales, recreativos, artísticos y arqueológicos, las cuales pueden ser sectores de ciudad, manzanas, costados de manzanas, inmuebles individuales, monumentos nacionales, murales, esculturales, fuentes ornamentales y zonas arqueológicas o accidentes geográficos;

Son también elementos constitutivos del espacio público las áreas y elementos arquitectónicos espaciales y naturales de propiedad privada que por su localización y condiciones ambientales y paisajísticas, sean incorporadas como tales en los planes de ordenamiento territorial y los instrumentos que lo desarrollen, tales como cubiertas, fachadas, paramentos, pórticos, antejardines, cerramientos; De igual forma se considera parte integral del perfil vial, y por ende del espacio público, los antejardines de propiedad privada.

II Elementos complementarios

Componente de la vegetación natural e intervenida. Elementos para jardines, arborización y protección del paisaje, tales como: vegetación, herbácea o césped, jardines, arbustos, setos o matorrales, árboles o bosques;

COMPONENTES DEL AMUEBLAMIENTO URBANO

Mobiliario

Elementos de comunicación tales como: mapas de localización del municipio, planos de inmuebles históricos o lugares de interés, informadores de temperatura, contaminación ambiental, decibeles y mensajes, teléfonos, carteleras locales, pendones, pasacalles, mogadores y buzones;

Elementos de organización tales como: bolardos, paraderos, tope llantas y semáforos; Elementos de ambientación tales como: luminarias peatonales, luminarias vehiculares, protectores de árboles, rejillas de árboles, materas, bancas, relojes, pérgolas, parasoles, esculturas y murales;

Elementos de recreación tales como: juegos para adultos juegos infantiles; Elementos de servicio tales como: parquímetros, bicicletas, surtidores de agua, casetas de ventas, casetas de turismo, muebles de embaladores; Elementos de salud e higiene tales como: baños públicos, canecas para reciclar las basuras; Elementos de seguridad, tales como: barandas, pasamanos, cámaras de televisión para seguridad, cámaras de televisión para el tráfico, sirenas, hidrantes, equipos contra incendios.

ARTICULO 6: El espacio público debe planearse, diseñarse, construirse y adecuarse de tal manera que facilite la accesibilidad a las personas con movilidad reducida, sea ésta temporal o permanente, o cuya capacidad de orientación se encuentre disminuida por la edad, analfabetismo, limitación o enfermedad, de conformidad con las normas establecidas en la Ley 361 de 1997 y aquellas que la reglamenten.

ARTICULO 11: El diagnóstico deberá comprender un análisis de la oferta y la demanda de espacio público que permita establecer y proyectar el déficit cuantitativo y cualitativo del mismo.

Decreto 1469 de 2010).

por el cual se reglamentan las disposiciones relativas a las licencias urbanísticas.

Artículo 12 *Licencia de intervención y ocupación del espacio público.*

Artículo 13 *Modalidades de la licencia de intervención y ocupación del espacio público.*

2. Licencia de intervención del espacio público. Por medio de esta licencia se autoriza la intervención del espacio público para:

c) La dotación de amoblamiento urbano y la instalación de expresiones artísticas o arborización.

d) Construcción y rehabilitación de andenes, parques, plazas, alamedas, separadores, ciclorrutas, orejas de puentes vehiculares, vías peatonales, escaleras y rampas.

[Figura 12. Decreto 1469 de 2010](#)

8 Diseño metodológico

Las conexiones terrestres hacia los departamentos, distritos y localidades influyen de manera casi completa en cómo se facilita el acceso a todos los puntos del centro del país, lo cual corresponde a filtros que comunican con la ciudad de Bogotá.

Abordar la temática comprendida en los términos del espacio público, economía y comercio informal nos da a entender un poco de su origen y por qué se generan estas situaciones en las urbes centrales de las ciudades.

Por lo tanto, el diseño de investigación elegido se llevará a cabo a partir de los siguientes tipos:

Primero enfoque: cualitativo

Diseño de investigación no experimental.

1. Longitudinal (Evolutivo)

Este modelo se aplicará para el análisis del lugar de intervención en valores de su evolución en el tiempo basado en datos anuales, indicadores demográficos, crecimiento de la economía tanto formal como informal para comparar y tomar conclusiones con base a los resultados.

También incluirá información tomada de las normas y leyes que rigen y ordenan el territorio en este sector de la ciudad tales como: POT, UPZ o Cartillas de la localidad de Suba.

1998



Figura 13. Evolución lugar de intervención 1998

2004



Figura 14. Evolución lugar de intervención 2004

2007



Figura 15. Evolución lugar de intervención 2007

2009



Figura 16. Evolución lugar de intervención 2009

2015-Actual



Figura 17. Evolución lugar de intervención 2015 actualidad

2. Transaccional o transversal.

Este modelo se aplicará como apoyo para los trabajos de campo los cuales reúnen los conceptos de exploración, es decir, aquellas cosas que están en el entorno, pero que no son explícitas y que necesitan ser resueltas en el proceso del desarrollo del proyecto.

Del mismo modo incluye tipos de descripción los cuales arrojarán datos que no se pueden cualificar pero que se pueden clasificar en características específicas como producción de conocimiento sobre el tema.

Descrito el primer paso en la ruta de la investigación, es importante describir que el proceso de investigación que se va a designar.

Con base a los datos que se van a recolectar, información obtenida por formatos de recolección de información, análisis basado en estadísticas; el método de investigación mixta involucra los aspectos más relevantes de la investigación cuantitativa, por ejemplo, recolección de

datos, análisis en tablas, gráficos o numéricos; y la investigación cualitativa con valores descriptivos y de documentación.

A continuación, se observan 2 tipos de análisis los cuales son:

1. Análisis de flujos:

Es la evidencia de tránsito peatonal que se da desde el portal de Transmilenio hacia las diferentes etapas



Figura 18. Análisis flujos

2. Análisis de permanencia:

Los puntos rojos representan la permanencia en función de la actividad principal que es el comercio.



[Figura 19. Análisis permanencia](#)

Descrito el primer paso en la ruta de la investigación, es importante describir que el proceso de investigación que se va a designar.

Con base a los datos que se van a recolectar, información obtenida por encuestas, análisis basado en estadísticas; el método de investigación mixta involucra los aspectos más relevantes de la investigación cuantitativa, por ejemplo, recolección de datos, análisis en tablas, gráficos o numéricos; y la investigación cualitativa con valores descriptivos y de documentación.

8.1 Análisis urbano arquitectónico

La ciudad es un territorio urbano donde confluyen una mezcla de procesos sociales donde ocurren transformaciones políticas, económicas y culturales. Estos procedimientos se ven afectados por una variable de tiempo que hace que se modifiquen constantemente.

Como consecuencia de las variables de tiempo, esto son los diferentes cambios que surgen en la ciudad, se denotan las separaciones a partir de piezas urbanas o sectores en los

cuales se almacena ciertas características particulares de cada uno de estos y que tienen una función específica.

Por lo tanto, se hace de suma importancia en el proceso de anteproyecto, el análisis y la visualización de estudios posteriores a esta investigación a modo gráfico (planos, notas, esquemas, etc.), y también sustento teórico para tomar referencia y a partir de allí fundamentar el proyecto.

Para la realización de este análisis se fundamentará en los sistemas estructurantes urbanos que son:

1. Histórico
2. Estructural vial
3. Estructura de transporte
4. Estructura ecológica principal
5. Estructura de espacio público
6. Puntos de centralidad

De igual manera se va a detallar en dos escalas, una escala urbana (escala meso) en la cual se determinará el valor que tiene la Avenida Ciudad de Cali y la influencia del comercio informal y comerciantes en el contexto de Bogotá y una escala macro, que dará a entender la conexión de este eje vial y cómo se comporta a nivel departamental y regional

En el lugar es característico el comercio de industrias como los alimentos, comprendidos por: ferias campesinas, mercados de cadena, y minimercados; también las industrias de estética e imagen personal como: Odontologías, centro de estéticas. Como se observa en el siguiente cuadro, Suba cuenta con 39 equipamientos culturales y 960 parques (210 de bolsillo, 696 vecinales, 1 metropolitano y nueve vecinales.

[Tabla 3. Dotación de equipamientos en Suba](#)

TIPO DE EQUIPAMIENTO	BRITALIA	CASA BLANCA SUBA	EL PRADO	EL RINCON	GUAYMARAL	LA ACADEMIA	LA ALHAMBRA	LA FLORESTA	NIZA	SAN JOSE DE BAVARIA	SUBA	TIBABUYES	UPR ZONA NORTE	N. A.	TOTAL
Biblioteca	1	2	2	5				2	1		3	4			20
Casas de la cultura				2							1				3
Centro cultural			1			1						2			4
Sala de cine				1	1				3	1	2				8
Teatro	1														1
Clan				1							1				2
Biblioestación											1				1
PPP												2			2
Parques	99	56	69	134	7	7	54	65	154	31	127	98	3	12	916
Gimnasios biosaludables	1			1								1			3
TOTAL	102	58	72	144	8	8	54	67	158	32	135	107	3	12	960

Fuente: SCR D – DPPE – SASPL. Base de datos SISCRE D. Infraestructura 2015.

9 Criterios de intervención

Descripción preliminar.

Para definir los criterios de intervención y la implementación de ellos dentro de la metodología del corredor longitudinal 104, tenemos que hablar sobre aquellos problemas que nos llevaron a intervenir este sector determinado dentro de la ciudad de Bogotá, específicamente en el occidente de la localidad de Suba.

Para abordar los temas concernientes a las problemáticas del sector en específico, y así explicar los criterios de intervención nos basamos en los parámetros establecidos por el IAPH (Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico), los cuales sirven de guía para abordar los ítems de intervención. Las fases son las siguientes:

1. Fase de investigación.

En esta fase se conoce a fondo el sitio en particular a intervenir, límites y paramentos; búsqueda y análisis de planos sobre la línea temporal evolutiva del lugar de intervención, planos cartográficos, planes parciales o intervenciones recientes hechas en sectores circundantes.

A partir de estos datos recolectados se denotan las necesidades primarias dentro de cada etapa del sector a intervenir, es decir, que la pieza única de intervención se divide en subgrupos de análisis o etapas, para su interpretación detallada y atacar el tema específico.

2. fase de proceso e intervención.

Esta fase consiste en el trabajo de campo dentro del lugar de intervención; se intensifica en el proceso de análisis de cada uno de los resultados arrojados, y en la interpretación de estos para decidir su intervención.

En esta fase también se divide el campo de trabajo, ya que cada el sector tiene muchas cualidades y valores los cuales varían el uno del otro.

Se toman acciones en función del diseño, con base en estudios sociales, económicos, comerciales, naturales y bioclimáticos, los cuales proveen la apertura a los primeros bocetos, que son la base para la construcción del anteproyecto.

3. Síntesis y producto.

En esta última fase se introduce al diseño urbano arquitectónico en función de los resultados de los análisis, teniendo prioridad en la diagramación, organización y formalización del comercio informal, siendo reprogramado y como resultado de estas operaciones, la composición de un equipamiento dotacional, que fortalezca la transición entre un centro de comercio importante y relevante como lo representa Plaza Imperial, y los nichos de comercio informal que se presentaban en todo el corredor de la Avenida Cali.

10 Planteamiento y propuesta

La propuesta de diseño arquitectónico del corredor 104 se plantea como una opción al mejoramiento del espacio público, favoreciendo especialmente el desarrollo de actividades de las personas que residen en el lugar y personas que a diario transitan por el sector, teniendo en cuenta las rutas peatonales de mayor demanda, los flujos de personas en horas valle y en horas pico, cruzando esta información con los usos del suelo, escalas de medios de transporte y puntos de aglomeración de personas, se plantea una propuesta con un carácter que corresponde a las variantes únicas del lugar, con una oferta de usos y actividades opcionales que no interrumpan las actividades necesarias, sino que ofrece alternativas a diferentes tipos de peatón de acuerdo a su necesidad en el momento, sumando a estos criterios bioclimáticos que adjunten a la propuesta la sensación de confort en los espacios de permanencia y tránsito en todo momento.

El propósito es la priorización a la recuperación del espacio público, por lo tanto, para abarcar el total de la alameda, se sectoriza el proyecto en tres etapas, las cuales están divididas de la siguiente manera:

Etapa 1: abarca el sector comercial más fuerte del lugar de intervención, como lo es el centro comercial Plaza Imperial, el almacén Éxito, el Super CADE y el Portal de Suba, y finaliza en la avenida Suba.

Etapa 2. Comprende desde la Avenida Suba hasta la calle 140^a y contiene gran parte del corredor de espacio público a intervenir, en donde lo más relevante es la interacción entre vendedores ambulantes - espacio público y como estos dos temas convergen.

Etapa 3. Finaliza en la calle 139 donde está el uso mixto en mayor porcentaje dentro del proyecto de intervención, y donde se dará lugar a la segunda propuesta de intervención que contendrá apoyo al comercio por medio de locales, bici parqueaderos, y mejoramiento y revitalización del espacio público.

Complementario a la recuperación del espacio público y a la óptima organización de los comerciantes, se proponen los pasajes comerciales en el desarrollo del proyecto que son de vital importancia, ya que son los lugares de mayor aglomeración de comercio formalizado, sin intentar llegar ser una galería, o plaza comercial. Estos pasajes comerciales contarán con áreas de comercio que estarán dispuestas para los vendedores ambulantes en periodos de tiempo pactados por el DADEP, también incluirán áreas de ciclo parqueaderos con el fin de motivar el uso de este medio de transporte, y también que se llegue a adoptarse como el método de movilización más importante del sector. Estos lugares contarán con un segundo nivel en el cual se desarrollarán actividades de capacitación artesanal, talleres de emprendimiento, salón de conferencias a nivel zonal y espacio público.

11 Conclusiones

El espacio público debe plantearse como un lugar social, de convivencia en la ciudad, donde convergen diferentes intereses, por lo tanto, un volumen mal diseñado puede provocar la mala convivencia e invasión de las diferentes actividades que se desarrollan en el mismo.

El comercio informal puede ser un factor de inclusión por las características que tiene, como lo son la pluralidad de los productos que se pueden encontrar, la accesibilidad a esos mismos productos, y el bajo costo con los que se pueden encontrar los mismos.

El estudio de las dinámicas, observación y replanteamiento de las formas de circulación, denotadas en el marco metodológico, y en la aplicación de las estrategias de diseño, fueron herramientas que lograron permitir un desarrollo del proyecto hasta un nivel de anteproyecto lo que significó un avance de diseño, replanteando el espacio público y algunas intervenciones de volumetría, así como también la organización del comercio, de una transición de la informalidad a la formalidad a partir de los módulos comerciales.

Sin embargo, no se pueden permitir situaciones como que el lugar donde estos sitios se desarrollen se deteriore, se conviertan en foco de inseguridad, sean lugares de expendio de drogas y estupefacientes y en su caso más degenerativo, trata de personas.

Por lo tanto, desde el diseño urbano arquitectónico, se da una noción sobre las interacciones comerciales, el tránsito y altos flujos de personas, la permanencia y el compartir día a día con la sociedad puede ser parcialmente viable, sustentable y proyectable al futuro.

Lista de Referencia o Bibliografía

- Alexander C.(1977).A Pattern Language, 126-129
- Alcaldía Mayor de Bogotá D.C (17 de mayo de 2018) recuperado de:
<https://www.dadep.gov.co/noticias/distrito-retira-mafias-del-espacio-publico-localidad-suba>
- Martínez (2001) (Revista psicoanálisis y psicología social. Gallego C, Martínez C, Madrid 2001).
- Gutiérrez, A. (2016). El comercio como elemento detonante del crecimiento urbano: el caso de la ciudad de Barranquilla. Módulo Arquitectura CUC, Vol.17 N°1, 145-156.
- Nación y Bogotá (2015) Hasta \$ 10 millones pagan vendedores informales por un pedazo de andén.El Tiempo. Recuperado de <http://www.eltiempo.com/>
- ficha local de suba (diciembre 15 de 2016)secretaría de cultura recreación y deporte - dirección de planeación proyectos estratégicos-subdirección y análisis sectorial, poblacional y local.
- (Departamento administrativo de la defensoría del espacio público) DADEP (2018)
- Jan Gehl (1971) La humanización del espacio urbano.Reverte
- Alcaldía Mayor de Bogotá D.C (2018) <http://www.bogota.gov.co/>
- Kevin Lynch (1960) La imagen de laciudad. MIT Press.
- OVACEN (2017)Qué es una ciudad DOT y su desarrollo urbano sostenible.recuperado de <https://ovacen.com/que-es-una-ciudad-dot-desarrollo-urbano/>

-Bauman M. (1982) Modernidad líquida. Fondo de Cultura Económica, 2015

-VINUESA, J. y M. J. VIDAL DOMÍNGUEZ (1991). Los procesos de urbanización. Colección

Espacio y sociedad nº 13. Madrid: Síntesis.

-Adriana M. Olaya 2010 El impacto de la arquitectura del comercio urbano (ambiental) Los diferentes formatos arquitectónicos de venta al detalle y su repercusión medioambiental

-Borja, J. (2001) Centros y Espacios Públicos Como oportunidades.

-Perahia, R. (2007) Las ciudades y El espacio Público. Buenos Aires

-García, Sergio. (2015). Espacio público y comercio en la ciudad contemporánea

Anexos






FORMATO DE RECOLECCIÓN DE INFORMACIÓN

UBICACIÓN DE LA RECOLECCIÓN



HORA	FECHA	CLIMA	VISITA #	ESTADO

NUMERO DE PERSONAS POR ACTIVIDAD

RUTAS	SITP	ALIMENTADOR	PERSONAS QUE INGRESAN	PERSONAS QUE SALEN