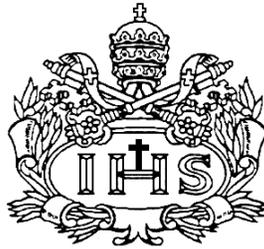


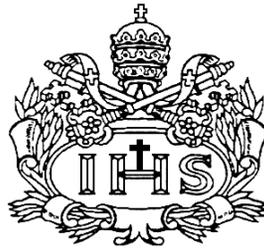
**DISEÑO URBANO ESTRATÉGICO DE CORREDORES PERPENDICULARES A LAS
LÍNEAS DE TRANSMILENIO (CARRERA 30 - AV. CARACAS), COMO MODELO
ARTICULADOR DEL SISTEMA DE ESPACIO PÚBLICO DE LA CALLE 60**



GERMÁN ANDRÉS REINO MARTÍNEZ

**PONTIFICIA UNIVERSIDAD JAVERIANA
FACULTAD DE ARQUITECTURA Y DISEÑO
CARRERA DE ARQUITECTURA
Bogotá D.C.
2013**

**DISEÑO URBANO ESTRATÉGICO DE CORREDORES PERPENDICULARES A LAS
LÍNEAS DE TRANSMILENIO (CARRERA 30 - AV. CARACAS), COMO MODELO
ARTICULADOR DEL SISTEMA DE ESPACIO PÚBLICO DE LA CALLE 60**



GERMÁN ANDRÉS REINO MARTÍNEZ

Presentado para optar al título de Arquitecto

**DIRECTOR
CARLOS AGUILAR SELIGMAN**

**PONTIFICIA UNIVERSIDAD JAVERIANA
FACULTAD DE ARQUITECTURA Y DISEÑO
CARRERA DE ARQUITECTURA
Bogotá D.C.
2013**

Nota de Advertencia: **Artículo 23 de la Resolución N° 13 de Julio de 1946.**

“La Universidad no se hace responsable por los conceptos emitidos por sus alumnos en sus trabajos de tesis. Solo velará por qué no se publique nada contrario al dogma y a la moral católica y por que las tesis no contengan ataques personales contra persona alguna, antes bien se vea en ellas el anhelo de buscar la verdad y la justicia”.

TABLA DE CONTENIDO

1. Plancha 1:

- 1.1. Tema y problemática
- 1.2. Justificación
- 1.3. Objetivo General
- 1.4. Marco Teórico
- 1.5. Referentes Internacionales
- 1.6. Referente Nacional
- 1.7. Evolución Urbana de Bogotá
- 1.8. Planes Maestros Estructurantes
- 1.9. Visión P.O.T - Planes Parciales
- 1.10. Referentes Trabajo de Grado

2. Plancha 2:

- 2.1. Esquema de Organización
- 2.2. Criterios para Delimitación del Sector
- 2.3. Sectores Estudiados
- 2.4. Proceso de Selección del Sector
- 2.5. Sector de Intervención
- 2.6. Inventario del Sector
- 2.7. Análisis del Sector

3. Plancha 3:

- 3.1. Esquema de Gestión
- 3.2. Ecourbanismo
- 3.3. Estructura Básica de Soporte
- 3.4. Recorrido - Transformación en el Tiempo y Tipologías

4. Plancha 4:

- 4.1. Etapas de Desarrollo
- 4.2. Planta General de la Intervención - Estrategias Puntuales de Actuación

5. Plancha 5:

- 5.1. Detalles de Espacio Público
- 5.2. Escenarios Deseados
- 5.3. Cortes Generales de la Intervención

TEMA Y PROBLEMÁTICA

EL SISTEMA DE ESPACIO PÚBLICO Y LA ESTRUCTURA DE MOVILIDAD EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ SON DOS DIMENSIONES DE LO URBANO QUE DEBERÍAN ACTUAR COMO ALIADOS ESTRATÉGICOS, SIN EMBARGO, LA REALIDAD DE LAS ÚLTIMAS DÉCADAS HA MOSTRADO CÓMO SE VAN LA ESPALDA Y SE GENERA UNA CIUDAD DESHUMANIZADA Y DESARTICULADA. BOGOTÁ NO HA SABIDO APROVECHAR LAS OPORTUNIDADES QUE LAS GRANDES INFRAESTRUCTURAS DE MOVILIDAD OFRECEN AL ESPACIO PÚBLICO, CAUSANDO BARRERAS FÍSICAS COMO LOS IMPONENTES CORREDORES VIALES QUE EN MUCHAS OCASIONES ACTÚAN COMO CUCHILLAS, SECCIONANDO LA FRÁGIL MALLA DE ESPACIO PÚBLICO. ADEMÁS, LA RELACIÓN NATURAL DE LA CIUDAD EN CONCORDANCIA CON SU MEDIO FÍSICO AMBIENTAL SIEMPRE HA SIDO EN SENTIDO ORIENTE OCCIDENTE POR MEDIO DE LOS CERROS Y TODAS LAS CORRIENTES Y CUERPOS HÍDRICOS QUE DESMBOCAN EN EL RÍO BOGOTÁ, SIN EMBARGO, EL CRECIMIENTO Y DISEÑO DE LA CIUDAD SE HAN HECHO EN SENTIDO NORTE-SUR, PARALELO A DICHS CORREDORES VIALES, EVIDENCIANDO LA CARENCIA DE LECTURA TRANSVERSAL DE BOGOTÁ Y BORRANDO LA HUELLA DE SU ESTRUCTURA NATURAL.

JUSTIFICACIÓN

EL EJÉ ESTE TEMA YA QUE COMO ARQUITECTO ME COMPETEN TODOS LOS ASUNTOS REFERENTES A LA CIUDAD Y SUS DINÁMICAS, AL IGUAL QUE COMO USUARIO DEL ESPACIO PÚBLICO Y EL SISTEMA DE TRANSPORTE MASIVO DE BOGOTÁ, CREO QUE ES NECESARIO CAMBIAR DE FORMA CONTINENTE LA MANERA DE PROYECTAR Y CONSTRUIR CIUDAD, SIEMPRE EN FRO DE LOS PEATONES

OBJETIVO GENERAL

CONSOLIDAR EL CORREDOR URBANO PRESENTE SOBRE LA CALLE 60, ENTRE LA CARRERA 30 (ESTADIO EL CAMPÍN) Y LA CARRERA 5 (PARQUE PORTUARIA), OPTIMIZANDO LA CALIDAD DEL ESPACIO PÚBLICO Y ORGANIZANDO LOS USOS A LO LARGO DEL EJE PROPUESTO

MARCO TEÓRICO

IMPORTANCIA DEL ESPACIO PÚBLICO

"ES UNA FORMA DE RECREACIÓN Y OJO, PRIVILEGIANDO Y PROTEGIENDO EN TODOS LOS CASOS AL PEATÓN"

VALLE DEL ESPACIO PÚBLICO PROYECTO 1 0992 2000 DEPARTAMENTO DE PLANEACIÓN TERRITORIAL, 2000

ES UN ELEMENTO ORDENADOR DE LA CIUDAD

- INVOLUCRA LOS ESPACIOS PREEXISTENTES Y LOS VACÍOS URBANOS
- RECONSTRUYE CALLES ALEDAÑAS
- REDEFINE TRÁFICOS VEHICULARES
- INVOLUCRA MORFOLÓGICAMENTE ÁREAS ADYACENTES

SE CONVIERTE EN UN SISTEMA DE ORDENAMIENTO DE LA CIUDAD, EN CUANTO A SUS MÚLTIPLES ESPACIOS, DINÁMICAS E IDENTIDADES

EL ESPACIO PÚBLICO SE CONSTITUYE COMO PRINCIPIO DE LO COLECTIVO

ES UN INSTRUMENTO DE REEQUILIBRIO URBANO

IMPORTANCIA DEL ESPACIO PÚBLICO

INTENCIÓN POR CONSTRUIR ESCENARIOS DE EXPRESIÓN DE IDEALES COMPARTIDOS (ESPACIO PÚBLICO), DESDE TIEMPOS DEL AGORA GREGO

CONCEPTO DE PARQUE PÚBLICO → NACE EN INGLATERRA EN EL SIGLO XVII

NECESIDAD DE MEJORAR CIUDADES EN TÉRMINOS DE SANEAMIENTO

ARQUITECTURA DE LOS PARQUES URBANOS PÚBLICOS → BIRKENHEAD PARK - MERSEY (LIVERPOOL) VICTORIA PARK (LONDRES)

- 1 ABIERTOS A TODAS LAS CLASES SOCIALES
- 2 ESPACIOS ESPECÍFICOS PARA ACTIVIDADES COLECTIVAS DIVERSAS

RINGSTRASSE (VIENA)

- 1 PRIVILEGIO BRINDADO AL PEATÓN POR MEDIO DE ESPACIOS DE CIRCULACIÓN PEATONAL PENSADOS Y DISEÑADOS
- 2 VINCULACIÓN FUNCIONAL Y TÉCNICA DE DIFERENTES TIPOS DE ESPACIOS PÚBLICOS URBANOS, CATEGORIZADOS Y SINGULARES

EDIFICIOS PÚBLICOS DEPENDIENTES DEL DISEÑO DE LOS ESPACIOS ABIERTOS

REFERENTES INTERNACIONALES

BIRKENHEAD PARK - MERSEY (LIVERPOOL) PRIMER PARQUE PÚBLICO URBANO EN INGLATERRA, 1.847



RINGSTRASSE (VIENA) CONFORMADO POR BOLSAS DE ACTIVIDAD ESPECÍFICAS



REFERENTE NACIONAL

PARQUE INTERCAMBIADOR VIAL NEOMUNDO (BARRANQUILA) ESTRUCTURA COLECTIVA DE ESPACIO PÚBLICO



EVOLUCIÓN URBANA DE BOGOTÁ

SIEMPRE PRESENTE LA NECESIDAD DE MOVERSE

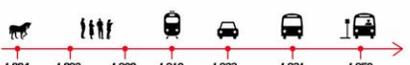
CIUDAD PEATONAL → DESDE SU FUNDACIÓN HASTA INICIOS DEL SIGLO XX ES CAMINABLE

MUY COMPACTA Y SUFICIENTE EN SU ESTRUCTURA DE MOVILIDAD

ASILAMIENTO FÍSICO - REGIONAL = ALTOS COSTOS DE MOVILIDAD

ETAPA EVOLUTIVA → FERROCARRIL - CONEXIONES

TRANVÍA URBANO → MILLAS ELÉCTRICAS (OMNIBÚS)



LA GUERRA DEL CENTAVO

PELÍCULA "LA GUERRA DEL CENTAVO", CERO DURÁN, 1965.

DISMINUYE CALIDAD DEL SERVICIO

SERVICIO ATROPELLADOR → NEGOCIO SIN ÉTICA SOCIAL → DESHUMANIZACIÓN DEL SERVICIO → NO EXISTE CONTROL POR PARTE DEL ESTADO

EL TEMA DE LA MOVILIDAD FUE DESAPROVECHADO COMO HERRAMIENTA DE PLANEACIÓN URBANA

CRECIMIENTO ENFERMO DE EMPRESAS PRIVADAS

PLANES MAESTROS ESTRUCTURANTES

PLAN MAESTRO DE ESPACIO PÚBLICO

CONJUNTO DE ESPACIOS URBANOS → RED SISTEMÁTICA

COMPONENTES FÍSICOS → PRINCIPIOS DE ORGANIZACIÓN

- PARQUES - PLAZAS - VÍAS PEATONALES - ANDENES
- FACHADAS Y CUBIERTAS DE LOS EDIFICIOS
- ALAMEDAS - ANTIPLUVIANTES - ELEMENTOS NATURALES
- GARANTIZA EL EQUILIBRIO ENTRE DENSIDADES POBLACIONALES
- INTEGRA FUNCIONALMENTE LA ESTRUCTURA ECOLÓGICA PRINCIPAL
- MEJORA LAS CONDICIONES AMBIENTALES Y DE HABITABILIDAD DE LA CIUDAD

PRIVILEGIA EL DESARROLLO DE LOS PRINCIPALES EJES DE MOVILIDAD EN TÉRMINOS DE INTEGRACIÓN, A OPORTUNIDADES ESCALAS QUE PERMITAN LA CONSTRUCCIÓN EFECTIVA DE CIUDAD URBANA

PLAN MAESTRO DE MOVILIDAD

VISIÓN DE CIUDAD → ENFOQUE SISTÉMICO

ESTRUCTURACIÓN DEL ESPACIO URBANO → ENTENDIDA COMO UN AMBIENTE COLECTIVO → DESPIERTA 24 HORAS

INCLUYENTE, PRODUCTIVA, COMPETITIVA Y SOSTENIBLE

OBJETIVOS → ARTICULACIÓN DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE

GENERACIÓN DE CORREDORES VIALES DE ALTA Y MEDIANA CAPACIDAD

GENERACIÓN DE ESPACIO PÚBLICO COMO REDES PEATONALES Y CICLOVÍAS

VISIÓN P.O.T - PLANES PARCIALES

PLAN PARCIAL DE RENOVACIÓN URBANA - OFERTRE

CONSIETE EN UN INSTRUMENTO DE DESARROLLO DE LAS DISPOSICIONES DEL P.O.T DE BOGOTÁ, PARA ÁREAS ESPECÍFICAS DEL SUELO URBANO

ES UNA HERRAMIENTA DE PLANEACIÓN TERRITORIAL INTERMEDIA, ENTRE LA ESCALA MACRO DE CIUDAD (P.O.T), Y LA ESCALA MICRO DE UN SECTOR (MANZANA Y BARRIO)

EL P.O.T DEFINE LOS DELINEAMIENTOS GENERALES DE PLANEACIÓN PARA LA CIUDAD, Y EL PLAN PARCIAL LOS PARTICULARIZA SEGÚN LAS NECESIDADES DEL SECTOR EN EL QUE SE ESTÁ ACTUANDO, EN CONCRETO, SE TRATA DE UN PROCESO RIGUROSO DE PLANEACIÓN EN DETALLE



REFERENTES TRABAJO DE GRADO

SANTIAGO ALARCÓN PROYECTO NUEVOS ÁGORAS



EL PROYECTO SE DESARROLLA EN SENTIDO NORTE-SUR, A LO LARGO DE LA CARRERA SÉPTIMA Y SIENDO LA CALLE 53 EL LÍMITE NORTE DEL ÁREA DE INTERVENCIÓN.

TODOS LOS ANÁLISIS SE ENFOCAN EN EL DESARROLLO LINEAL DE LA PROPUESTA EN DICHO SENTIDO, DEJANDO A UN LADO LAS DINÁMICAS PERPENDICULARES DE LA CARRERA SÉPTIMA.

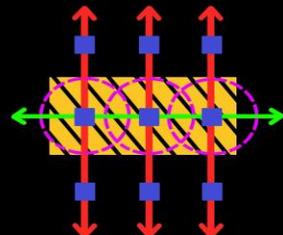
FABIÁN ANDRÉS VARELA APROVECHAMIENTO DE ESPACIOS RESIDUALES SOBRE LA CARRERA 30



LA PROPUESTA SE DESARROLLA SIGUIENDO LA CARRERA 30, EN SENTIDO NORTE-SUR, DESDE LA AUTOPISTA NORTE HASTA LA CALLE 26

AL IGUAL QUE EL REFERENTE ANTERIOR, EN ESTE PROYECTO SE TIENEN EN CUENTA LAS DINÁMICAS EN EL SENTIDO QUE SE HA VENIDO DISEÑANDO Y DESARROLLANDO LA CIUDAD EN LAS ÚLTIMAS DÉCADAS. SIN EMBARGO, SE OLVIDA UN POCO LA RELACIÓN ORIENTE - OCCIDENTE DE LA CIUDAD, SENTIDO SOBRE EL CUAL ALGUNAS VEZ SE FORMO EL FUERTE VÍNCULO NATURAL DE BOGOTÁ

ESQUEMA DE ORGANIZACIÓN



- 1 ES UNA FORMA DE ENTENDER LA CIUDAD EN CUANTO A SUS SISTEMAS DE MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO
- 2 UNA NUEVA INTERPRETACIÓN DE BOGOTÁ EN SENTIDO ORIENTE-OCCIDENTE
- 3 MUESTRA RELACIONES PROBLEMÁTICAS, POTENCIALES Y EVIDENCIA POSIBLES SOLUCIONES
- 4 SIMPLIFICA LA CONDICIÓN COMPLEJA DE UN SECTOR URBANO

CRITERIOS PARA DELIMITACIÓN DEL SECTOR

- 1 AFILIENCIA PEATONAL MARCADA
- 2 CENTRALIDAD URBANA DE BOGOTÁ (DIVERSIDAD DE ACTIVIDAD Y MULTIPLICIDAD DE USOS)
- 3 ZONA ALIMENTADA POR DOS O MAS ARTERIAS DE MOVILIDAD
- 4 DISTANCIA CAMINABLE ENTRE LINEAS (MÁXIMO 2 KM - ENTRE 15 Y 20 MINUTOS DE RECORRIDO)
- 5 PRESENCIA DE ESTACIONES DE DIFERENTES LINEAS DE TRANSPORTE PÚBLICO MASIVO

SECTORES ESTUDIADOS

Ciudad Jardín - Sur

DISTANCIA MÁXIMA ENTRE ESTACIONES = 1 KM

RECORRIDO MUY CORTO ENTRE LINEAS DE TRANSPORTE PÚBLICO MASIVO

ZONA RESIDENCIAL EN UN 90%

Vivienda
Dotacional

El Polo - Barrio Polo Club

NO HAY MULTIPLICIDAD DE USOS

ENCENTRADO EN EL MISMO POR TRES VÍAS METROPOLITANAS

ZONA EN TRANSFORMACIÓN - SURGIMIENTO DE OPCIONES

Vivienda
Misto

Centro Narváez - Corferias

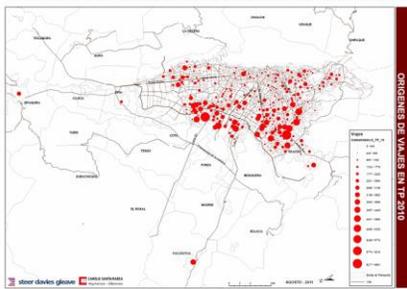
DISTANCIA MÁXIMA ENTRE ESTACIONES = 1 KM

EL FUERTE IMPACTO QUE TIENE CORFERIAS SOBRE EL SECTOR INMEDIATO

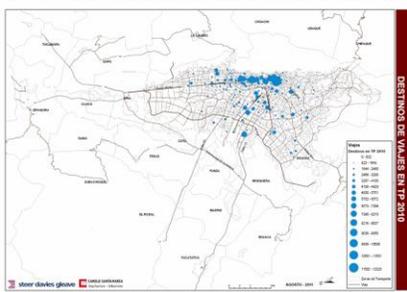
Vivienda
Comercio y Servicios
Dotacional

PROCESO DE SELECCIÓN DEL SECTOR

TRANSPORTE PÚBLICO - ORIGENES DE VIAJES EN EL 2010



TRANSPORTE PÚBLICO - DESTINOS DE VIAJES EN EL 2010



TRANSPORTE PÚBLICO MASIVO DE BOGOTÁ - TRANSMILENIO



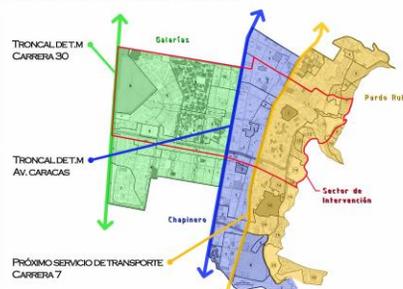
CON EL FIN DE LOGRAR UNA CIUDAD MAS HUMANA Y AFANZAR EL SENTIDO PEATONAL DE SUS CALLES, ES IDEAL LOCALIZARSE EN UNO DE LOS PUNTOS DE BOGOTÁ CON MAYOR AFILIENCIA DE PERSONAS EN LOS ÚLTIMOS TRES AÑOS

43'806.230 PASAJEROS TRANSPORTADOS EN TRONCALES EN SEPTIEMBRE DEL 2012



SECTOR DE INTERVENCIÓN

UNIDADES DE PLANEAMIENTO ZONAL



INVENTARIO DEL SECTOR

Uso

Residencial
Comercial
Industrial
Público

Equipamiento

Escuela
Parque
Centro comunitario
Centro de salud

Rutas transporte público

Troncal
Ruta

Contaminación acústica

Alto
Medio
Bajo

Contaminación atmosférica

Alto
Medio
Bajo

Estaciones

Estación

Rutas

Ruta

Estado

Estado

Plano 1:1 - Límites y vías

Límites
Vías

Plano 1:1 - Límites y vías

Límites
Vías

ANÁLISIS DEL SECTOR

Deterioro y déficit del espacio público

Recorridos peatonales

Tensiones obvias

- 1 EL ESPACIO PÚBLICO PRESENTE SOBRE LAS VÍAS METROPOLITANAS Y DE MAYOR FLUJO SE ENCUENTRA DETERIORADO POR LA FALTA DE ARRABO (ES DE TODOS PERO A LA VEZ DE NADIE)
- 2 LOS RECORRIDOS PEATONALES FUERTES SE DAN SOBRE CORRIDORES COMERCIALES, REAFIRMANDO QUE LA ACTIVIDAD ES FUNDAMENTAL PARA LA VITALIDAD URBANA
- 3 LOS FLUJOS EVIDENCIAN DOS CLASIFICACIONES DE ACTIVIDAD, QUE JALAN Y EXPULSAN GENTE HACIA LOS EQUIPAMIENTOS Y ESTACIONES EXISTENTES

ESQUEMA DE ORGANIZACIÓN APLICADO AL SECTOR



CARACTERIZACIÓN DEL SECTOR

CARACTERIZACIÓN POR TRAMOS

Afiliencia peatonal
Remates
Zona residencial - oficinas
Zona residencial de construcción
Zona mixta
Zona de alto impacto
Zona de renovación urbana
Nuevas intervenciones
Áreas verdes de alto impacto
Inversiones en ciclo de vida

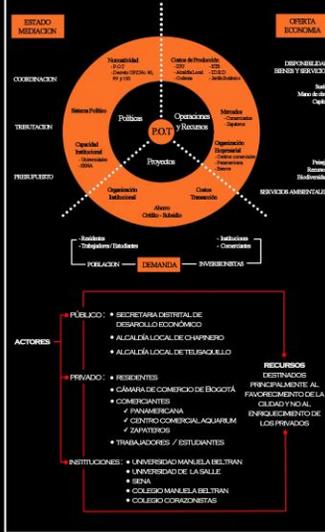
INTENSIDAD DE ACTIVIDAD

Muy alta
Alta
Medio
Baja
Puntos atractores

ANÁLISIS DE FLUJOS

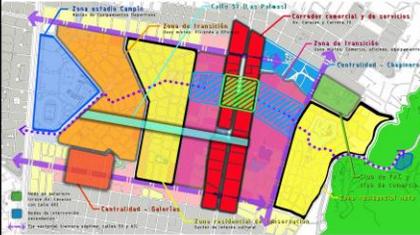
Estaciones
Instituciones educativas
Comercio
Flujo residencial
Flujo residencial
Flujo comercial

ESQUEMA DE GESTIÓN



ESTRUCTURA BÁSICA DE SOPORTE

PIEZAS URBANAS



ÁREAS DE COBERTURA



SISTEMA NATURAL DE SOPORTE



ESTRATEGIAS DE INTERVENCIÓN



RECORRIDO - TRANSFORMACIÓN EN EL TIEMPO Y TIPOLOGÍAS

Tipologías de espacio público: Zona estudio Campi, Zona de transición, Zona residencial, Zona de conservación, Corredor comercial y de servicios, Zona de transición.

Tipologías de espacio público: Zona estudio Campi, Zona de transición, Zona residencial, Zona de conservación, Corredor comercial y de servicios, Zona de transición.

Tipologías de espacio público: Zona estudio Campi, Zona de transición, Zona residencial, Zona de conservación, Corredor comercial y de servicios, Zona de transición.

ECOURBANISMO

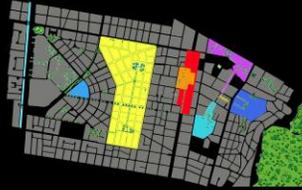


TECNOLOGÍA Y AMBIENTAL



PLANTA GENERAL DE LA INTERVENCIÓN - ESTRATEGIAS PUNTUALES DE ACTUACIÓN

ETAPAS DE DESARROLLO



RENOVACIÓN URBANA CORAZÓN DE LA INTERVENCIÓN (REDESARROLLO) - ETAPA 1

- COMERCIO EN PRIMEROS PISOS
- ZONAS DE VIVIENDA MIXTA
- ZONAS DE OFICINAS MIXTA
- ALMACENES ANCLA ESPECÍFICOS EN PRIMEROS PISOS
- ESPACIO PÚBLICO COMPLEMENTARIO
- RECUPERACIÓN EQUIPAMIENTO PREEXISTENTE

RENOVACIÓN URBANA AV. CARACAS - ETAPA 2

- RECUALIFICACIÓN ESPACIO PÚBLICO SOBRE LA VÍA
- COMERCIO ORGANIZADO
- REGULARIZACIÓN DE ALTURAS

APROVECHAMIENTO SECTOR DE INTERÉS CULTURAL ETAPA 3

- CONSERVACIÓN CUALITATIVA DE INMUEBLES DE INTERÉS CULTURAL
- APROVECHAMIENTO Y RECUPERACIÓN DE ANTEJARDINES

REMATE UNIVERSIDAD DE LA SALLE - ETAPA 4

- RECUPERACIÓN PARQUE JUAN BALTISTA
- PEATONALIZACIÓN CALLE 59A
- RECUALIFICACIÓN ESPACIO PÚBLICO CALLE 60A

APROVECHAMIENTO ZONAS VERDES - ETAPA 5

- INCORPORACIÓN DE PARQUES PREEXISTENTES DENTRO DE LA PROUESTA
- REFORZAMIENTO DEL CIRCUITO NATURAL PRESENTE EN EL SECTOR

VINCULACIÓN PLAN PARCIAL ORFEBRE - ETAPA 6

- ALAMEDA COMERCIAL HACIA EL PLAN PARCIAL PLANTEADO
- ZONAS DE VIVIENDA Y OFICINAS MIXTAS
- ESPACIO PÚBLICO COMPLEMENTARIO

VINCULACIÓN SENA Y DEFENSORÍA DEL PUEBLO ETAPA 7

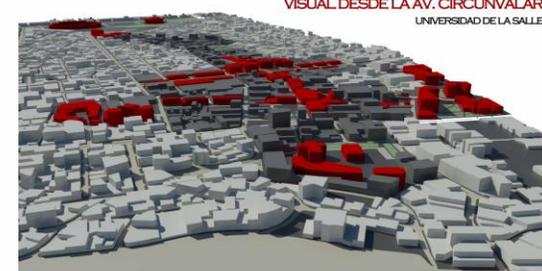
- ALAMEDA COMERCIAL HACIA LOS EQUIPAMENTOS
- ZONAS DE VIVIENDA MIXTAS
- ESPACIO PÚBLICO COMPLEMENTARIO

PLAN PARCIAL EL CAMPÍN - ETAPA 8

- SEDES DE LIGAS DEPORTIVAS DE BOGOTÁ
- CENTROS DE SALUD DEPORTIVA
- HOTELES DE RECIBIMIENTO Y ALBERGUE A DEPORTISTAS
- SEDES DE ASOCIACIONES DEPORTIVAS
- COMERCIO ESPECIALIZADO EN PRIMEROS PISOS
- ZONAS DE VIVIENDA MIXTA
- ESPACIO PÚBLICO COMPLEMENTARIO



VISUAL DESDE LA CARRERA 30
ZONA EQUIPAMENTOS DEPORTIVOS



VISUAL DESDE LA AV. CIRCUNVALAR
UNIVERSIDAD DE LA SALLE

VISUAL DESDE LA CALLE 64
CENTRALIDAD CHAPINERO - LOURDES



ESCALA 1 : 3500

DETALLES DE ESPACIO PÚBLICO, ESCENARIOS DESEADOS Y CORTES GENERALES DE LA INTERVENCIÓN

DETALLE CRUCE CALLE 60 CON AV. CARACAS (CORAZÓN DE LA INTERVENCIÓN)

ESC 1:350



DETALLE ALAMEDA COMERCIAL FRENTE AL PARQUE SUCRE

ESC 1:350



VISUAL SOBRE LA CALLE 60

RECALIFICACIÓN DEL ESPACIO Y REGULIZACIÓN DE ALTURAS



VISUAL SOBRE EL PARQUE SUCRE

RECALIFICACIÓN DEL ESPACIO Y REGULIZACIÓN DE ALTURAS



CORTE DE LA CALLE 60 SOBRE LA CARRERA 9

REGULARIZACIÓN DE ALTURAS Y AMPLIACIÓN DE ANDÉN NORTE
ESC 1:350



CORTE DE LA CALLE 60 SOBRE LA AV. CARACAS

ZONAS RESIDENCIALES Y DE OFICINAS MIXTAS - PROPUESTA DE ESPACIO PÚBLICO COMPLEMENTARIO
ESC 1:350



CORTE DE LA AV. CARACAS SOBRE LA CALLE 60

ZONA DE OFICINAS MIXTA Y PROPUESTA DE ESPACIO PÚBLICO COMPLEMENTARIO
ESC 1:350



CORTE DE LA CARRERA 7 SOBRE LA CALLE 60

ZONA COMERCIAL FRENTE AL PARQUE SUCRE, ZONA RESIDENCIAL MIXTA Y RECUPERACIÓN DEL PARQUE JUAN BAUTISTA
ESC 1:500



BIBLIOGRAFÍA

1. Película

- 1.1. La Guerra del Centavo

2. Libros

- 2.1. Bogotá: 450 años. *Pedro Santana*
- 2.2. Ecurbanismo: Entornos Humanos Sostenibles. *Miguel Ruano*
- 2.3. International Planning and Design Annual 2.010.
- 2.4. Taller del Espacio Público. Proyectos 1.998-2.000. Departamento de Planeación Distrital. 2.000

3. Documentos

- 3.1. Plan Maestro de Movilidad
- 3.2. Plan Maestro de Espacio Público
- 3.3. Cátedra abierta Bogotá. El espacio público como motor de desarrollo económico local. Cámara de Comercio de Bogotá. Febrero de 2007.