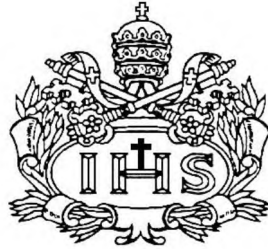


**RENOVACIÓN URBANA EN ÁREAS CENTRALES:**  
Caso de estudio Centralidad de las ferias.



**AUTOR**

Sergio Andres Guerrero Prieto

**PONTIFICIA UNIVERSIDAD JAVERIANA**  
**FACULTAD DE ARQUITECTURA Y DISEÑO CARRERA DE ARQUITECTURA**  
**Bogotá D.C.**  
**2016**

**RENOVACIÓN URBANA EN ÁREAS CENTRALES:**  
Caso de estudio Centralidad de las ferias.



**AUTOR**

Sergio Andrés Guerrero Prieto

Presentado para optar al título de Arquitecto

**DIRECTOR**

Carlos Alberto Vanegas Alfonso

**PONTIFICIA UNIVERSIDAD JAVERIANA**  
**FACULTAD DE ARQUITECTURA Y DISEÑO CARRERA DE ARQUITECTURA**  
**Bogotá D.C.**  
**2016**

## INDICE

1. TITULO .....	3
2. ALCANCE.....	3
3. PROBLEMÁTICA EN LA QUE SE INSCRIBE EL TRABAJO.....	3
4. JUSTIFICACION.....	3
5. OBJETIVO GENERAL.....	4
6. OBJETIVOS ESPECÍFICOS.....	4
7. MARCO TEÓRICO.....	5
8. MARCO REFERENCIAL.....	7
9. PROYECTO.....	10
10. BIBLIOGRAFIA.....	13
11. ANEXOS.....	14

## TABLA DE INAGENES

Figura 1. ....	8
Figura 2. ....	8
Figura 3. ....	9
Figura 4. ....	9
Figura 5. ....	10
Figura 6. ....	10

## **1. TITULO**

RENOVACIÓN URBANA EN ÁREAS CENTRALES: Caso de estudio Centralidad de las ferias.

## **2. ALCANCE**

Proponer un proyecto de renovación urbana de la centralidad de las ferias y su área de influencia inmediata definida por el eje de la avenida constitución.

## **3. PROBLEMÁTICA EN LA QUE SE INSCRIBE EL TRABAJO**

Crecimiento y desarrollo no planificado de la ciudad.

## **4. JUSTIFICACION**

Bogotá, una ciudad cuyo desarrollo fue definido por la movilidad en función del vehículo, hoy deja al peatón espacios residuales fragmentados y desarticulados. Durante su desarrollo asociado inicialmente a los cerros orientales fortaleció y concentró actividades en esta zona y a media que fue creciendo hacia el occidente iba deteriorando los elementos de la estructura ecológica principal y añadiendo a su estructura los municipios cercanos, áreas con unas condiciones urbanas que respondían específicamente a las necesidades de la población que allí residía; ahora bien, la ciudad actual, que no solo las añadió, sino que además por su relevancia económica las convirtió en lo que hoy el POT define como áreas centrales, en la mayoría de ellas no contemplo que la estructura funcional de dichas áreas que antes respondían a las necesidades de la población que allí habitaba, iba a ser insuficiente ante las dinámicas exigidas por la ciudad actual, que hoy hace evidentes problemas principalmente en el ámbito del espacio público y la movilidad en relación con la arquitectura y la actividad, debido a que su transformación se realizó en términos de actividades y no en arquitectura haciendo que donde

antes encontrábamos vivienda hoy funcionan área comerciales, industriales, financieras, entre otras, bajo la misma infraestructura y con un déficit de espacio público necesario para el tránsito de la alta demanda de población, que por su importancia estas centralidades manejan.

## **5. OBJETIVO GENERAL**

Proponer la renovación urbana de la centralidad de las ferias ubicada en la calle 72 con avenida constitución (carrera70) siendo ésta parte de una pieza urbana ubicada al occidente de Bogotá cuya área de influencia se encuentra entre la calle 26, calle 72 y avenida Boyacá, carrera 68, donde se solucionen las problemáticas inscritas dentro del marco del espacio público y la movilidad en relación con la arquitectura y la actividad, que repercuten en la calidad de vida de la población actual y futura del sector.

## **6. OBJETIVOS ESPECÍFICOS**

- ✓ Estructurar el área centra a través de la avenida constitución como eje de conexión urbana.
- ✓ Articular el espacio público a través de un eje verde sobre la avenida constitución que inicia en el jardín botánico y área deportiva del salitre y remata en la zona de protección ambiental del rio juan amarillo y el humedal Santamaría del lago.
- ✓ Definir la arquitectura como un tejido único de articulación formal y funcional en el sector, donde la multiplicidad de usos da lugar a ciudades verticales que a través del espacio público en niveles superiores se relaciona horizontalmente entre sí.
- ✓ Estructurar y fortalecer la malla vial actual del sector, A través de proyectos como la continuación de la calle 63 entre avenida Boyacá y avenida constitución, y la avenida constitución misma al norte.

- ✓ Solucionar la relación entre el vehículo y peatón a través de la hibridación de los dos sistemas que implica la separación de estos por niveles.
- ✓ Configurar distintos tipos de espacio público a lo largo del eje principal donde las plazoletas y recintos responden a las necesidades específicas del área donde se encuentran ubicadas, incluyendo el manejo de niveles e incluso la presencia de este en la arquitectura misma en niveles superiores.
- ✓ Proponer distintos equipamientos de soporte a la educación como respuesta al déficit actual de equipamientos de este tipo en el sector.

## 7. MARCO TEÓRICO

El espacio público en general es definido como un territorio de la ciudad donde cualquier persona tiene derecho a estar y circular libremente (como un derecho); ya sean espacios abiertos como plazas, calles, parques, etc.; o cerrados como bibliotecas públicas, centros comunitarios, entre otros.<sup>1</sup> Sin embargo, dicha definición, nos da una idea muy vaga, bastante general o incluso bastante política, para lo que en realidad significa el espacio público para la ciudad.

Desde la arquitectura éste deja de ser un espacio simplemente abierto o residual, para tomar fuerza definiéndolo como una estructura formal que debe presentar ciertas características y cualidades que propicien las interacciones<sup>2</sup>; estas interacciones deben estar directamente relacionadas con los usos o actividades que a su alrededor se desarrollan, se caracteriza por ser un lugar visible con carácter de centralidad, accesible para todos, al cual un grupo de personas

---

<sup>1</sup> LOURDES GARCÍA, María de Vázquez (2013). Propuesta de anteproyecto para la recuperación del sector 4 de Bogotá. *Facultad de Arquitectura de arquitectura UNAM*. 55

<sup>2</sup> GALINDO MUÑOZ, Oriana (2011). El papel del espacio público en la construcción de la imagen competitiva de la ciudad de Medellín 1998-2007. *Escalas, imágenes e interacciones*.

pueden asociarle un uso cotidiano y pueden llegar a identificarse con él. Es un espacio que debe ser concebido con capacidad de adaptación, de acoger la instalación de múltiples actividades y con adaptabilidad a nuevos usos.<sup>3</sup>

Otro tema clave es el de la movilidad, siendo en este campo donde existe la mayor deficiencia, y donde los problemas son más que evidentes, congestión vehicular, e incluso baja accesibilidad al territorio; en un contexto global, la movilidad se define como el conjunto de desplazamientos, de personas y mercancías, que se producen en un entorno físico, pero cuando hablamos de movilidad urbana nos referimos a la totalidad de desplazamientos que se realizan en la ciudad.

Estos desplazamientos son realizados en diferentes medios o sistemas de transporte: coche, transporte público, pero también a pie y en bicicleta. Y todos con un claro objetivo: el de salvar la distancia que nos separa de los lugares donde satisfacer nuestros deseos o necesidades, es decir, facilitar la accesibilidad a determinados lugares. Por tanto, la accesibilidad es el objetivo que a través de los medios de transporte persigue la movilidad.<sup>4</sup>

La confusión de ambos términos es la base de una fórmula muy aceptada, a mayor movilidad mayor accesibilidad. Bajo esta simplificación se justifica y se ha justificado la aplicación de medidas y políticas que sin mejorar la accesibilidad, y a menudo empeorándola, han incidido en los problemas de movilidad.<sup>5</sup>

Siendo así, la accesibilidad no sólo se facilita o consigue mediante el transporte. Hay otros factores, cómo la distribución de los servicios o el desarrollo urbano, que influyen

---

<sup>3</sup> ORTIZ AGUDELO, Paola Andrea (2001). Los parques lineales como estrategia de recuperación ambiental y mejoramiento urbanístico de las quebradas en la ciudad de Medellín. *Universidad Nacional de Colombia*. 3-22

<sup>4</sup> Estevan. A. (1996). Qué entendemos por movilidad. Recuperado el 25 de octubre de 2014, <http://www.ecologistasenaccion.org/article9844.html>

<sup>5</sup> Estevan. A. (1996). Qué entendemos por movilidad. Recuperado el 25 de octubre de 2014, <http://www.ecologistasenaccion.org/article9844.html>



poderosamente sobre ella; generando así una estrecha correlación con el espacio público siendo este el elemento estructurador formal entre la movilidad y la arquitectura en términos de actividades, donde el buen balance y diseño entre estos dos, garantiza la correcta accesibilidad en un territorio, y si el objetivo que quiere garantizarse es el de disponer de accesibilidad a los bienes o servicios, no vale simplemente con ofrecer muchos medios de transporte que alcancen distancias cada vez mayores o proponer gigantescas obras de infraestructura vial para la ciudad, sino hay que cuestionarse también el espacio físico en el que se desenvuelven los habitantes y sus deseos, actividades y necesidades.

## **8. MARCO REFERENCIAL**

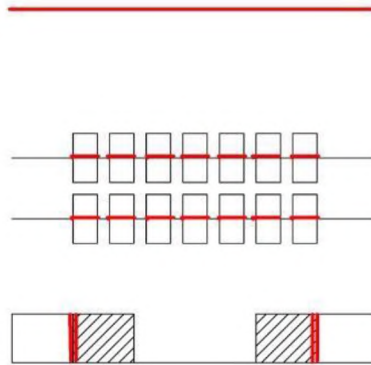
Todo el problema actual reside en el hecho de que Bogotá tiene demasiadas calles incapacitadas para las actuales y futuras exigencias del movimiento de vehículos. La ciudad tiene muy pocas calles anchas. Con calles anchas se llega pronto al lugar de trabajo. La calle ancha es valorización. Pero consideramos que el actual procedimiento paulatino aplicable al ensanche de tantas calles, es arcaico, antieconómico, antiestético, nada estético, inoperante e insólito; es el procedimiento de las sangrías, pero esta terapéutica en urbanismo como en medicina esta archivada. Bogotá necesita de cirugía; de cirugía siglo XX y en gran escala.<sup>6</sup>

Como resultado del análisis anterior se llegó al reconocimiento de tres conceptos importantes de los cuales se partirá para el desarrollo de la propuesta, la vía, entendida como el espacio donde circulan los vehículos, en este caso se rompe la mitad de una manzana para crear una nueva vía, produciendo culatas sobre los bordes de esta, y rompiendo la estructura urbana del sector.

---

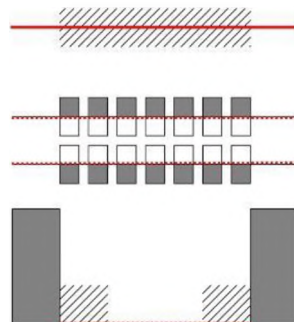
<sup>6</sup> "Las futuras grandes avenida de Bogotá" Revista Proa No. 2 Septiembre de 1946 Pág. 20

**Figura 1.**



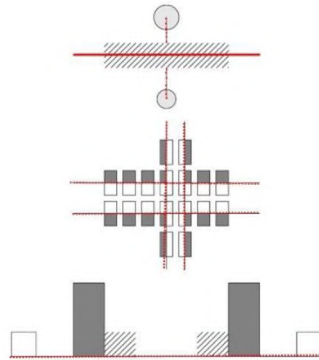
El segundo es la calle, entendido, como el complejo urbano compuesto por la arquitectura y el espacio público, en este caso se hace necesario intervenir los bordes de la vía configurando así un perfil vial, dándole una respuesta arquitectónica desde el borde al espacio público que conforma la vía.

**Figura 2.**



El tercer concepto trata del proyecto urbano como vía, espacio público y arquitectura, donde el carácter de la vía es definido además por el contexto inmediato, que, aunque este fuera de su eje genera tensiones hacia él.

**Figura 3.**



## REFERENTES

CARRERA 10:

**Figura 4**



Punto de encuentro: concepto “construir demoliendo”

Descripción: se demolieron las principales manzanas afectadas por el trazado de la nueva vía, para lograr la transformación completa de todo el lugar, desarrollando una vía con arquitectura correspondiente al perfil de esta.

## PARQUE LINEAL SEGRERA BARCELONA:

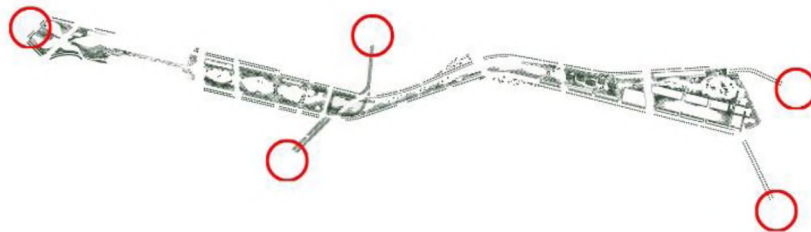
**Figura 5.**



Punto de encuentro: conexión de los polos atractores del contexto con el recorrido del parque.

Descripción: se replantea el nivel de los sistemas de transporte rompiendo así la barrera física que había en el lugar, logrando así una mejor conexión del proyecto con su contexto, planteando un nuevo espacio público y una arquitectura más correspondiente al lugar.

**Figura 6.**



## 9. PROYECTO

### PROPUESTA GENERAL

Partiendo de esta realidad, como primer paso se propone un modelo de ciudad general, que no es otra cosa que una estructuración del área urbana y metropolitana que a grosso modo y bajo 3 conceptos claves aborde las principales problemáticas de la Bogotá contemporánea, centralización de actividades, sistema de movilidad deficiente e insuficiencia de espacio público, esto con el fin de relacionar al área de intervención específica una propuesta de

estructuración urbana y que no solo repercute en la escala local sino también en la urbana; Dichos conceptos son: CIUDAD POLICÉNTRICA, donde el tejido urbano se ve dividido en varias zonas de influencia, de alta densidad y esas zonas se interconectan a través de eficientes sistemas de transporte, donde en cada sector la gente vive, trabaja y realiza actividades de ocio (desarrollos DOT). MOVILIDAD SOSTENIBLE, con el cual se busca potenciar el transporte público como alternativa real a los medios de desplazamiento privados, dotándolo de un mayor número de líneas, destinos; Además de desarrollar de iniciativas ecológicas para el uso del transporte individual como la bicicleta y recorridos a pie como medida para revitalizar la vida social y el acceso a zonas verdes. CIUDAD COMPACTA Integración de distintos usos en los distintos centros a través de edificios con usos mixtos, promoviendo la densificación de la ciudad, pero liberando espacio público para el peatón. "No construir fuera de ella hasta haber rellenado todos los espacios modernizados o los espacios vacíos".

## **AREA DE ESTUDIO**

En medio de un modelo de ciudad policéntrica, la centralidad de las ferias es un sector ya consolidado, pero con un urbanismo obsoleto requiere una transformación de raíz. Un área densamente poblada donde la actividad comercial es la predominante, allí un gran eje comercial sobre la calle 72 y otro sobre la avenida Constitución son los ejes estructurantes del sector, sin embargo, la arquitectura y espacio público son los mismos del pasado y en el presente son ineficientes para su desarrollo. Además, cuenta la presencia de equipamientos de escala urbana como lo son el jardín botánico y las áreas recreativas del salitre, que a la vez hacen parte de la estructura ecológica principal pero que no tienen relación con la estructura urbana.

## **PROPUESTA EN EL ÁREA CENTRAL**

Si bien la ciudad policéntrica, movilidad sostenible y ciudad compacta son conceptos que ayudan a definir una estructura urbana, cuando nos enfrentamos al diseño propiamente y propuesta de renovación urbana en un área central cuyas dinámicas y población manejan una mayor intensidad, se hace necesario pensar en una ciudad multinivel, donde se debe garantizar y priorizar una excelente movilidad peatonal, de esta manera la hibridación de los sistemas de movilidad y espacio público es la clave para solucionar el conflicto principal entre la relación del vehículo y el peatón y así lograr que estos dos coexistan en un mismo espacio; allí es donde la arquitectura como un tejido establece relaciones formales y funcionales en un sector donde las vías dividen el territorio y así donde el desplazamiento peatonal en un nivel el espacio público o lo resuelve, la arquitectura se lo permite.

*“El reto real consiste en establecer una dialéctica positiva entre las centralidades (Arquitectura) y la movilidad, y hacer del espacio público el hilo conductor de lugares con sentido.”*

*Jordi Borja*

## BIBLIOGRAFÍA

- Revista proa. (1946). *Las futuras grande avenidas de Bogota*. Bogota.
- Estevan. A. (1996). *Qué entendemos por movilidad*. Recuperado el 25 de octubre de 2014, <http://www.ecologistasenaccion.org/article9844.html>
- LOURDES GARCÍA, María de Vázquez (2013). Propuesta de anteproyecto para la recuperación del sector 4 de Bogotá. *Facultad de Arquitecta de arquitectura UNAM*. 55
- GALINDO MUÑOZ, Oriana (2011). El papel del espacio público en la construcción de la imagen competitiva de la ciudad de Medellín 1998-2007. *Escalas, imágenes e interacciones*.
- ORTIZ AGUDELO, Paola Andrea (2001). Los parques lineales como estrategia de recuperación ambiental y mejoramiento urbanístico de las quebradas en la ciudad de Medellín. *Universidad Nacional de Colombia*. 3-22

# 11. ANEXOS.

## Pliego 1

### MARCO GENERAL

BOGOTÁ, una ciudad cuyo desarrollo ha sido definido por la evolución de su malla vial en función del vehículo, hoy deja al peatón espacios residuales fragmentados y desarticulados, Y la arquitectura que respondía a las necesidades del pasado hoy se ve saturada por las del presente.

#### CRECIMIENTO DE BOGOTÁ

**EVOLUCIÓN DE TEJIDO URBANO**

La manzana como elemento estructural: bajo una lógica de edificaciones continuas siempre sobre la evolución de Bogotá.

Manzanas o edificaciones de 2 pisos que hacen parte de pequeñas urbanizaciones.

Las edificaciones de 2 pisos se multiplicaron y hoy en día abarcan las nuevas necesidades de una ciudad emergente.

### MARCO TEÓRICO

El reto real consiste en establecer una dialéctica positiva entre las centralidades (Arquitectura) y la movilidad (la calle), y hacer del espacio público el hilo conductor de lugares con sentido.

"El espacio público, ciudad y ciudadanía"  
Jordi Borja

#### Ciudad Policéntrica

El tejido urbano se ve dividido en varias ZONAS DE INFLUENCIA, de alta densidad y áreas zonas de interacción a través de EFICIENTES SISTEMAS DE TRANSPORTE. Desde en cada sector la gente vive, trabaja y realiza actividades de ocio.

Hay, en esencia, la estructura de la ciudad, lo que define municipios, bloques, son centralidades.

#### Movilidad Sostenible

POTENCIAR EL TRANSPORTE PÚBLICO como alternativa real a los medios de desplazamiento privado, sustituyendo de un mayor número de líneas, destinos. Además de desarrollar iniciativas ecológicas para el uso del TRANSPORTE INDIVIDUAL como la BICICLETA y RECORDADOS a PIE como medida para fortalecer la red social y el acceso a zonas verdes.

#### Ciudad Compacta

Integración de densidad urbana en los distritos céntricos a través de GRANDES EDIFICIOS CON USOS MIXTOS.

"No construir fuera de ella hasta haber rellenado todos los espacios metropolitanos o los espacios vacíos" Arup en un 10% el espacio utilizable en la ciudad metropolitana y reformar los espacios existentes.

Richard Rogers, la ciudad compacta y los límites a nuevas expansiones

#### Estrategias

Crear áreas centrales de actividades, edificios con múltiples usos equitativos y áreas verdes que a la vez liberen espacio público para el peatón.

densificación moderada, edificios con múltiples usos equitativos que a la vez liberen espacio público para el peatón.

proponer un sistema de transporte intermodal que no solo solucione los problemas de movilidad de la ciudad, si no que también solucione los de la región

### MODELO ACTUAL DE BOGOTÁ

El transporte masivo se concentra sobre el centro de la ciudad generando una saturación del sistema en esta zona.

La concentración de actividades requiere grandes desplazamientos.

Los grandes parques y áreas verdes efectivas (espacios públicos) funcionan como áreas en la ciudad.

Bogotá concentra sus actividades sobre el centro de la ciudad, tanto los sistemas de transporte como los equipamientos responden a este modelo monopolítico que actualmente presenta, lo cual requiere grandes desplazamientos que generan saturación de sistema de transporte y de la malla vial propia.

Comercio de actividades  
Concentración de equipamiento  
Cadenas de transporte público  
Espacios verdes urbanos  
Presencia de infraestructura

### ACTUACIONES

#### 1. VÍA

El concepto de vía contempla todo el espacio donde circulan los vehículos.

Se siempre una manzana para crear una nueva vía dejando cables sobre los techos, completando con la estructura urbana de un sector.

**AVENIDA AMERICAS** / **AVENIDA COMMERCIOS**

La avenida americana fue un proyecto que buscaba mejorar la conexión de la ciudad con los municipios occidentales, donde así se relevaba la vía, la infraestructura.

La avenida los comercios, bajo el concepto de vía como ciudad y no como arquitectura, pudo hacer solucionar los problemas de movilidad y no la arquitectura en sus bordes.

#### 2. AMPLIACIONES Y PROLONGACIONES

Cuando la ciudad alcanza su territorio se hace necesario generar ampliaciones.

Se hace necesario intervenir sobre sus bordes para configurar un perfil así y así dar respuesta arquitectónica desde el borde al espacio público que conforma la vía.

#### CALLE 19

La calle 19 fue una ampliación y prolongación de un importante corredor de transporte de sus bordes se transformó, donde la densificación fue necesaria para su expansión.

Esta una avenida amplia y generosa en la dimensión de sus calzadas, fue concebida como una vía de conexión con fines estéticos y recreativos, con grandes árboles que "hicieron necesario para su expansión".

#### 3. CALLES

La calle "Vía, espacio público y edificios" por Calle.

La calle completa urbana, conformado por la arquitectura y el espacio público.

#### PARQUEWAY

Una calle completa desde cero, donde se busca la conexión relación entre la arquitectura en sus bordes y el diseño mismo de la vía y su espacio público.

La densidad de recursos completos y la construcción de edificios correspondientes al perfil generados, hacen de esta vía un ejemplo urbano arquitectónico.

### ESTRUCTURA ECOLÓGICA PRINCIPAL

La estructura ecológica principal son los vestigios de una antigua y abundante zona de humedales que diseminaron su área por el crecimiento no planificado de la ciudad.

### ESTRUCTURA FUNCIONAL Y DE SERVICIOS

El sistema de transporte masivo, no tiene una cobertura completa en la ciudad de Bogotá lo cual hace que el vehículo particular gire sobre el transporte público.

"El 70% del buses de transporte público transportan el 10% de la población, mientras que 800 mil vehículos transportan el 72%".  
Fuente: VOT Multigrupo

### ESTRUCTURA SOCIOECONÓMICA Y ESPACIAL

Bogotá, aparentemente "policéntrica" concentra la mayoría de sus actividades al norte de la ciudad.

### CONCEPTUALIZACIÓN PROYECTUAL

#### FRANJAS PROGRAMÁTICAS "RED URBANA"

Integración de bandas de programa para crear condiciones de asentamiento, es decir dos o más usos sobre la misma área.

Condición híbrida

La ciudad es una línea de puntos de interacción, que propone infinitas posibilidades.

#### LA CALLE "VIA URBANA"

"Vía, espacio público y edificios, en ese orden".

La calle actúa como conductor de diferentes zonas, sectores o barrios como conductores de transmisión de la biodiversidad urbana, es un instrumento de cohesión social y del respeto a la sostenibilidad desde dentro de la ciudad, que permite de responder a demandas focales como lo son elementos naturales, vías, áreas o equipamientos con gran relevancia.

#### HIRIDACIÓN DE SISTEMAS "Sistema vial y sistema de espacio público"

La teoría de ciudades sostenibles sugiere la descentralización del uso del vehículo, siendo prioridad al peatón. Para en las áreas verdes la respuesta implica la hibridación de los dos sistemas, y el reto consiste en como establecer una relación coherente entre estos dos en función de la arquitectura.



## ANÁLISIS ÁREA DE ESTUDIO

Un área de desarrollo ubicada y a su vez su crecimiento en la exterior, la centralidad de los lotes, una centralidad de escala sobre el eje de proyección de calle gran sector. Sin embargo la accesibilidad, la organización del comercio, y su relación con el espacio público representan un gran desafío, producto del desarrollo no planificado de la cual deriva las actividades se realizan sobre antiguo e insuficiente arquitectura del pasado.

### CENTRALIDAD DE LOS PUEBLOS

Ubicación en los ejes de desarrollo, entre (comercio) y los lotes de vivienda y vivienda, entre una actividad principal, sobre el sector con la presencia de diferentes tipos de usos que se relacionan entre ellos.

### CENTRALIDAD DE LOS PUEBLOS

El eje de proyección en el comercio, ofrece por la centralidad de los lotes, en el cual se encuentran diferentes, edificios, grandes edificios, y edificios nuevos se permite la mezcla del comercio que aparece a los que presentan mayor potencial.

El área muestra un alto nivel de desarrollo, evidenciado por la presencia de edificios de gran altura, lo que indica un alto nivel de desarrollo, evidenciado por la presencia de edificios de gran altura, lo que indica un alto nivel de desarrollo.

### DESARROLLO DE LA ESTRUCTURA ECONOMICA PRINCIPAL

Aunque la presencia de actividades económicas principales en la zona, actividades económicas principales, actividades económicas principales, actividades económicas principales, actividades económicas principales, actividades económicas principales.

## MODELO PROPUESTO PARA BOGOTÁ

El modelo de ciudad que se propone, los ejes de desarrollo y el desarrollo de la zona, los ejes de desarrollo y el desarrollo de la zona, los ejes de desarrollo y el desarrollo de la zona.

Un modelo de ciudad que se propone, los ejes de desarrollo y el desarrollo de la zona, los ejes de desarrollo y el desarrollo de la zona, los ejes de desarrollo y el desarrollo de la zona.

### ESTRUCTURA ECOLÓGICA PRINCIPAL

Red de espacios verdes orientados por el desarrollo de la actividad económica principal, actividades principales, actividades principales, actividades principales, actividades principales.

### ESTRUCTURA FUNCIONAL Y DE SERVICIOS

Red de infraestructura de servicios que orienta el desarrollo de la actividad económica principal, actividades principales, actividades principales, actividades principales, actividades principales.

### ESTRUCTURA SOCIOECONOMICA Y ESPACIAL

Red de espacios verdes orientados por el desarrollo de la actividad económica principal, actividades principales, actividades principales, actividades principales, actividades principales.

## REFERENTES

### PARRIS EN LA SAGRADA - BARCELONA

Reservar el nivel del terreno de desarrollo para tener un loteo de alto nivel de desarrollo, un loteo de alto nivel de desarrollo, un loteo de alto nivel de desarrollo.

### CONECTOR CULTURAL CIAMPULE - MEXICO DF

El modelo de desarrollo que se propone, los ejes de desarrollo y el desarrollo de la zona, los ejes de desarrollo y el desarrollo de la zona.

### PROPUESTA ESQUEMÁTICA

Se propone un modelo de desarrollo que se propone, los ejes de desarrollo y el desarrollo de la zona, los ejes de desarrollo y el desarrollo de la zona.

## CARRERA 10 - BOGOTÁ DC

Corredor principal que se propone, los ejes de desarrollo y el desarrollo de la zona, los ejes de desarrollo y el desarrollo de la zona.

## PROPUESTA URBANA



sistema de espacio público  
Arquitectura  
sistema vial

CONFORMACION DE 4 NODOS EN INTERSECCIONES IMPORTANTES

la avenida constitución funciona como un eje de cohesión urbana, donde en un mismo espacio, estarán coexistiendo la movilidad, el espacio público y el comercio como centralidad a través de la arquitectura, bajo la hibridación de estos sistemas organizados por niveles en un mismo territorio.



### PERSPECTIVA SOBRE LA AVENIDA CONSTITUCION



#### ARQUITECTURA



La arquitectura actúa como un tejido en el territorio. Las conexiones en distintos niveles le permiten al espacio un desplazamiento continuo y una adecuada accesibilidad.



Plataforma comercial que tiene como objetivo, organizar el comercio informal y los negocios locales para conformar un perfil vial acorde a la teoría planteada, además de ofrecer nuevo espacio público en otros niveles que permitan una mejor movilidad del peatón en el sector y la compensación del déficit de este espacio a nivel.



Conexiones en niveles superiores que tienen todo el proyecto urbano, representando una tensión horizontal en la cual existe una relación continua entre cada edificación, garantizando de igual forma el flujo recorrido del peatón por los diferentes espacios. En el planeamiento de una ciudad vertical se propone una alternativa de movilidad horizontal.



Edificios, donde se ubica todo lo demás de este del proyecto, en la ciudad organizada de forma vertical, esta forma contribuirá a la altura, mantiene el equilibrio del sistema, coordena las actividades privadas y de estancia.

#### ESTRUCTURA VIAL



Estructuración de la avenida rojas como un eje de conexión urbana que implica no solo la ampliación, sino la transformación en sus bordes, además, en las intersecciones con vías de alto flujo como 82 y 72 se hacen puentes dignificados para que estos no afecten las dinámicas urbanas del sector.

#### ESTRUCTURA ECOLÓGICA PRINCIPAL



La articulación de la estructura ecológica principal a través de un elemento verde que conecta el área del salitre con el río Juan Amarillo y el humedal Santarosa del lago.



### CORTE ESQUEMÁTICO DE USOS Y ACTIVIDADES

NODO CALLE 70

Los usos relacionados con la oferta de servicios en recreo son el comercio y otros servicios que se encuentran en el sector. Además se contempla el comercio informal y los negocios locales que se encuentran en el sector. Por otro lado la sustentabilidad y el diseño urbano sostenible son los ejes de la propuesta.

TRANSO CALLE 26 - CALLE 61

Se trata de la organización de la estructura urbana en el nuevo eje urbano, acompañado de edificios y comercio en la primera línea de fachada.

NODO CALLE 70

En este corte se muestra la propuesta de un espacio público que conecta el área del salitre con el río Juan Amarillo y el humedal Santarosa del lago. El espacio público se organiza en torno a un eje urbano que conecta el área del salitre con el río Juan Amarillo y el humedal Santarosa del lago.

### CORTE LONGITUDINAL AVENIDA CONSTITUCION ESC 1:750

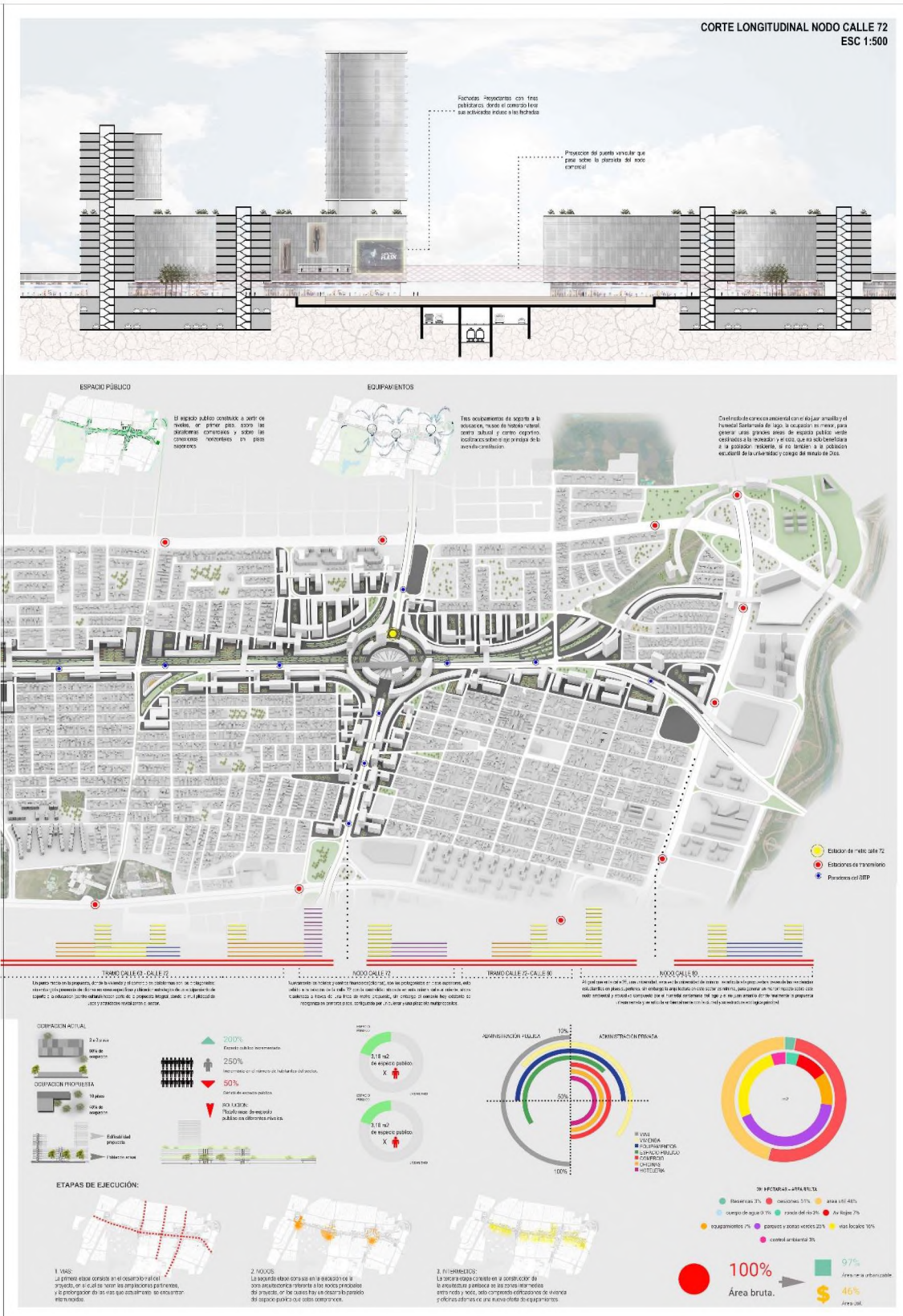


Puentes que conectan ambos costados de la avenida Constitución, y sistemas viales actividad en su interior.

Rampas peatonales sobre el parque de la avenida Constitución, para generar una continuidad en el recorrido en conexiones transversales a la avenida.

espacio público en niveles superiores.

# Pliego 4



# Pliego 5

**CORTE TRANSVERSAL NODO CALLE 72**  
ESC 1:500

Proyección del puente vehicular que pasa sobre la plaza del nodo comercial

Las fachadas reflejan el uso y la actividad, son la proyección misma del espacio público: en elementos verticales, ya no son solo un recubrimiento, si no que además exponen la publicidad a otro nivel, haciendo de esta un proyector urbano

El comercio hoy existente se reorganiza en primeros pisos, estructurado desde la arquitectura a través de un bulvar comercial, donde en sus recorridos se diseñan espacios no solo aptos para la transición, si no que también para la permanencia.

los hoteles y centros financieros (oficinas) son los protagonistas en pisos superiores, esto debido a la relación de la calle 72 con la centralidad ubicada en esta misma calle al oriente, ahora relacionada a través de una línea de metro propuesta

La configuración de los edificios al primer piso permite el libre desplazamiento del peatón en las áreas comerciales.

Los pasos elevados y propuesta de un circuito de circulación de la calle 72 con la avenida local, libera espacio público en primer nivel y permite la configuración de un solo espacio en este nodo

En el medio, una plaza multi-propositos configurada por los edificios adyacentes en forma circular, y entre ellas un bulvar comercial con un espacio público central para circular y permanecer

Punto foco edificio

Punto foco plaza/comercio

La configuración de los edificios al primer piso permite el libre desplazamiento del peatón en las áreas comerciales.

**PLANTA NODO CALLE 72**  
ESC 1:1000

Estación de metro calle 72, con el acceso por los edificios propuestos.

plazuela multi-proposito.

Puente vehicular ubicado sobre la plazuela, cubierto con un elemento proyectante con fines publicitarios.

**PERSPECTIVA NODO COMERCIAL CALLE 72**

Maqueta ESC:1:2500

