

**PROYECTO DE INTEGRACIÓN URBANA SECTOR GLORIETA DE POSTOBON-
PARQUE DE LOS ESTUDIANTES VILLAVICENCIO META**

Por:
Didier Andrés Tapasco Díaz



Facultad de artes

Programa de arquitectura

Universidad Antonio Nariño

Villavicencio, 3 de Nov de 2020

Monografía Teórica

**PROYECTO DE INTEGRACIÓN URBANA SECTOR GLORIETA DE POSTOBON-
PARQUE DE LOS ESTUDIANTES VILLAVICENCIO META**

Para optar el título de
Arquitecto

Por:
Didier Andrés Tapasco Díaz

Aprobado por:
Arq. Jorge Luis Cruz

Director
Arq. Juan Manuel González

Facultad de artes
Universidad Antonio Nariño
Villavicencio, 3 de Nov 2020

DEDICATORIA

Lleno de regocijo, de amor y esperanza, dedico este proyecto a cada uno de los seres queridos que han sido pilares para seguir adelante.

Es para mi una gran satisfacción poder dedicarles a ellos este triunfo, que con mucho esfuerzo, esmero y trabajo me lo he ganado.

A mis padres Didier Tapasco Cruz y Blanca Aidé Diaz Sierra, porque ellos son la motivación y mi orgullo para ser lo que seré.

A mis hermanos Juan Esteban Tapasco Díaz, Paula Sofía Tapasco Díaz y Julián David Tapasco Día porque han confiado en mí, y han si una motivación más en este proceso.

A mi abuelita porque siempre fue un apoyo incondicional, y al resto de mi familia por darme confianza en los momentos que los necesite.

A los arquitectos y docentes que hicieron participes en mi crecimiento como estudiante de arquitectura, compartiendo todos aquellos conocimientos que me han forjado. Una dedicatoria especial al arquitecto Juan Manuel González Trujillo, que durante dos semestres me acompañó en el desarrollo de mi proyecto, siendo un tutor formidable digno de admirar.

AGRADECIMIENTOS

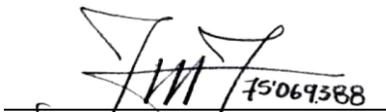
Agradezco primero a Dios por darme la vida y así permitirme estar donde estoy. A mi familia que siempre me ha apoyado, a mis padres por brindarme la mano cuando los necesite, a mis hermanos por confiar en mi y apoyarme, a mi abuelita que gran parte de este sueño es gracias a ella, y aunque hoy en día ya no esté con nosotros, quiero que este triunfo sea para ella. Al resto de mi familia por estar ahí y acompañar en este camino, a mis amigos, docentes y personas cercanas que me aportaron en su momento algo para que yo pudiera cumplir esta meta. Gracias a todos y este es solo el comienzo de un camino que voy a forjar con trabajo y responsabilidad.

Veredicto

El Jurado abajo firmante, designado para evaluar el Trabajo de Grado titulado “*Propuesta urbana para la integración socio ambiental del sector entre la glorieta de Postobon y el parque de los estudiantes de la ciudad de Villavicencio-Meta*”, presentado por el estudiante; Didier Andrés Tapasco Díaz, en el Programa de Arquitectura de la Facultad de Artes – Sede Villavicencio. Hemos decidido que cumple con todos los requisitos exigidos por la Institución, obteniendo una nota final de:

Firma: 

Nombre: Arq. Jorge Luis Cruz C.C.

Firma: 

Nombre: Arq. Juan González C.C.

Villavicencio, noviembre 2020

TABLA DE CONTENIDO

	Pág.
TABLA DE CONTENIDO.....	6
LISTA DE ILUSTRACIONES.....	12
LISTA DE TABLAS.....	14
RESUMEN.....	15
ABSTRACT.....	16
1 INTRODUCCIÓN.....	17
2 PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA.....	18
2.1 FORMULACIÓN DEL PROBLEMA.....	18
3 OBJETIVOS.....	19
3.1 OBJETIVO GENERAL.....	19
3.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS.....	19
4 JUSTIFICACIÓN.....	19
4.1 IMPACTO AMBIENTAL DEL PROYECTO.....	20
4.2 PERTINENCIA SOCIAL.....	20
5 LÍNEA DE INVESTIGACIÓN.....	21
5.1 SUB-LÍNEA.....	21
6 METODOLOGÍA.....	21
6.1 TIPO DE ESTUDIO.....	21
6.1.1 Enfoque.....	22
6.1.2 Herramientas.....	22
7 ANTECEDENTES.....	25
7.1 ANÁLISIS DEL TERRITORIO.....	25

	7.1.1	COLOMBIA	25
	7.1.1.1	DIVISIÓN TERRITORIAL DE COLOMBIA.....	25
7.2		DEPARTAMENTO DEL META	26
	7.2.1	GENERALIDADES.....	26
	7.2.2	DIVISIÓN ADMINISTRATIVA.....	27
	7.2.3	VÍAS DE COMUNICACIÓN.....	27
7.3		MUNICIPIO DE VILLAVICENCIO	28
	7.3.1	RESEÑA HISTÓRICA DE VILLAVICENCIO.....	28
7.4		AVENIDA PUERTO LÓPEZ.....	35
7.5		ZONAS LÚDICAS	35
8		MARCO REFERENCIAL.....	36
	8.1	REFERENTES PROYECTUALES.....	36
	8.1.1	EJE DE INTEGRACIÓN SOCIAL Y URBANA CASO DE ESTUDIO: CALLE SEGUNDA (ENTRE PLAZAS) BARRIO LAS CRUCES	36
	8.1.1.1	PATRONES DE DISEÑO	38
	8.1.1.2	POBLACIÓN	41
	8.1.2	EJE URBANO PARA LA INTEGRACIÓN SOCIAL Y CULTURAL (CENTRO CULTURAL FENICIA).....	42
	8.1.3	Propuesta Arquitectónica.....	43
	8.1.4	LA METODOLOGÍA DE MEJORAMIENTO INTEGRAL PARA EL TRATAMIENTO ESPACIAL Y URBANÍSTICO DE LAS PROBLEMÁTICAS TERRITORIALES DEL SALAO II EN EL DISTRITO DE BARRANQUILLA.....	44
	8.1.4.1	PROGRAMA URBANÍSTICO-ARQUITECTÓNICO.....	44
	8.1.5	URBANISMO DE LA CIUDAD DE BARCELONA, ESPAÑA.....	46
	8.1.6	El ensanche de Barcelona.....	47
	8.1.7	Barcelona como referente urbano.....	48

	8
8.1.8 Las Ramblas como espacio público	48
9 MARCO TEÓRICO	53
9.1 EL ESPACIO PÚBLICO COMO EJE ARTICULADOR	53
9.2 LA IMAGEN DE LA CIUDAD SEGUN KEVIN LYNCH	54
9.3 LA TEORÍA GENERAL DE LOS SISTEMAS	55
9.3.1 La teoría general de los sistemas aplicada en la arquitectura	55
9.3.2 La ciudad como sistema de comunicaciones.....	55
9.3.3 La ciudad como sistema social.....	57
9.4 SOSTENIBILIDAD URBANA	58
9.4.1 La integración del medio ambiente	59
9.4.2 El modelo de funcionamiento urbano.....	59
9.4.3 Movilidad sostenible	60
9.4.4 Rehabilitación y recuperación de zonas urbanas.....	60
9.4.5 Planes urbanísticos integrados.....	60
9.5.1 FLORA.....	61
9.6 BARRIO SAN BENITO	65
9.6.1 La comunidad del barrio San Benito.....	65
9.7 INSEGURIDAD BARRIO SAN BENITO EN MEDIOS DE COMUNICACIÓN	
66	
9.8 EQUIPAMIENTOS ESTRUCTURANTES SOBRE EL EJE VIAL AVENIDA	
PUERTO LÓPEZ.....	67
9.9 AUSENCIA DE EQUIPAMIENTOS COMPLEMENTARIOS.....	68
9.10 CONFLICTO DE USOS	70
9.11 TRATAMIENTO DE CONSOLIDACIÓN	70
10 MARCO CONCEPTUAL.....	73
10.1 RED PEATONAL	73

		9
10.2	EQUIPAMIENTO	73
10.3	EQUIPAMIENTOS ESTRUCTURANTES URBANOS	73
10.4	SEGURIDAD	73
10.5	INSEGURIDAD	74
10.6	SOSTENIBILIDAD URBANA	74
10.7	MEDIO AMBIENTE	74
10.8	TRANSPORTE NO MOTORIZADO.....	75
10.9	REHABILITACIÓN URBANA.....	75
10.10	CIUDAD.....	75
10.11	URBANISMO	76
10.12	ESPACIO PUBLICO	76
10.13	MOBILIARIO URBANO	77
10.14	TERRITORIO	77
10.15	RAMBLA	78
10.16	ACCESIBILIDAD.....	78
10.17	AMENAZA	79
10.18	CALIDAD DE VIDA	79
10.19	CLASIFICACIÓN DEL SUELO	79
10.20	DELIMITACIÓN	79
10.21	DESARROLLO LOCAL	79
10.22	DESARROLLO TERRITORIAL.....	79
10.23	DETERMINACIONES	80
10.24	EDIFICABILIDAD	80
10.25	ESCENARIOS.....	80
10.26	LOCALIZACIÓN	80

			10
10.27	MANZANA O CUADRA		80
10.28	MEDIO AMBIENTE		80
10.29	MUNICIPIO		81
10.30	ORDENACIÓN DEL TERRITORIO		81
		10.31	PAISAJE 81
10.32	PATRIMONIO CULTURAL		81
10.33	PLAN DE DESARROLLO		81
10.34	PLANIFICACIÓN TERRITORIAL		81
		10.35	PREDIO 82
		10.36	RIESGO 82
10.37	USOS DEL SUELO		82
11	GENERALIDADES DEL PROYECTO		83
11.1	AMPLIACIÓN DE LA VÍA PUERTO LÓPEZ.....		83
	11.1.1 Perfil vial – puerto López.....		84
	11.1.2 Alumbrado publico.....		84
11.2	CONSOLIDACIÓN DEL BARRIO SAN BENITO.....		85
	11.2.1 Tratamiento de consolidación.....		86
	11.2.2 Especificaciones en espacio público.....		86
11.3	ESPECIFICACIONES EN EL PERFIL VIAL QUE CONFORMAN EL ESPACIO PÚBLICO		87
	Bordillos.....		87
	Tableta táctil puntos de precaución.....		88
	Tableta táctil líneas directo:		88
11.4	PROPUESTA PROYECTUAL.....		90
12	CRONOGRAMA.....		95

		11
13	CONCLUSIÓN.....	96
14	Bibliografía.....	97

LISTA DE ILUSTRACIONES

Ilustración 1. Figura Plano de Villavicencio 1916.....	30
Ilustración 2. Plano de Villavicencio 1916	30
Ilustración 3. Desarrollo por décadas Villavicencio 1960	31
Ilustración 4. Desarrollo por décadas Villavicencio 1970	32
Ilustración 5. Desarrollo por décadas Villavicencio anillos viales.....	32
Ilustración 6. Desarrollo por décadas Villavicencio anillos viales.....	33
Ilustración 7. Desarrollo por décadas Villavicencio 1991	34
Ilustración 8. Clasificación del uso del suelo Villavicencio	34
Ilustración 9. Perfil propuesto para la Avenida Puerto López	35
Ilustración 10. Propuesta urbana Barrial Las cruces.....	36
Ilustración 11. Propuesta urbana del eje Las Cruces.....	37
Ilustración 12. Propuesta urbana del eje Las Cruces.....	38
Ilustración 13. Patrones de diseño 1 Las cruces.....	39
Ilustración 14. Patrones de diseño 2 Las cruces.....	39
Ilustración 15. Patrones de diseño 3 Las cruces.....	40
Ilustración 16. - Planteamiento Urbano 3d.....	43
Ilustración 17. Nuevos equipamientos urbanos recreativos, salud y educativos.....	45
Ilustración 18. Esquema de los barrios de Barcelona.....	47
Ilustración 19. Alineacion de las calles con la Rambla.....	49
Ilustración 20. Integración del espacio público de las Ramblas con edificios emblemáticos de la ciudad.	50
Ilustración 21. Sección vial las Ramblas.....	51
Ilustración 22. Vista real Las Ramblas.....	52
Ilustración 23. Esquema de comparación de los metros cuadrados de zona verde por habitante según la Organización Mundial de la Salud, la Organización de las Naciones Unidas y el Acuerdo 287 del 2015	53
Ilustración 24. Ficha técnica Ocobo.....	62
Ilustración 25. Ficha técnica Caballero de la noche.....	63
Ilustración 26. Ficha técnica Cayena.....	63
Ilustración 27. Ficha técnica Ixora	64

Ilustración 28. Ficha técnica general.....	64
Ilustración 29. Diagrama Estadístico de tipo de actividades del sector	65
Ilustración 30. Artículo del periódico Llano Siete Días tomado del mismo	66
Ilustración 31. Ubicación General Del sector Barrio San Benito, Donde se manejan unos ejes comerciales.....	69
Ilustración 32. Esquema de tratamiento de consolidación	71
Ilustración 33. Esquema de tratamientos de consolidación en el proyecto.	72
Ilustración 34. Esquema del perfil vial Diagonal 19.....	84
Ilustración 35. Esquema de iluminación led.....	85
Ilustración 36. Plano de áreas de actividades.....	85
Ilustración 37. Esquema de aplicación del tratamiento de consolidación al proyecto	86
Ilustración 38. Esquema de elementos que conforman el perfil vial.....	87
Ilustración 39. Especificaciones técnicas	88
Ilustración 40. Especificaciones técnicas	88
Ilustración 41. Especificaciones técnicas	89
Ilustración 42. Implantación general del proyecto	90
Ilustración 43. Inicio del proyecto.	91
Ilustración 44. Parque biblioteca.....	91
Ilustración 45. Museo interactivo.....	92
Ilustración 46. Fin del proyecto, plazoleta comercial	93

LISTA DE TABLAS

	Pág.
Tabla 1. Tipos de investigación del proyecto.....	22
Tabla 2. Cronograma de actividades.....	95

RESUMEN

El presente trabajo consiste en la descripción, análisis y propuesta del Proyecto de Integración Urbana en el tramo de la Avenida Puerto López ubicado entre la glorieta de la calle 15 con carrera 33 hasta el parque de los estudiantes.

En el sector, hay conflicto de usos del suelo, donde hay equipamientos estructurantes, zonas comerciales no compatibles, zonas abandonadas, invasión de la ronda hídrica del Caño Maizaro, por lo cual se propone un análisis de las actividades, dinámicas, la morfología, volumetría, y las vías que se encuentran.

Por otro lado, el sector busca la consolidación urbana para disminuir el déficit actual y las nuevas demandas que se presentarán con el aumento de la población de espacio público efectivo y equipamientos.

La propuesta de integración urbana busca la interacción social y el encuentro ciudadano a través de parques, plazas, zonas verdes, escenarios deportivos, educativos, culturales, adecuación de mobiliario urbano, creación de puntos estratégicos, abarcando los barrios San Benito, Retiro, Macarena, Canta Rana, entre otros, para contribuir al desarrollo de los tratamientos urbanísticos de renovación y consolidación propuestos por el acuerdo 287 del 2015.

La carrera 33, tiene un rol principal en el proyecto, ya que será el eje principal para el desarrollo del proyecto. Partiendo de la ampliación de la vía con el fin de crear espacios adecuados para todo tipo de usuario que transite por el lugar, con la adecuación de la vía, andenes, zonas verdes, separadores y aislamientos.

Palabras clave: Eje urbano, integración urbana, paisajismo, espacio público, equipamiento.

ABSTRACT

This work consists of the description, analysis and proposal of the Project of Urban Integration in the section of Avenida Puerto López located between the roundabout of 15th Street with Carrera 33 to the student park.

In the sector, there is land use conflict, where there are structuring equipment, unsupported commercial areas, abandoned areas, invasion of the Caño Maizaro water round, for which an analysis of the activities, dynamics, morphology, volumetry is proposed. , and the pathways found.

On the other hand, the sector seeks urban consolidation to reduce the current deficit and the new demands that will be presented with the increase in the population of effective public space and equipment.

The proposal of urban integration seeks social interaction and citizen encounter through parks, squares, green areas, sports, educational, cultural settings, adaptation of urban furniture, creation of strategic points, covering the San Benito, Retiro, Macarena neighborhoods, Rana sings, among others, to contribute to the development of urban renewal and consolidation treatments proposed by agreement 287 of 2015.

Race 33, has a main role in the project, as it will be the main axis for the development of the project. Starting from the extension of the road in order to create adequate spaces for all types of users that travel through the place, with the adaptation of the road, platforms, green areas, separators and insulations.

Keywords: *Urban axis, urban integration, landscaping, public space, equipment.*

1 INTRODUCCIÓN

Villavicencio se ubica en el piedemonte de la Cordillera Oriental, al noroccidente del departamento del Meta. Por su ubicación geográfica, Villavicencio se consolidó como un cruce de caminos, gracias a la necesidad de llegar a otros lugares pasando obligatoriamente por este municipio. De ahí la importancia de los ejes viales con los que cuenta Villavicencio, siendo la Carrera 33, conocida también como Avenida Puerto López, uno de los principales.

La carrera 33 se caracteriza por estar rodeada de instituciones educativas a lo largo de su trayecto, así como la actividad comercial, donde se encuentran pescaderías, supermercados, centros comerciales, concesionarios, estaciones de servicio, entre otros. Por otro lado se encuentran también las zonas lúdicas, que aunque no son aceptadas por los residentes del sector, funcionan día a día.

Es por esto que se propone el Proyecto de Integración Urbana en el tramo de la Avenida Puerto López ubicado entre la glorieta de la calle 15 con carrera 33 hasta el parque de los estudiantes, con el fin de lograr la interacción del ser humano con las edificaciones, el espacio público, los corredores viales, la fuente hídrica del Caño Maizaro y demás elementos urbanos que conforman el sector.

En la presente investigación se darán a conocer las deficiencias actuales del sector, el estado de la Avenida Puerto López, los usos del suelo que se presentan, la percepción de inseguridad de los habitantes y los factores que influyen en las dinámicas urbanas que se están presentando.

2 PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

La Avenida Puerto López, con nomenclatura carrera 33, dentro del casco urbano es uno de los ejes viales que generan mayor movilidad dentro de la ciudad. Actualmente, se presenta un conflicto de usos del suelo a lo largo de esta vía, desde vivienda hasta zonas lúdicas.

Puntualmente, en el tramo ubicado entre la glorieta de Postobón hasta el parque de los estudiantes, debido a que se encuentran equipamientos educativos, vivienda, un centro comercial, zonas abandonadas, locales comerciales, comercio de servicios automotrices, zonas lúdicas y una fuente hídrica (Caño Maizaro).

Lo anterior hace que en el sector se desarrollan diferentes dinámicas urbanas de acuerdo a la franja horaria, esto, siguiendo la función y actividades que se desarrollan en cada edificación que se encuentra en el lugar, lo que aumenta la percepción de inseguridad de quienes transiten allí.

Adicional a esto, no se cuenta con una red peatonal adecuada a lo largo de esta vía, integrada por plazas, plazoletas, alamedas, pasos peatonales, controles ambientales y andenes que garanticen la seguridad de los peatones. Tampoco se cuenta con una red de ciclovía que cuente con la conectividad adecuada para el tránsito de personas en bicicletas.

Por otro lado, se encuentra también una fuente hídrica atravesando el eje vial, Caño Maizaro, un afluente que no cuenta con un manejo de franja ambiental y mucho menos con un aislamiento prudente a las edificaciones. Esto ha hecho que el paso del Caño Maizaro sea uno de los puntos más inseguros del sector, siendo un foco de inseguridad y delincuencia.

2.1 FORMULACIÓN DEL PROBLEMA

De acuerdo con la problemática descrita anteriormente, se plantea la siguiente pregunta de investigación:

¿Cómo lograr la integración socio ambiental del sector entre la glorieta de Postobón y el parque de los estudiantes a través de un eje urbano?

3 OBJETIVOS

3.1 OBJETIVO GENERAL

Elaborar una propuesta de diseño urbano, en la que se permita generar integración ambiental, social y cultural para el sector glorieta de Postobón- parque de los estudiantes en el municipio de Villavicencio.

3.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS

1. Investigar a cerca de las problemáticas que presenta el sector entre la glorieta de Postobón- parque de los estudiantes.
2. Analizar estrategias de diseño urbano tendientes a mejorar las condiciones de integración urbana en el sector
3. Proponer espacios con confort térmico, acústico y visual que permitan a la comunidad educativa disfrutar del entorno de la infraestructura educativa, para que se apropien de los diferentes escenarios deportivos y culturales.

4 JUSTIFICACIÓN

La propuesta urbana vial responde a la integración socio ambiental del sector, y también a nivel de ciudad, mediante la generación de un eje urbano, a través de un corredor vial, con el fin de integrar los principales espacios urbanos de reunión que permitan realizar actividades culturales, recreativas y deportivas, orientadas a lograr la interacción espacial, la seguridad y la inclusión social de los habitantes.

La ciudad es el mayor escenario de transformación del espacio habitado y vivencial en el que se desenvuelve el ser humano; un espacio simbólico común y fluctuante, compuesto por una red de vías de comunicación, historias y flujos, que diariamente se reconstruye y autorregula. (García, 2017)

La propuesta urbana se integración socio ambiental tiene como fin aumentar la cantidad y calidad del espacio público en el sector. Propiciando escenarios donde se desenvuelven los procesos cotidianos de interacción social y el encuentro ciudadano. El espacio público es “el espacio físico al cual se debe garantizar la accesibilidad a todos los habitantes de Villavicencio para el desarrollo de las relaciones sociales” (Concejo Municipal de Villavicencio, 2015).

4.1 IMPACTO AMBIENTAL DEL PROYECTO

Este proyecto propone una integración urbana socio ambiental, donde se generen espacios con confort térmico, acústico y visual que permitan a la comunidad disfrutar del entorno urbano, donde no exista la percepción de inseguridad, para que se apropien de los diferentes escenarios deportivos y culturales.

Por otro lado, este proyecto busca aprovechar los recursos del lugar para generar una propuesta sustentable, generando confort a través de elementos de diseño, como el aprovechamiento de las aguas lluvias, la integración de flora que genere espacios agradables, implementación de mobiliario urbano y nuevas tecnologías.

4.2 PERTINENCIA SOCIAL

La articulación del espacio público, equipamientos, infraestructura vial y movilidad, permite a la comunidad generar un tráfico peatonal y en bicicleta en el tramo a trabajar, a través de espacios adecuados y seguros para que los usuarios se apoderen del lugar, generando actividades deportivas, culturales, recreacionales, entre otros.

De igual manera, se desarrollarán dinámicas urbanas acordes a los usos del suelo que predominan y son compatibles con los equipamientos estructurantes, el uso de vivienda y el comercio del lugar.

5 LÍNEA DE INVESTIGACIÓN

La propuesta urbana para la integración socio ambiental del sector entre la glorieta de Postobón y el parque de los estudiantes de la ciudad de Villavicencio-Meta, según lo estipulado por la facultad de arquitectura de la Universidad Antonio Nariño, pertenece a la línea de investigación de Ciudad y medio ambiente ya que aborda la problemática urbana desde la visión arquitectónica, urbana y regional, la visión ecológica, y la visión cultural y social.

5.1 SUB-LÍNEA

Se desarrolla bajo la sub-línea de Bioregiones ya que hace una aproximación al entendimiento de las particularidades bio-geográficas, ecológicas y culturales del mosaico regional del territorio colombiano a través del estudio y caracterización factores ambientales y humanos con miras a contribuir al desarrollo de opciones de diseño, planificación y apropiación del territorio que promuevan un futuro sustentable y eco-etno-compatible, equitativo y justo socialmente.

6 METODOLOGÍA

6.1 TIPO DE ESTUDIO

La investigación se realizará en dos etapas, siendo la primera de carácter explicativa y la segunda proyectual.

El proceso metodológico busca conocer y analizar los fenómenos de la problemática estudiada, ceñida por las condicionantes y características del entorno en su estado natural. Por tanto, corresponde hablar de un diseño de investigación No Experimental y de tipo Descriptiva.

Como técnicas de recolección de datos se utilizará la Observación de Campo

Tabla 1. Tipos de investigación del proyecto.

Tipo de investigación	Descripción
Explicativa	Se inicia la investigación con el fin de identificar la situación actual del sector a trabajar, diagnosticar las dinámicas que suceden y determinar las causas y consecuencias de las mismas, para poder llegar a proponer una solución a los conflictos encontrados.
Proyectual	En una segunda etapa se tomará como punto de partida una idea, esquemas, formas, conceptos, anteproyecto, hasta formular una propuesta de integración urbana socio ambiental.

Fuente: Elaboración propia

6.1.1 Enfoque:

Enfoque cualitativo y cuantitativo.

Cualitativo: Mostrar las cualidades requeridas en los espacios para la integración socio ambiental, como iluminación, temperatura, mobiliario, materiales, seguridad, entre otras.

Cuantitativo: Recopilar información estadística sobre áreas de espacio público, áreas destinadas al uso comercial, dotacional y vivienda, áreas destinadas a las zonas lúdicas.

6.1.2 Herramientas:

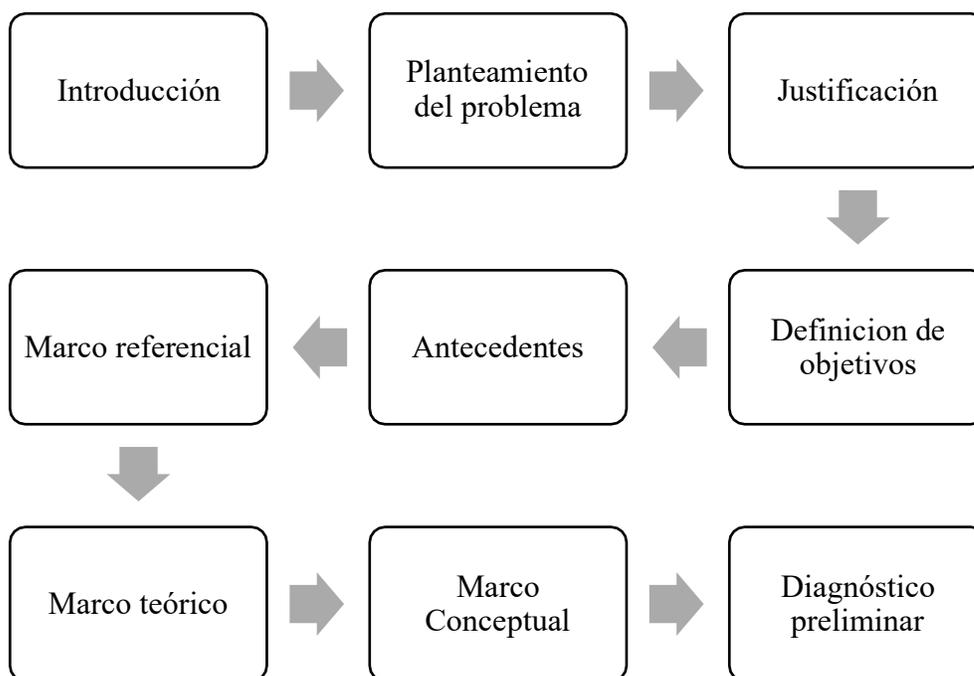
Levantamientos urbanos y arquitectónicos, reconocimiento fotográfico, lineamientos, planimetrías del plan de ordenamiento territorial.

Las fuentes de información que permitirán caracterizar y conocer la problemática de estudio son: cartografía urbana del sector y ciudad, levantamientos fotográficos y planimétricos, censo de población del sector, etc. Otro elemento a resaltar en lo metodológico es el Análisis de cartografías, planos, imágenes satelitales y datos estadísticos poblaciones para la generación de conocimiento, el cual propende por identificar el problema y establecer la relación entre sus partes

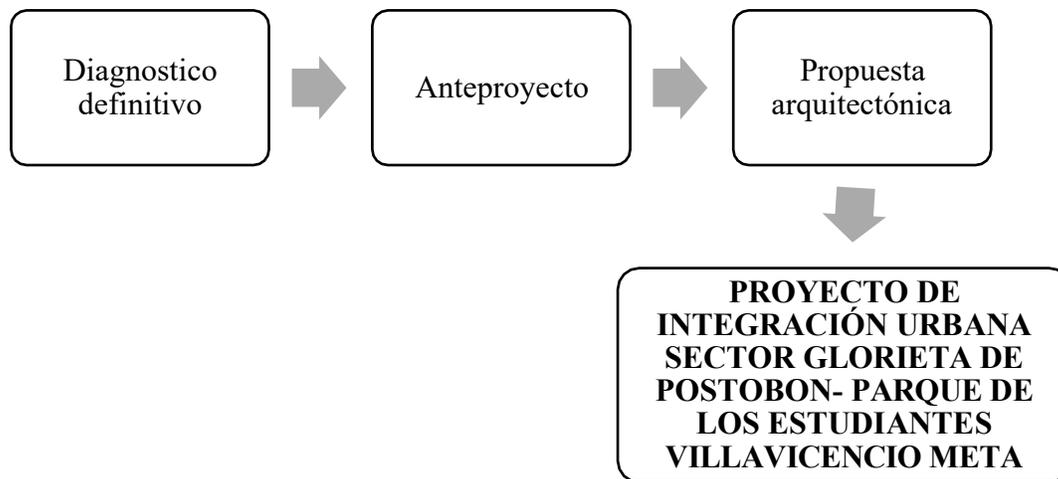
con el todo, es la principal directriz de la investigación. En este sentido, las variables estudiadas a fondo en el diagnóstico urbano del área permitirán inicialmente conocer las condiciones de la población en los ámbitos físicos y urbanos y su influencia en sus estilos y formas de vida.

Población a estudiar: Habitantes y transeúntes del sector ubicado en el tramo de la Avenida Puerto López entre la glorieta de Postobón y el parque de los estudiantes.

ETAPA 1. Punto de partida y diagnóstico preliminar



ETAPA 2. Propuesta urbano arquitectónica.



7 ANTECEDENTES

7.1 ANÁLISIS DEL TERRITORIO

7.1.1 COLOMBIA

El territorio Colombiano comprende una parte de superficie continental, dividida políticamente y administrativamente en departamentos y una parte insular de menor extensión integrada por el archipiélago de san Andrés y providencia y santa catalina y varias islas en el océano pacifico, entre las que se destacan las de mapelo, Gorgona y granillo. Entre las que se destacan mapelo, Gorgona y borgeñilla; Una zona marítima a la que corresponden la plataforma submarina que se extiende a una profundidad de 200 metros cuadrados por debajo del nivel del mar y el denominado mar territorial que abarca 12 millas náuticas a partir de la costa y comprende unos 589.165 km cuadrados en el mar Caribe y 339.500 km cuadrados en el pacifico. (Uribe, s.f.)

7.1.1.1 DIVISIÓN TERRITORIAL DE COLOMBIA

Colombia cuenta con 1123 municipios, 32 departamentos y 5 distritos. En la actualidad, Colombia está organizada territorialmente por departamentos, municipios y distritos, principalmente. Otras divisiones especiales son las provincias, las entidades territoriales indígenas y los territorios colectivos.

Un municipio es una entidad territorial organizada administrativa y jurídicamente. Es dirigido por la figura de un alcalde, quien gobierna junto con un concejo municipal; ambas figuras son elegidas por voto popular. Colombia cuenta con 1123 municipios.

Ubicados entre la nación y el municipio, los departamentos son encabezados por un gobernador encargado de la administración autónoma de los recursos otorgados por el Estado. Tienen autonomía en el manejo a los asuntos relacionados con su jurisdicción y funcionan como entes de coordinación entre la nación y los municipios. Los administra un gobernador y una asamblea de diputados elegidos en elecciones populares. En Colombia existen 32 unidades departamentales.

Los distritos son entidades territoriales con una administración especial. Por su importancia nacional, en Colombia las ciudades de Bogotá, Cartagena, Barranquilla, Santa Marta y Buenaventura llevan este distintivo.

Las provincias son divisiones territoriales intermedias entre departamentos y municipios. En Colombia no es muy común esta figura administrativa.

Las entidades territoriales indígenas son gobiernos locales indígenas que ocupan alguna porción departamental o municipal. Por su parte, los territorios colectivos han sido adjudicados a la población afrocolombiana que predomina en la zona Pacífico, permitiéndole organizarse de formas asociativas comunitarias y empresariales. (Colombia.co, s.f.)

7.2 DEPARTAMENTO DEL META

Localizado en la región central del país, el Meta, con 85 mil kilómetros cuadrados de extensión, es decir 8 millones 563 mil hectáreas (8'563.000), es uno de los departamentos con mayor crecimiento en los últimos tiempos, especialmente en lo que tiene que ver con productos para la generación de biocombustibles y la seguridad alimentaria. Por tradición, el Meta ha sido reconocido como la despensa agrícola de Colombia y el mayor surtidor de alimentos de Bogotá, surtiendo el 48% de la demanda. El volumen y la calidad han sido fundamentales para cumplir con las exigencias del mercado capitalino y, sobretodo, de los consumidores, que han mostrado gran preferencia por estos productos, especialmente plátano, arroz, cítricos y frutas, hortalizas y carne. (INSTITUTO DEPARTAMENTAL DE CULTURA DEL META, 2016)

7.2.1 GENERALIDADES

El Meta, hasta el año de 1869, hizo parte del Estado Soberano de Cundinamarca, a partir de esa fecha se le dio el nombre de Territorio Nacional de San Martín (con la actual población de San Martín como capital). En 1905, mediante el decreto No. 177 de febrero 18, se llamó Intendencia Nacional del Meta, con Villavicencio como capital. La ley 118 del 16 de diciembre de 1959 erigió al Meta como Departamento, constituyéndose en el decimoséptimo de la República de Colombia, empezando a funcionar el 1° de julio de 1960.

Presenta gran diversidad topográfica con terrenos que van desde llanuras -un 80% de su territorio- hasta importantes elevaciones como: el cerro El Nevado con cuatro mil quinientos sesenta mil (4.560) mts sobre el nivel del mar y el páramo de Sumapaz con cuatro mil (4.000) mts sobre el nivel del mar.

También se encuentra La Sierra de la Macarena, uno de los macizos más antiguos del mundo y con una gran biodiversidad en flora y fauna.

Los primeros conquistadores que transitaron por el departamento del Meta fueron Diego de Orduz y Alonso de Herrera; posteriormente lo hicieron Jorge Spira, Nicolás de Federman, Hernán Pérez de Quesada, Juan de Avellaneda, Gonzalo Jiménez de Quesada y Antonio Berrío. El territorio del Meta hizo parte del estado de Cundinamarca hasta 1867, año en que fue cedido para su administración, al gobierno central, el cual aceptó la cesión por Ley el 4 de julio de 1868 denominándolo territorio nacional de San Martín; el decreto 290 de 8 de marzo de 1906 cambió su nombre por el de territorio nacional del Meta y el decreto 94 de 28 de agosto de 1909 lo convirtió en intendencia; por último, la Ley 118 del 16 de diciembre de 1959 creó el departamento del Meta y comenzó a funcionar como tal el 1° de julio de 1960. (Colombianamania, 2017)

7.2.2 DIVISIÓN ADMINISTRATIVA

El departamento del Meta está dividido en 29 municipios, 115 inspecciones de policía, así como, numerosos caseríos y sitios poblados. Los municipios están agrupados en 10 círculos notariales, con un total de 11 notarías en los municipios de Villavicencio, Acacías, El Castillo, Granada, Mesetas, Puerto López, Puerto Rico, San Martín, Restrepo y Vista Hermosa; un círculo principal de registro con sede en Villavicencio y 3 oficinas seccionales de registro en Acacías, San Martín y Puerto López; un distrito judicial, Villavicencio, con 11 cabeceras de circuito judicial en Villavicencio, Acacías, Arauca (Arauca), Granada, Mitú (Putumayo), Puerto Carreño (Vichada), Puerto Inírida (Guainía), Puerto López, San José de Guaviare (Guaviare), San Martín y Saravena (Arauca). El departamento conforma la circunscripción electoral del Meta. (Colombianamania, 2017)

7.2.3 VÍAS DE COMUNICACIÓN

Un bajo porcentaje de la red vial del departamento es de regulares condiciones de trazado y diseño, pero permite un rápido transporte de pasajeros y carga desde Granada, en el centro - occidente del departamento, Puerto López, en el nororiente, y Restrepo, en el noroccidente, hacia Villavicencio y Bogotá. La vía Villavicencio - Puerto López - Puerto Carreño sólo está pavimentada hasta Puerto

López; la "Marginal de la Selva" permite la comunicación de toda el área del piedemonte, pero aún es una carretera de bajas especificaciones y con largos tramos sin pavimentar. (Colombianamania, 2017)

El Meta pertenece a la intendencia fluvial del Orinoco y sus principales puertos fluviales son Puerto López y Puerto Gaitán; a través de éstos se movilizan gran cantidad de pasajeros y carga. El Meta cuenta con un aeropuerto nacional, ubicado en Villavicencio "Vanguardia", y 11 aeródromos de influencia regional.

7.3 MUNICIPIO DE VILLAVICENCIO

Villavicencio es una ciudad colombiana, capital del departamento del Meta, y es el centro comercial más importante de los Llanos Orientales. Está situada en el Piedemonte de la Cordillera Oriental, al noroccidente del departamento del Meta, en la margen izquierda del río Guatiquía.

La visión de ciudad según el Plan de Ordenamiento Territorial, mencionado en el artículo 3 es:

“Villavicencio a largo plazo se consolidará como una ciudad segura, competitiva, turística y de servicios, con calidad de vida para sus habitantes, un territorio que conservará su entorno natural; aspectos en los que se ven representados los intereses y anhelos de los habitantes y a los que responde el presente Plan de Ordenamiento Territorial a través del modelo de ordenamiento territorial, sus objetivos, políticas y estrategias, así: 1. Ciudad con paisaje llanero. 2. Ciudad con calidad de vida. 3. Ciudad segura. 4. Ciudad turística y competitiva.” (Concejo Municipal de Villavicencio, 2015, pág. 2)

Villavicencio, según la Alcaldía municipal, sigue siendo el “principal centro de acopio y abastecimiento de los municipios de la Orinoquía colombiana, a la vez es el principal municipio productor de petróleo y gas, aunque, la mayoría de empleos se están generando en la actividad comercial y de servicios.” (Alcaldía de Villavicencio, 2016)

7.3.1 RESEÑA HISTÓRICA DE VILLAVICENCIO

En el año de 1740 aparece la Hacienda Apiay, cuyos fundadores se acreditan a los jesuitas una comunidad religiosa de la iglesia católica los cuales tenían como función evangelizar las comunidades indígenas, al pasar el tiempo esta tuvo transformaciones logrando que en 1840 se fundara el caserío de llamado Gramalote un años después 1850 se le denomina el nombre de Villavicencio.

A finales del siglo XIX Villavicencio sufrió dos graves incendios, pero en 1890 arrasó con toda la población; Después de esta tragedia los pobladores de Villavicencio se dedicaron a la construcción de un verdadero templo con ladrillos y piedras elaboraron la parte (frontal) del templo, mientras que todo el cuerpo del templo era en adobe columnas de madera sostenían la cubierta.

El establecimiento de las comunidades religiosas de los Padres monfortianos en 1904, los cuales contribuyeron a la modificación del quehacer cultural, esta comunidad religiosa contribuyó a la construcción de diferentes escenarios de alto como lo son (Banco San José, Teatro Verdun, Imprenta San José, Talleres de encuadernación Carpintería, Herrería, Banda Santa Cecilia, Hospital Monfort).

Solo se cuenta con los padres monfortianos si no también con la aparición de dos grandes comunidades llamadas Hermanas de la sabiduría 1905 y los Hermanos de la Salle unos años después 1921. La organización territorial de Villavicencio se da de la siguiente manera, la población se trasladó al costado izquierdo del caño Gramalote se trazó un área de 10000 metros cuadrados para la plaza principal donde sus cuatro esquinas hacen referencia a los puntos cardinales. Allí comenzó a configurarse la ciudad. Como uno de sus principales representantes naturales encontramos el árbol del Samán el cual fue sembrado en 1914, las labores de sembrado fueron ejecutadas por los alumnos de la escuela de barones esta organización se evidencia en la siguiente figura. (Red cultural del Banco de la República de Colombia , 2017)

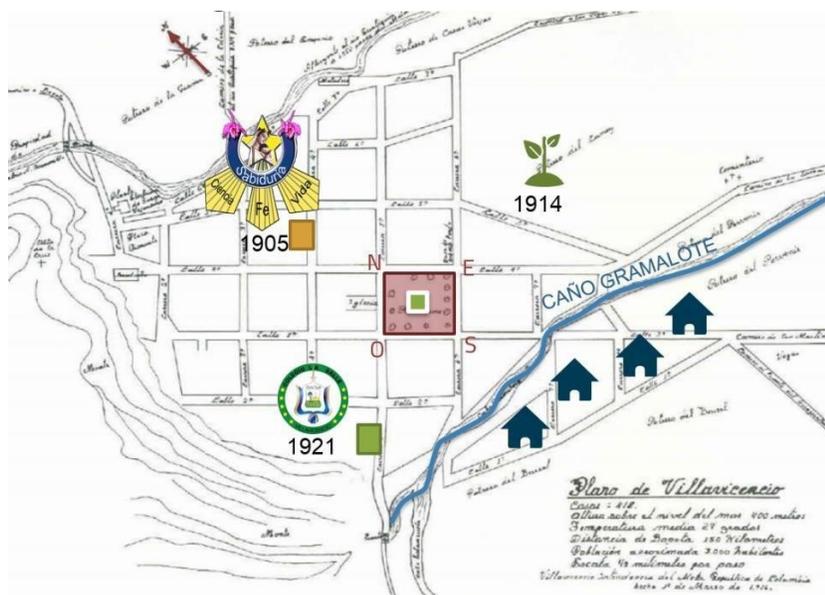


Ilustración 1. Figura Plano de Villavicencio 1916.

Elaboración propia

La plaza servía para celebración de fiestas patrias y verbenas populares, en el costado noroccidental estaba la iglesia y en la esquina norte encontramos el edificio de los correos e impuestos nacionales , en el costado nororiental casas de familia ; en 1948 se comenzó la construcción del teatro cóndor , en el costado suroriental estaba localizada la casa de la comunidad monfortiana y al constado suroccidental la escuela de barones y algunas casas de familia ; gráficamente se puede entender en la siguiente figura.

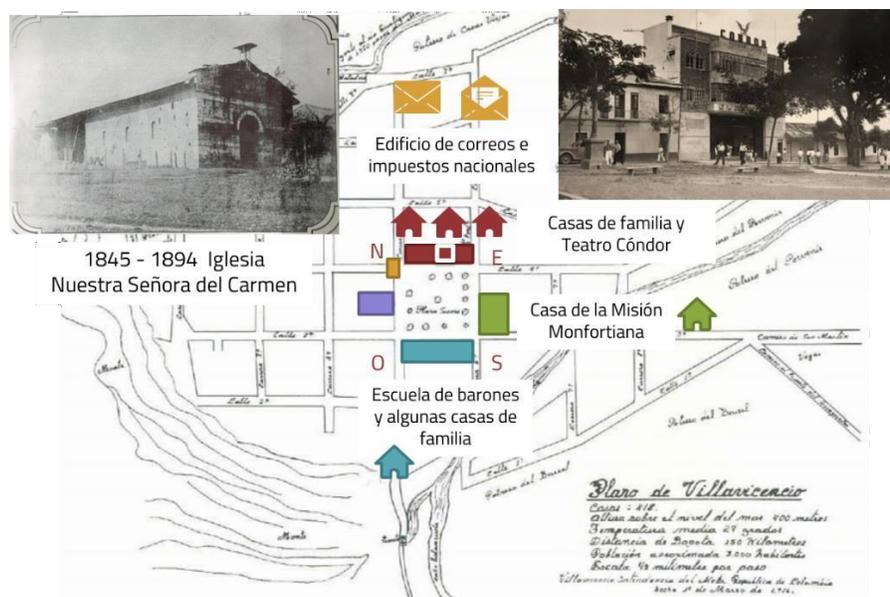


Ilustración 2. Plano de Villavicencio 1916

Elaboración propia. Fuente: Red cultural del Banco de la República de Colombia

Con la llegada de estas comunidades religiosas, se dio inicio a la era de la educación en Villavicencio. Encontramos la primera universidad que fue la universidad de los llanos en 1977 y otra muy importante que es propia de la región del meta encontramos la Corporación Universitaria del Meta fundada en 1985.

Villavicencio como todas las ciudades tuvo una *evolución*, el cual se fue desarrollando por

décadas. Empezamos en 1940 donde hay 61hts, 6074 habitantes. 964 casa, luz, agua, telégrafo, teléfono a Bogotá. Puente Eduardo santos rio Guatiquia.

1946 Se crea dos nuevos barrios La grama y villa julia. 1949 se crearían nuevos barrio, que sumarian ya los existentes. Como se puede observar en la siguiente figura.



Ilustración 3. Desarrollo por décadas Villavicencio 1939-1949

Fuente: Red cultural del Banco de la República de Colombia

En cada década se ve el desarrollo que va adquiriendo Villavicencio, con la conformación de barrios, vías hasta llegar a formar su forma de abanico. 1950, aparece el Barrio el Barzal, se consolida como barrio de estrato alto. 1950-1960 sobre 170 hts 34,015 habitantes urbanos. En 20 años el área se triplica y su población aumenta 6 veces. Véase en la siguiente figura.

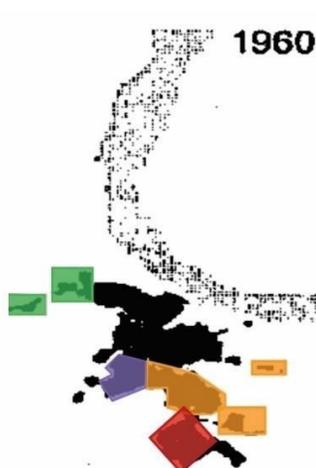


Ilustración 3. Desarrollo por décadas Villavicencio 1960

Fuente: Red cultural de la República de Colombia



Su desarrollo dentro de 1970, también contamos con la consolidación del barrio la esperanza, hoy en día muy característico por su antigüedad y en las etapas en las que se divide. Como se puede observar en la siguiente figura.



Ilustración 4. Desarrollo por décadas Villavicencio 1970

Fuente: Red cultural de la República de Colombia

■ La esperanza

En 1970-1980 está en auge del crecimiento, con la avenida circunvalar, con la consolidación de esta vía se crean los llamados anillos viales 1980 sobre 1,082 hts población de 111,520, se triplican. Alborada, Ariguani, Popular y el estero en esta década se va formando o se va viendo la fragmentación. Como se puede observar en la siguiente figura.



Ilustración 5. Desarrollo por décadas Villavicencio anillos viales

Elaboración propia

En 1980-1990 sobre 1823 hts población en 247,113 luego de la construcción de la avenida circunvalar por el gran crecimiento aparece el anillo vial 2,000 área urbana de 2,100 hts, población que trasciende a 350,000 2,005 la población llega a 384,131. . Como se puede observar en la siguiente figura.



Ilustración 6. Desarrollo por décadas Villavicencio anillos viales

Elaboración propia

Para los años 1991 Se consolida la zona urbana Fenómeno de fragmentación. Dentro la fragmentación encontramos los siguientes barrios: Catumare, playa rica y barrios adyacentes. Manantial, el delirio. Doña luz, los cuales están dejando enormes vacíos urbanos dentro de la ciudad.

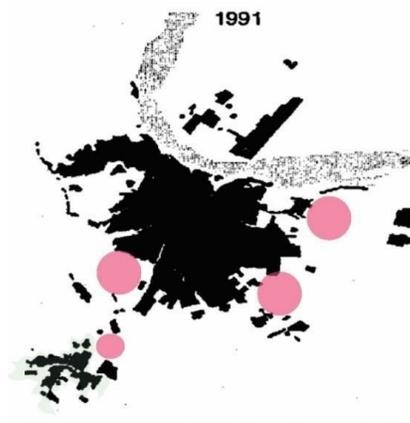


Ilustración 7. Desarrollo por décadas Villavicencio 1991

Fuente: Red cultural de la República de Colombia

Debido a todo este desarrollo se llegó a una evolución donde se les da una característica al suelo, las cuales están determinadas en el plan de ordenamiento territorial capítulo VI ART 75.

El suelo del Municipio se clasifica en suelo urbano, suelo de expansión urbana, y suelo rural de conformidad con lo preceptuado en la Ley 388 de 1997. Al interior de estas clases se establecen las categorías suburbano en suelo rural, y de protección en todas las clases de suelo.

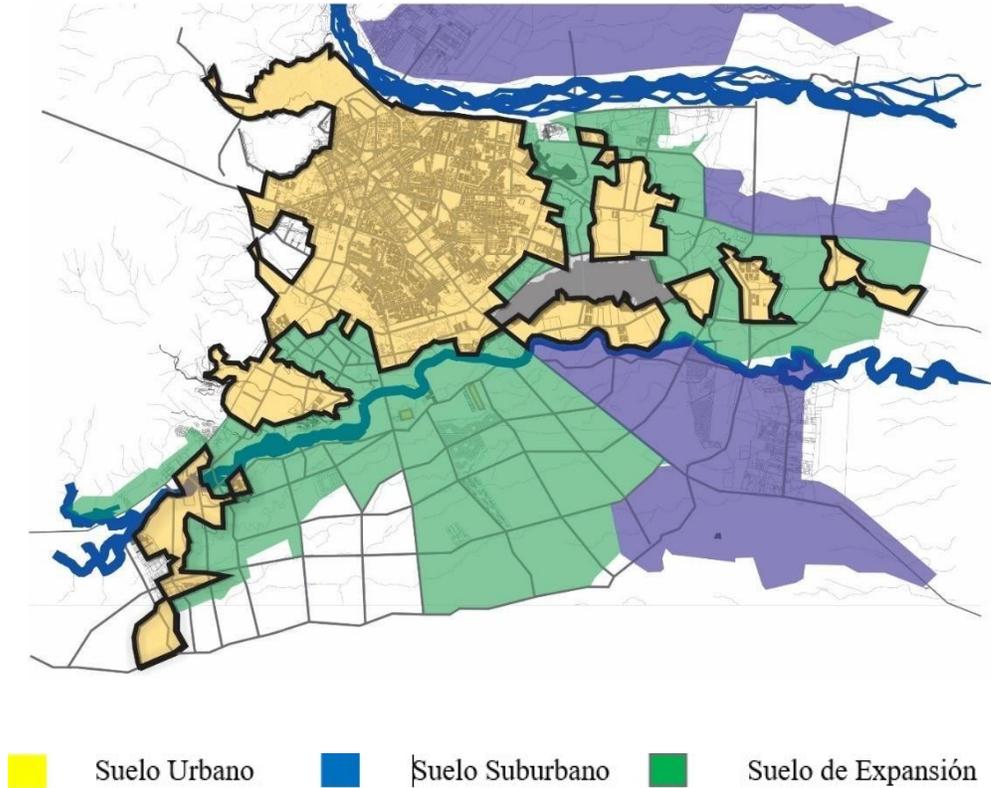


Ilustración 8. Clasificación del uso del suelo Villavicencio

Elaboración propia

7.4 AVENIDA PUERTO LÓPEZ

El municipio de Villavicencio tiene como uno de sus ejes viales más importantes la Avenida Puerto López, mencionada en el artículo 87 del Acuerdo n° 287 dentro de la categorización de vía nacional, la cual tiene como función ser corredor intermunicipal.

Actualmente, la Avenida Puerto López cuenta con un perfil vial totalmente diferente al que se proyecta en el Plan de Ordenamiento Territorial. A continuación, se muestra de forma gráfica la comparación entre los dos perfiles.

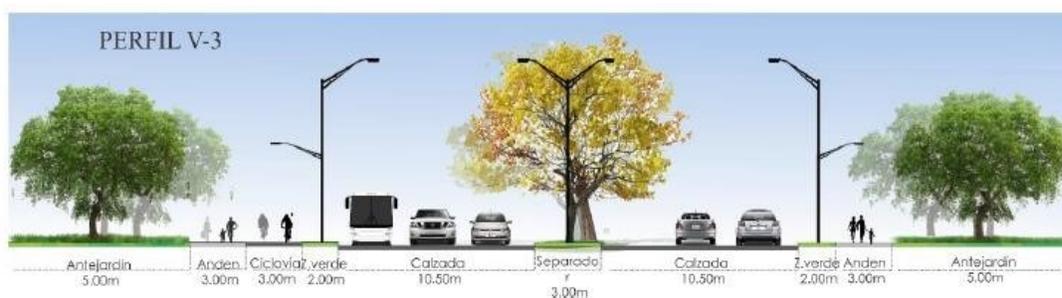


Ilustración 9. Perfil propuesto para la Avenida Puerto López

Elaboración propia

7.5 ZONAS LÚDICAS

“La inseguridad en el barrio San Benito se ha aumentado terriblemente, de igual forma la venta de servicios sexuales” manifestó Fernando Ombita, vocero del barrio San Benito.

En el año 2018, el vocero del barrio San Benito Fernando Ombita, insistió ante la plenaria del concejo municipal de Villavicencio adelantar lo más pronto posible la revisión excepcional del POT –Plan de Ordenamiento Territorial –, según Ombita, las zonas lúdicas que fueron establecidas dentro del San Benito y que están decretadas en el POT están afectando el sector, al parecer, a la hora de realizar el plan de ordenamiento no tuvieron en cuenta que dicho barrio es residencial, comercial y con una tendencia industrial, a esto se le suma que es un corredor estudiantil donde transitan cerca de 17.000 jóvenes.

8 MARCO REFERENCIAL

8.1 REFERENTES PROYECTUALES

8.1.1 EJE DE INTEGRACIÓN SOCIAL Y URBANA CASO DE ESTUDIO: CALLE SEGUNDA (ENTRE PLAZAS) BARRIO LAS CRUCES

El Objetivo principal de proyecto es Proponer un eje de integración social y urbana que fortalezca las relaciones físicas y espaciales y las interacciones sociales y culturales que se desarrollan entre el espacio público y los equipamientos de la calle segunda del barrio Las Cruces, (entre plazas) y los habitantes y transeúntes del sector. (Echeverry, 2014)



Ilustración 10. Propuesta urbana Barrial Las cruces

Fuente: Luisa Fernanda Tarquino Echeverry

La propuesta barrial contempla la posibilidad a futuro de conectar cuatro lugares potenciales encontrados después de haber hecho un análisis tanto físico espacial como de la población.

Este eje de alcance urbano contempla, para de su realización, tres etapas: 1) la plaza de Mercado; 2) la plaza Central; 3) la calle segunda que las interconecta. 31 El paseo entre plazas es un proyecto de revitalización urbana que busca generar diversas actividades facilitadoras de integración social de la comunidad dentro del barrio, por medio de una intervención en el espacio público y una serie de equipamientos.

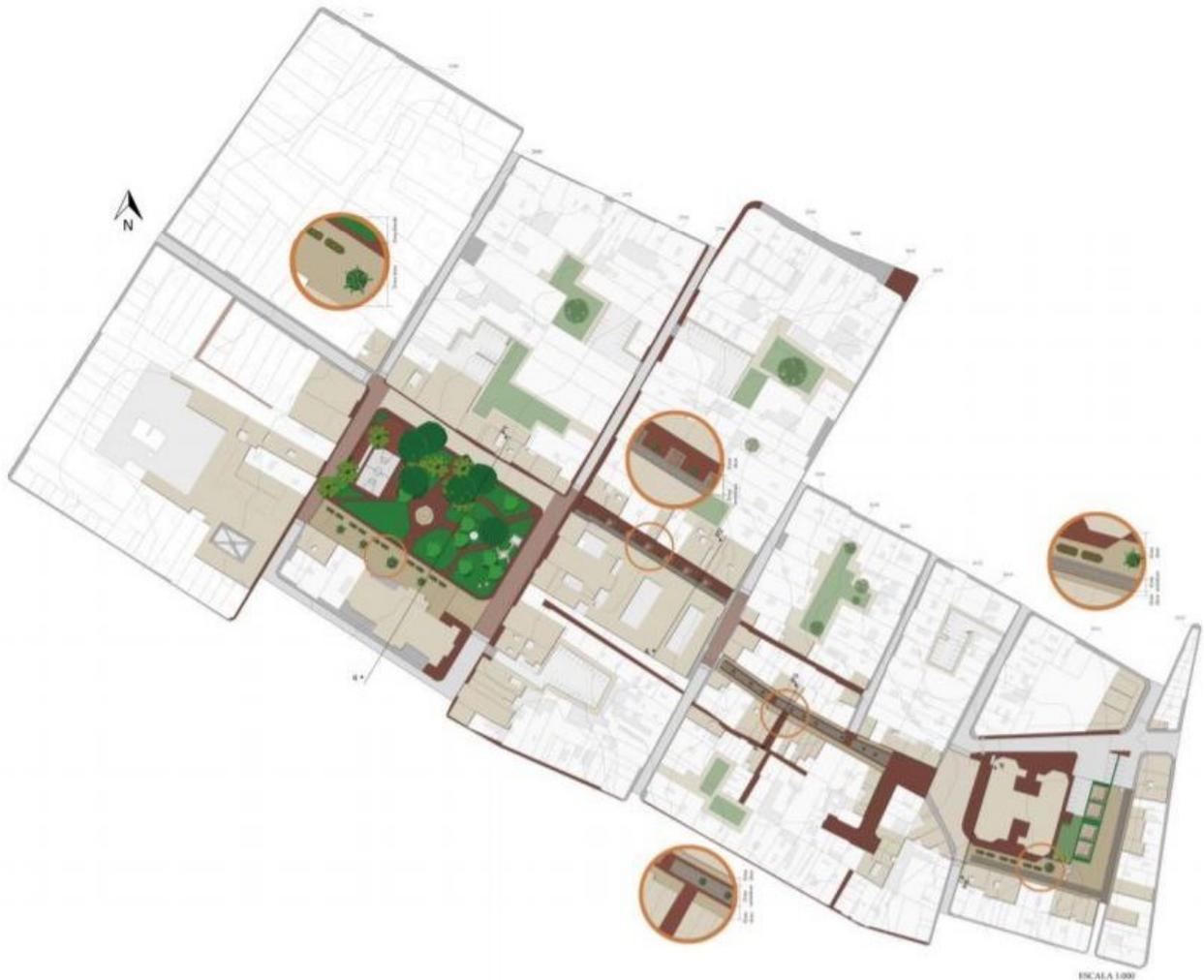


Ilustración 11. Propuesta urbana del eje Las Cruces

Fuente: Luisa Fernanda Tarquino Echeverry

La propuesta urbana plantea una peatonalización, por tramos, del eje que conecta las dos plazas principales del barrio, permitiendo el flujo actual de la movilidad vehicular de las calles que atraviesa: la carrera séptima, la carrera sexta, la carrera quinta y la carrera cuarta.

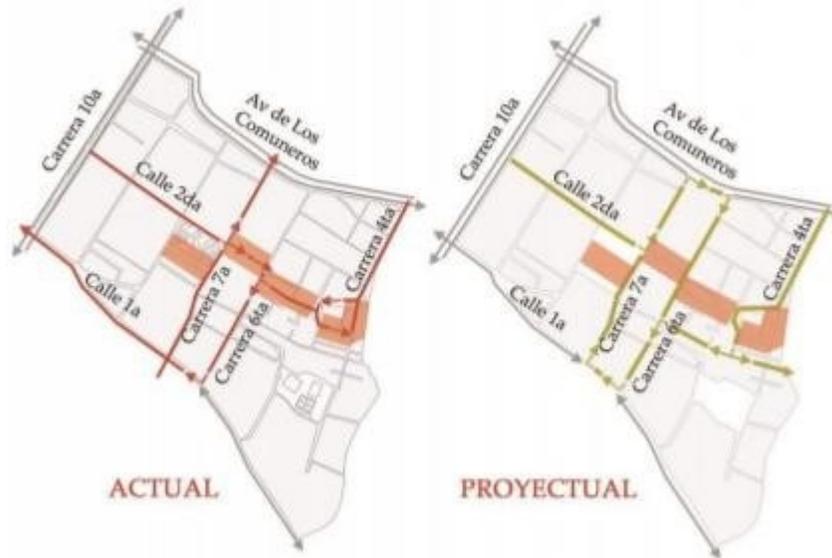


Ilustración 12. Propuesta urbana del eje Las Cruces

Fuente: Luisa Fernanda Tarquino Echeverry

Esta peatonalización está enfocada en beneficiar, inicialmente, a grupos específicos de la población que actualmente tiene el barrio. Por ejemplo, los niños de los colegios que circulan por esta calle y no tiene un espacio donde realizar sus actividades extracurriculares. Otro caso lo vemos en la gran población de mujeres amas de casa que normalmente asisten a la iglesia y luego realizan sus compras en la plaza de Mercado. De igual forma, favorecerá directamente a las personas que habiten o trabajen sobre el eje. Además, se contemplan actividades para los actuales y futuros turistas.

8.1.1.1 PATRONES DE DISEÑO

Para el diseño del eje se tuvieron en cuenta los patrones de diseño que correspondían a las características físicas propias del lugar. Así mismo, se quisieron rescatar aspectos históricos de lo que fue la época colonial y republicana, reflejadas en el carácter del barrio en deterioro. El primer patrón que se plantea es el del alineamiento tanto horizontal como vertical. Horizontalmente se busca nivelar la calzada con el andén dándole prioridad al peatón antes que a los vehículos. Verticalmente se busca

el enfilamiento de fachadas creando una visual limpia y directa del lugar, abriendo los espacios y restándole algunos lugares de inseguridad e insalubridad. (Echeverry, 2014)

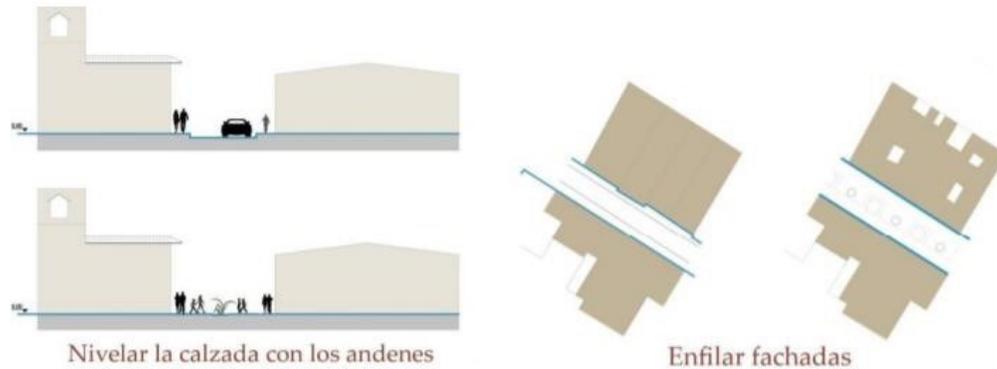


Ilustración 13. Patrones de diseño 1 Las cruces

Fuente: Luisa Fernanda Tarquino Echeverry

El segundo patrón lo encontramos en los centros de manzana tan característicos de las zonas coloniales. El proyecto busca recuperar e incorporar estos centros dándoles un uso público privado, de tal modo que fortalezcan la vivienda y lleven a una visión de barrio más atractivo para habitar. Los centros de manzana se plantean de tres tipos: 1) Blandos formando jardines al interior de las viviendas; 2) Duros para parqueaderos y 3) Mixtos porque combinan características de los dos anteriores.

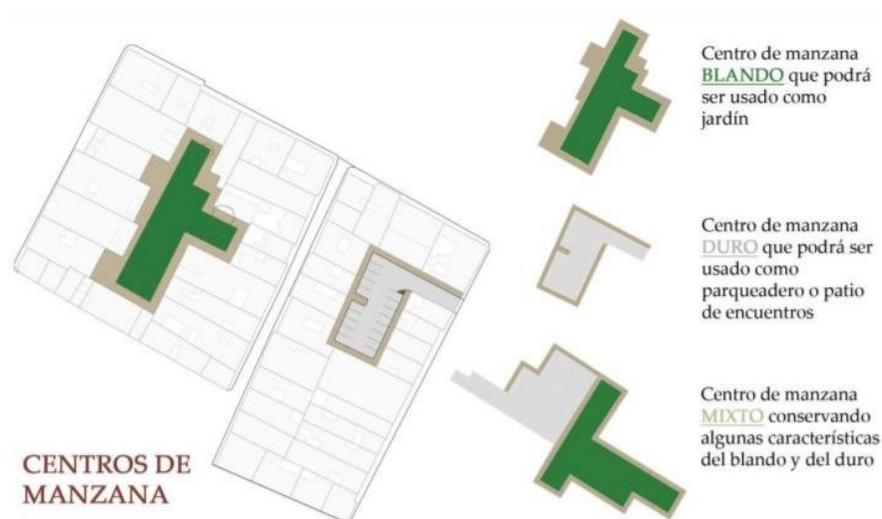


Ilustración 14. Patrones de diseño 2 Las cruces

Fuente: Luisa Fernanda Tarquino Echeverry

El tercer patrón se encuentra en los pasajes que resultan de esas pequeñas calles que conforman el tejido urbano del barrio Las Cruces. Se resaltan 4 tipos de pasajes relevantes para el proyecto:

- 1) Los pasajes abiertos a ambos lados que son pequeñas calles que conectan en sus dos extremos con calzadas vehiculares;
- 2) Los pasajes abiertos a un solo lado que son aquellos que tienen acceso por uno de sus extremos y terminan en vivienda o subdivisiones;
- 3) Los pasajes cerrados a ambos lados los cuales conectan en sus dos extremos con calzadas vehiculares, sin embargo, las personas los han adoptado como espacio privado y lo tiene enrejado;
- 4) El pasaje Galería catalogado así específicamente por el estilo Art Deco bajo el cual fue construida la plaza de mercado de Las Cruces y que en su interior posee un recorrido que se asemeja a los pasajes del barrio.

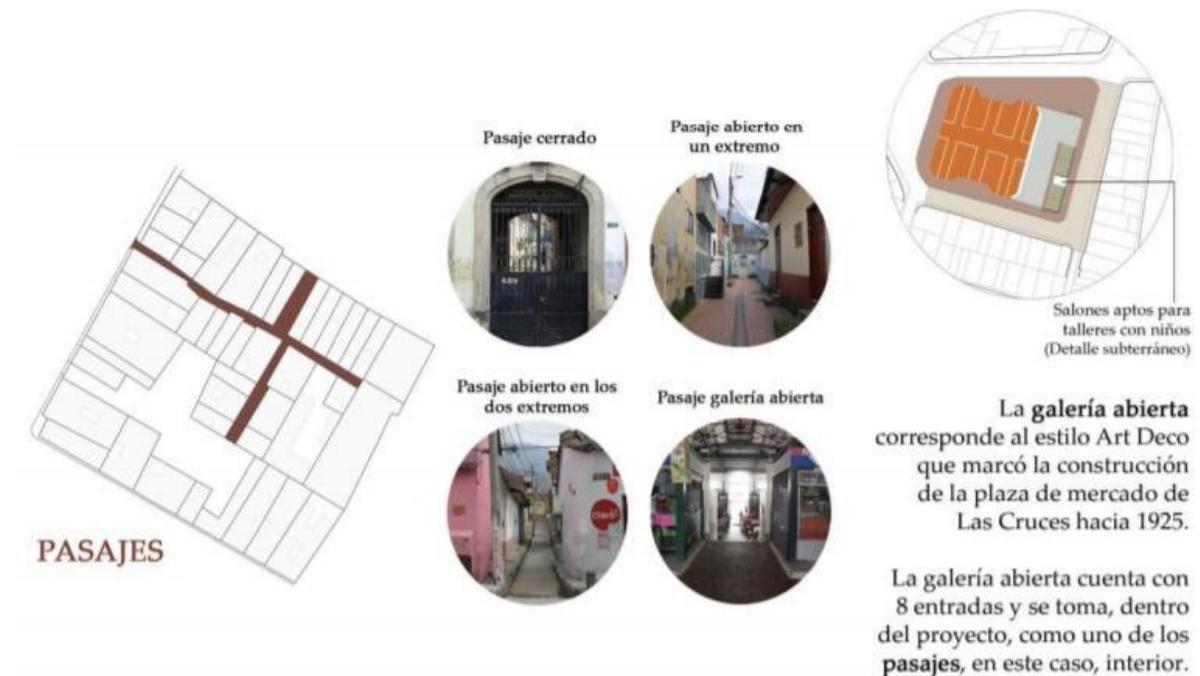


Ilustración 15. Patrones de diseño 3 Las cruces

Fuente: Luisa Fernanda Tarquino Echeverry

8.1.1.2 POBLACIÓN

El proyecto está dirigido, primero, a la población actual del barrio para desarrollar su sentido de identidad y pertenencia; luego, para incrementar los futuros visitantes por la atracción que genere la reactivación social y urbanística. Por estas razones, se busca que la comunidad se involucre desde el comienzo del proyecto con su realización, sean partícipes de la revitalización del eje. Para ello, se proponen diversas actividades, por ejemplo, que las personas enseñen sus conocimientos o reciban alguna capacitación que las habilite para un arte o un oficio o, simplemente, aprovechen sus tiempos de ocio.

Desde esta perspectiva aparecen dos clasificaciones: La primera consta de las personas que estarán involucradas desde el comienzo del proyecto (activos) y aquellas que utilizarán el eje después de terminado (pasivos).

La segunda clasificación será las personas a las cuales está dirigido el proyecto y las personas que se vinculan al proyecto en razón de su trabajo o su profesión o el voluntariado que deseen hacer.

° Personas a quienes va dirigido el proyecto:

- Habitantes del barrio (activos): Personas que viven o trabajan en el barrio o sus alrededores y participen de las actividades.

- Trabajadores (activos): Personas que trabajan en el barrio pero no son residentes.

- Habitantes de la calle (pasivos): Personas que residen en el sector y tienen el espacio público como su hogar y diario vivir.

- Transeúntes (pasivos): Personas que transitan o realizan actividades específicas en el barrio en momentos determinados.

- Turistas (pasivos): Turistas que visitan la ciudad y quieren conocer el centro histórico mientras aprovechan un lugar que les ofrece diversas actividades.

° Personas que se vinculan al proyecto

- Seguridad social (activos): Personas que se encargan del cuidado de la comunidad y del espacio público durante el día, proporcionando una figura de tranquilidad.

-Serenos (activos): Personas que responden por la seguridad de la comunidad en los espacios públicos, durante la noche.

- Voluntarios (activos): Profesionales y entidades que quieran promover las actividades propuestas en el eje integrador, de acuerdo con sus conocimientos.

- Servicio social (activos): Estudiantes de grado décimo y once de colegios del sector y practicantes universitarios, de diversas áreas, que quieran aplicar sus conocimientos en programas de desarrollo comunitario del barrio Las Cruces.

- Comunidad (activos): Habitantes del barrio que quieran colaborar con el cambio mediante la enseñanza a sus habitantes.

8.1.2 EJE URBANO PARA LA INTEGRACIÓN SOCIAL Y CULTURAL (CENTRO CULTURAL FENICIA)

PROYECTO DE RENOVACIÓN E INTEGRACIÓN URBANA SECTOR TRIANGULO DE FENICIA LOCALIDAD 3 LA MACARENA BOGOTA – COLOMBIA - DIEGO ALONSO PINILLA AGUILERA

La propuesta que se presenta responde a una serie de problemáticas que se relacionan a la carencia de centros culturales enfocados al desarrollo de actividades de artes, danza y música propios de las culturas oriundas de las cinco regiones del país, además de la falta de conectividad urbana entre los lugares destinados a la cultura del sector, El deterioro ecológico y ambiental además del agravante de la inseguridad y falta de aprovechamiento del territorio al dar cabida a la construcción de viviendas en invasión que deteriora la trama urbana, entendidos como aquellos aspectos de la relación entre la sociedad y el medio físico, ambiental, social, y cultural, generan consecuencias negativas sobre la calidad de vida de la población. (Aguilera, 2016)

Como resultado de los análisis, veo la necesidad de plantear y generar una propuesta urbana-arquitectónica con alta calidad espacial, un equipamiento con vocación de centro cultural y plazoletas comunales que doten no solo al sector sino que también a la localidad, la propuesta generada debe permitir, a una escala urbana un desarrollo planificado, sin olvidar la ciudad existente pero generando la revitalización del lugar a intervenir, esto con el propósito de mejorar las condiciones de aprovechamiento del territorio. El desarrollo del proyecto debe fortalecer la continuación de la

retícula de la ciudad y no ser un componente ajeno a ella. Además de esto se plantea la recuperación y fortalecimiento e inclusión del eje ambiental que permita la permeabilidad al lugar de intervención y el disfrute del planteamiento, acompañados de la vivienda para el mejoramiento de la calidad de vida y el desarrollo brindando a la población una apropiación de su hábitat y en parte el déficit de vivienda en el sector. Todo esto con el fin de fomentar actividades comunales para la interacción, el desarrollo y la recreación de los habitantes no solo de la población puntual del lugar sino que también de la población flotante.

El objetivo general del proyecto es Generar un proyecto urbanístico, arquitectónico y constructivo que permita en la localidad, mejorar la calidad de vida de los habitantes por medio de la inclusión y la integración, generando un proyecto por medio del cual se catalicen aspectos como: mejoramiento ambiental, social, cultural, por medio de la renovación y potencialización del espacio público.

8.1.3 Propuesta Arquitectónica



Ilustración 16. - Planteamiento Urbano 3d

Fuente: Autor Diego Pinilla

El objeto arquitectónico propuesto (CENTRO CULTURAL FENICIA), es la respuesta a una serie de necesidades producto de un análisis riguroso de las características físicas y sociales del sector de intervención, convirtiéndose en el agente de cambio que contribuye a la solución que necesita el sector para su consolidación y desarrollo.

El centro cultural Fenicia es el nodo central del eje urbano propuesto, ya que es el foco principal de las actividades de integración social y cultural a desarrollarse en el sector. Con respecto al proyecto arquitectónico en función a la concurrencia al proyecto urbano se plantea un edificio proyectado desde el espacio público por medio de ejes determinantes basados en la morfología de la topografía para la construcción volumétrica del proyecto. Con esto logramos el equilibrio entre la masa y el vacío y generamos el complemento del urbanismo con el proyecto arquitectónico y la continuidad urbana. Conectado desde circulaciones que permiten una fácil accesibilidad desde el espacio público hacia el edificio y la permeabilidad visual que nos permite generar sensaciones y contrastes por medio de la percepción del espacio

8.1.4 LA METODOLOGÍA DE MEJORAMIENTO INTEGRAL PARA EL TRATAMIENTO ESPACIAL Y URBANÍSTICO DE LAS PROBLEMÁTICAS TERRITORIALES DEL SALAO II EN EL DISTRITO DE BARRANQUILLA

El objetivo general del proyecto es desarrollar metodologías analíticas y de estudio urbano para los procesos Mejoramiento Integral en el sector del arroyo El Salao II en Barranquilla, estructurando las bases de un modelo de intervención urbanística que fortalezca la cohesión social y la resiliencia con las dinámicas del territorio y las problemáticas de fragmentación social y de hábitat en el territorio. (Bermúdez, 2015)

8.1.4.1 PROGRAMA URBANÍSTICO-ARQUITECTÓNICO

El programa propuesto se enmarca a las necesidades resultantes de los análisis establecidos que en materia urbanística y arquitectónica en sus diferentes características constituyen las necesidades esenciales para la comunidad de El Salao II asentada en el área de estudio. El balance apunta a los siguientes elementos considerados los prioritarios para el mejoramiento y renovación del área en estudio:

- Articulaciones a las vías principales: que permitan la integración al sistema urbano de la ciudad.
- Mejoramiento y reconstrucción de vías conectoras: para ampliar y fortalecer el flujo y dinámicas de accesibilidad del tejido vial.
- Desarrollo del espacio Público (Plazuelas y plazoletas y parques comunales): para

generar integración y construcción de ciudad en el aspecto social.

- Parques públicos, ciclo vías, senderos peatonales: generadores de transformaciones en las formas de desplazamiento y el uso del vehículo.
- Soluciones habitacionales: con espacios apropiados y amables.
- Institución educativa: para acceder a la educación y mejorar coberturas.
- Institución de salud: para la prevención y cuidado del componente humano y social.
- Mini parques infantiles: de recreación y desarrollo de las generaciones nuevas.
- CAI: para fomentar y trabajar en la seguridad ciudadana.
- Zonas verdes de protección: planteadas para la protección, prevención y tratamiento ambiental del territorio



Ilustración 17. Nuevos equipamientos urbanos recreativos, salud y educativos

Fuente: Mgr. en U. Rafael Iglesias Bermúdez

Los espacios verdes se conciben en el proyecto como mitigadores de las altas temperaturas del clima tropical de esta región. Los bosques y semi-bosques existentes proporcionan importantes reducciones en las temperaturas ambientales, teniendo en cuenta que estas zonas funcionan como ventiladores naturales y generadores de vientos frescos y oxígeno. Un rango promedio de temperatura ambiente en la ciudad y el sector de estudio es 35-36 grados.

El proyecto plantea espacios de integración social equidistantes a los bloques de vivienda como una forma de funcionalidad entre los usos. Además, los parqueos son de fácil acceso a dichas zonas sociales.

El proyecto implanta el espacio público y las zonas recreativas como principales espacios de integración y transformación social.

Elementos Ambientales y paisajísticos:

El escenario ambiental se encuentra altamente alterado por las mismas condiciones de las intervenciones antrópicas ocasionadas por el ser humano al vulnerar la mayor parte de los elementos del medio natural. Los escurrimientos de la mayor parte de los arroyos presentan condiciones de contaminación por deposición de desechos sólidos y líquidos. Igualmente los espacios públicos destinados a la circulación de peatones y vehículos automotores en su mayor parte se encuentran el alto estado de deterioro y también presentan condiciones de contaminación por excretas y aguas residuales que salen de los predios destinados a habitación.

8.1.5 URBANISMO DE LA CIUDAD DE BARCELONA, ESPAÑA

A lo largo de la historia se ha experimentado una gran evolución del urbanismo en Barcelona. Los acontecimientos históricos y territoriales de la ciudad, espacio público, arquitectura, infraestructuras urbanas, parques y jardines han dictaminado el urbanismo de la urbe.

Uno de los mayores atractivos de Barcelona que suelen destacar los turistas cuando llegan a la ciudad, aparte, es el de las diferencias arquitectónicas entre unos barrios y otros que encuentran al pasear por sus calles. Una sensación al salir del casco antiguo y entrar en el Eixample, o bien al llegar a alguna de las villas históricas de la ciudad. Y es que en 22 siglos Barcelona ha ido creciendo y transformándose de acuerdo a los cánones del momento, haciendo de una visita a la ciudad un auténtico viaje en el tiempo.

La metrópolis de Barcelona goza de gran prestigio internacional por su desarrollo urbano, basado en la apuesta por las nuevas tecnologías y el desarrollo sostenible. Sin embargo, la ciudad se ve expuesta a diferentes amenazas que reducen el número de viviendas y ponen en riesgo el tejido social de los barrios.

8.1.6 El ensanche de Barcelona.

Siglo XIX. La fuerte limitación territorial de la ciudad (el mar por un lado y las murallas por el otro) hizo que Barcelona continuase creciendo hacia arriba, edificando plantas sobre pisos ya existentes. Faltaban espacio e infraestructuras y las condiciones de salubridad eran pésimas. En 1818 vivían en Barcelona 83.000 personas. En 1850 ya eran 187.000. La ciudad se colapsaba intramuros mientras que las afueras estaban llenas de campos desiertos. Ante esta situación fue creciendo un clamor popular que pedía a gritos derribar las murallas.

De ese movimiento acabaría surgiendo el llamado Plan Cerdá, que proyectó el Ensanche de Barcelona, un plan urbanístico de calles rectilíneas, paralelas y perpendiculares entre sí, formando unas cuadrículas tridimensionales llamadas manzanas. Con este proceso Barcelona se extiende hasta absorber antiguas villas independientes como Gracia, Horta, Sants o Sant Martí de Provençals. Barcelona se adapta al futuro y ensancha sus calles, habilitándolas para el uso de transportes públicos (tranvía, tren) o privado (carros y coches). Son los años de la fiebre Modernista gracias al mecenazgo de la burguesía catalana que encuentra en la nueva corriente arquitectónica una forma de satisfacer sus ansias de modernización y de manifestar, de forma discreta, su riqueza y su distinción. Un claro ejemplo de todo lo expuesto es, sin duda, la Casa Lleó i Morera, diseñada por Domènech i Montaner. (Nuñez i Navarro, 2017)

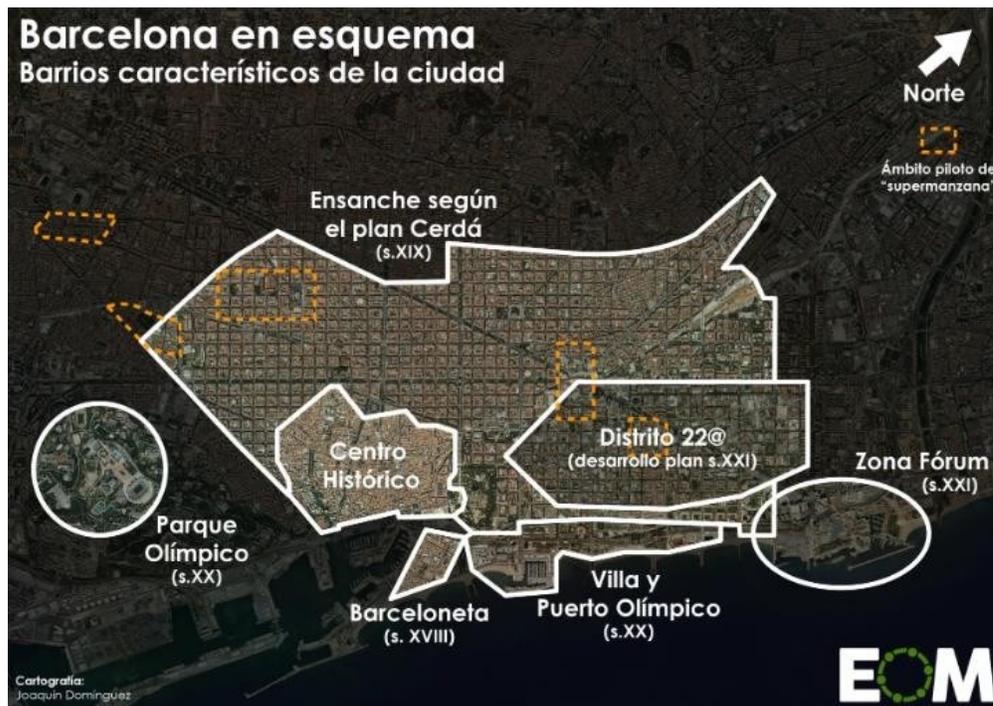


Ilustración 18. Esquema de los barrios de Barcelona

Fuente: Nuñez i Navarro

8.1.7 Barcelona como referente urbano

A lo largo de los años, Barcelona tuvo una transformación de su urbanismo debido a diferentes eventos de talla mundial que se presentaban en la ciudad. La adaptación desde el centro histórico hasta sus alrededores para generar desarrollo es evidente, conformando siempre la esencia de la ortogonalidad, el espacio público y futuras vías para el transporte público. El presente proyecto busca enfrentar el futuro de la ciudad de Villavicencio mediante la adaptación de las áreas existentes habilitando sus calles para el uso del transporte público y privado, áreas de recreación y esparcimiento, y la integración de los habitantes con el espacio.

8.1.8 Las Ramblas como espacio público

Históricamente Las Ramblas fue el primer lugar de Barcelona consolidado como espacio público, lo que tuvo lugar entre los años 1700-1860. En el año 1702 se plantaron 280 árboles de Chopos, que poco después se cortaron y se replantaron alternándose con Olmos ^[18]. El proyecto inicial de "Las Ramblas" como espacio público sugería que "sería de principal adorno del mismo paseo de la Rambla que se plantaran en ella algunas líneas de árboles frondosos de distintas especies, a ejemplo de las demás ciudades y poblaciones que son pasmo de Europa y admiración de todos los forasteros y habitantes de ellas" ^[19]. La Rambla hasta entonces había sido un vertedero de escombros, por lo tanto la intervención proponía convertirla en un paseo ciudadano flanqueado por las nuevas casas que también se empezaron a construir a partir de 1702 en los dos costados.

También se decide llevar agua a la parte alta de la Rambla construyendo una canalización del acueducto romano. En esta época, las precarias condiciones de salubridad de la ciudad antigua dieron origen a las Ordenanzas de Intendentes y Corregidores de 1749, en las que se realizaron recomendaciones a la reedificación de solares, empedrado de calles e industrias insalubres para controlar las epidemias infecciosas que afectaban las familias más pobres ^[20]. Este proyecto de saneamiento emprendido hacia finales de siglo contribuyó de manera significativa a la mejora de la sanidad pública de Barcelona. En el año 1772 se gesta un proyecto de paseo barroco, donde se estipula la alineación y altura regulada de edificaciones, a lo largo de una vía ancha y arbolada.

Sucesivamente fue aprobada la demolición de varios sectores de las murallas y se inició la implementación de mobiliario urbano, documentándose bancos de piedra en 1779 y 300 sillas de



madera en el año 1781. La construcción del eje peatonal central con nuevo pavimento se llevó a cabo en 1798, dos años después se habilitó la acera central del sector de Sant Josep, se removieron dos filas de árboles que se habían plantado cerca de las casas, sacando los carruajes al costado. Finalmente en 1832 se plantan acacias y se renueva el pavimento hasta el final de la Rambla en las Atarazanas. Los vendedores de la Rambla son situados en el huerto de Sant Josep, actual mercado de la Boquería

Ilustración 19. Alineación de las calles con la Rambla

Fuente: M.Sc. Juan José Ospina-Tascón

En las Ramblas de Barcelona se inician intervenciones en el mobiliario del espacio público partir de 1860, se implementan sillas e iluminación con farolas eléctricas y puestos de ventas construidas en hierro. En 1888 se realiza la exposición universal, evento para el que se rehabilita el centro antiguo y ubica como hito monumental la estatua de Cristóbal Colón, en un nodo al final de las Ramblas que está rodeado de edificios gubernamentales, eclesiásticos y civiles con un alto interés patrimonial. (Ospina-Tascón, 2014)

Además de la escultura de Colón, se resaltan intervenciones artísticas que armonizan el recorrido a lo largo de las Ramblas y además sirven como hitos o referencias; entre ellas se destaca un mosaico realizado por el artista Joan Miró situado en el nodo vial frente al antiguo portal de la Boquería y la fuente de Canaletas al extremo occidental de las Ramblas, intervención que ha dado

origen al nombre de este primer tramo que se vincula a la Plaza Cataluña, un espacio cívico que recupera la actividad urbana del centro antiguo y ha contribuido a dinamizar la ciudad moderna, su intensidad circulatoria y su actividad social, incluso de resistencia durante la dictadura franquista. Al finalizar este período en los años ochenta se llevan a cabo diversas actuaciones en el centro histórico, encaminadas a la conformación de nuevos entornos adyacentes a equipamientos y edificios emblemáticos de interés patrimonial, que contribuyen a consolidar las Ramblas como un gran espacio público.

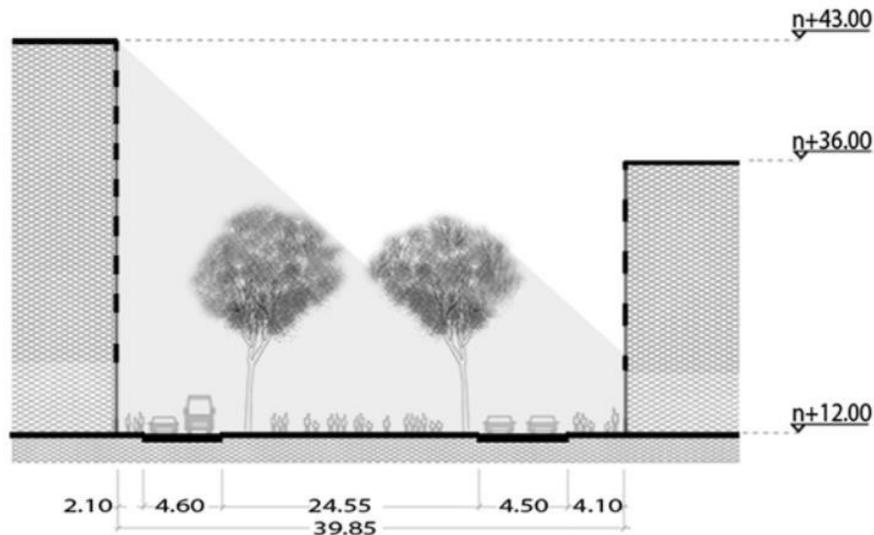


Ilustración 20. Integración del espacio público de las Ramblas con edificios emblemáticos de la ciudad.

Fuente: M.Sc. Juan José Ospina-Tascón

Finalmente, al desarrollarse en Barcelona eventos internacionales tan importantes como los Juegos Olímpicos de 1992 y el Fórum de las Culturas de 2004, se realizan intervenciones destinadas a la conformación de nuevos espacios públicos estructurantes, en sentido montaña-mar y paralelos a la franja costera, entre ellos se destacan las Ramblas, una calle que se ha convertido en espacio icónico y atractivo de la Barcelona contemporánea.

En la actualidad el arbolado cumple un papel destacado en el metabolismo de la ciudad y proporciona una serie de beneficios ambientales y sociales como la mejora de la calidad del aire al eliminar contaminantes atmosféricos causados por el tráfico rodado. El arbolado de hoja caduca plantado en esta calle además de generar sombra en verano, permite el ingreso de luz solar en invierno. La escala y alineación de los árboles contribuye a configurar visualmente el recorrido peatonal, pues conforma un eje abovedado que optimiza las condiciones climáticas del entorno y complementa la sombra generada por los edificios, además influye en la atenuación de la contaminación acústica al



disminuir la reverberación que produce el ruido de los automóviles sobre las fachadas .

Ilustración 21. Sección vial las Ramblas

Fuente: M.Sc. Juan José Ospina-Tascón



Ilustración 22. Vista real Las Ramblas

Fuente: M.Sc. Juan José Ospina-Tascón

En definitiva, con este proceso se produce uno de los espacios más emblemáticos de la ciudad, por haber sido durante más de cinco siglos el lugar central donde la representación de la escena urbana, la actividad comercial e institucional se han producido de una forma integrada.

Son diversas las afirmaciones de autores respecto a las Ramblas como espacio público: Según Sert (1942) [24], "las Ramblas constituyen el corazón de la ciudad, esta calle difiere de los demás ejes urbanos propios de centros modernos planificados". Alexandre Cirici (1988) [25] resalta la importancia de esta calle para la ciudad, al catalogarla como "la quintaesencia de Barcelona" (...), refiriéndose al "paseo flanqueado por grandísimos plátanos (*Platanus x hispanica*) trasplantados de los bosques de Girona en 1850, que transcurre entre paradas de floristas". En el siglo XIX, Las Ramblas era el único lugar de Barcelona en el que se vendían flores y cada parada tenía su propia tertulia". (Ospina-Tascón, 2014)

9 MARCO TEÓRICO

9.1 EL ESPACIO PÚBLICO COMO EJE ARTICULADOR

El espacio público es considerado las venas de una ciudad, ya que, gracias a él, la ciudad se conecta, comunica y transita.

Jordi Borja, en su libro la ciudad conquistada menciona que “la responsabilidad principal del urbanismo es producir espacio público, espacio funcional polivalente que relaciones todo con todo, que ordene las relaciones entre los elementos construidos y las múltiples formas de movilidad y de permanencia de las personas”. (Borja, 2003)

De igual manera, el autor dice que debe ser un área de calidad, no solo un área tomado simplemente como público por la ciudadanía, debe ser “espacio público cualificado culturalmente para proporcionar continuidades y referencias, hitos urbanos y entornos protectores, cuya fuerza significativa trascienda sus funciones aparentes”. (Borja, 2003)



Ilustración 23. Esquema de comparación de los metros cuadrados de zona verde por habitante según la Organización Mundial de la Salud, la Organización de las Naciones Unidas y el Acuerdo 287 del 2015.

Elaboración propia

Según la Organización de las Naciones Unidas recomienda a los todos países que las ciudades deben tener por lo menos 16 metros cuadrados de áreas verdes por persona. La Organización Mundial de la Salud, recomiendo al menos nueve.

9.2 LA IMAGEN DE LA CIUDAD SEGUN KEVIN LYNCH

Según Lynch, la imagen urbana se conforma de una serie de elementos que hacen de un lugar o espacio identificable, con el usuario, con un grupo social, con alguna actividad o con la misma población residente. Así, un espacio público, lugar o ciudad con buena imagen urbana, deberá contar con algunos elementos que darán una mejor legibilidad al espacio urbano. La legibilidad, es un atributo para Lynch, de los lugares. Esta 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.

Lo anterior, puede servir como una guía para comprender aun mejor los elementos físicos del entorno urbano, y el significado que tiene para la gente, la ubicación de un elemento en relación a otros y la identidad que se genera a partir de su mención. Con lo anterior, podemos determinar de manera perceptiva si un lugar tiene o no una buena imagen urbana. Si es que existe algún signo de desorientación, de significado o ubicación; tendrá que ver en gran medida por la falta de uno de los elementos que dan legibilidad a un lugar (nula identidad, estructura o significado). La teoría de Lynch ha sido criticada, pero en particular, creo que Lynch más allá de generalizar o ver la precariedad de los espacios públicos como algo normativo o general, a través de su concepto de legibilidad, estructura, identidad y significado; lo que hace Lynch es generar metodologías de análisis perceptivo (algo compartido entre los urbanistas de aquellos tiempos) para una correcta evaluación de los problemas que se presentan en un área geográfica.

Por último, Kevin Lynch evalúa, la calidad de imagen urbana, no solo con la legibilidad y esta, así mismo; en tanto cual significado, bajo que estructura, o que identidad guardan los espacios o lugares dentro de la ciudad; sino que genera también, un nivel desagregado de elementos que muestran que tan orientado e identificado está la población con su medio físico artificial o natural dentro de la ciudad. Lo anterior se dio, tras analizar la forma en la cual se transportaba la gente a sus actividades diarias por la ciudad, distinguiendo de Sendas, Bordes, Hitos, Barrios y Nodos. Cada actor, denotaba el grado de pertenencia o distancia partiendo de las referencias que se hacían para llegar a un lugar. Concluyendo después del discurso, y del diagnóstico sobre el uso de esos elementos;

una buena imagen urbana, una buena legibilidad y una identificación con la ciudad, con los barrios o con los lugares públicos. a continuación, un cuadro que muestra a manera general el diagnóstico de cada uno de los elementos de la imagen urbana. (Lynch, 2011)

9.3 LA TEORÍA GENERAL DE LOS SISTEMAS

La teoría general de sistemas afirma que “las propiedades de los sistemas no pueden describirse significativamente en términos de sus elementos separados. La comprensión de los sistemas sólo ocurre cuando se estudian globalmente, involucrando todas las interdependencias de sus partes”. (Bertalanffy, 1928)

Para el autor, los sistemas son un “conjunto de elementos interrelacionados que realizan cada uno, una función específica para mover el sistema al que pertenece. El concepto de “sistema” se puede definir como un conjunto de elementos que interactúan entre ellos.

9.3.1 La teoría general de los sistemas aplicada en la arquitectura

Al aplicar la teoría de los sistemas en la arquitectura, el eje urbano se convierte en un “sistema” conformado por los objetos arquitectónicos, el espacio público, los corredores viales, la fitotectura, las fuentes hídricas y el ser humano. Por lo anterior se debe entender cada elemento e integrarlo de una forma que funcione y permita funcionar a los demás. Por ejemplo, la implementación de un perfil vial correspondiente a la demanda del tráfico en la avenida Puerto López permitirá transitar tanto a los vehículos como a los peatones y personas en bicicleta sin congestión, de forma segura, tranquila, disminuyendo riesgos y delincuencia, garantizando continuidad en el recorrido de la ciudad.

9.3.2 La ciudad como sistema de comunicaciones

La concepción de la ciudad como una trama de comunicación intensamente usada formando un sistema complejo es otro de los enfoques que entrega una visión sistémica del fenómeno urbano (Meier, 1962). En este planteamiento, "el incremento en las tasas de comunicación es un prerrequisito de crecimiento urbano", pero "la sobrecarga de los canales de comunicación causa síntomas de disfuncionalidad y desorganización". La ciudad es vista como un sistema con elementos susceptibles de interconectarse, estableciendo así una matriz de comunicaciones. El sistema registra una

proporción muy baja del total de flujos de todo tipo, donde cada persona es generador y receptor de información y se desplaza en distinta forma a través de variados circuitos o canales de comunicación.

La teoría de Meier es, básicamente, una teoría del crecimiento urbano. La posibilidad para que la ciudad crezca depende de las capacidades de los distintos canales y de las combinaciones posibles entre las partes componentes. Si un circuito se congestiona, entonces puede suceder alternativamente que:

i) disminuye o no la tasa de generación de comunicaciones pudiendo provocar el colapso del sistema; o, ii) aumenta la capacidad del circuito y el sistema puede seguir subsistiendo; o, iii) el flujo se desvía hacia otros canales no saturados cambiando así la estructura del sistema. La matriz de comunicaciones permite, entonces, conocer el estado actual del sistema y prever los cambios futuros.

También permite establecer el universo de interrelaciones a que está, expuesto un individuo, grupo o institución, determinando así sus "sistemas de actividad" (Chapin, 1965).

A partir de estos planteamientos, se formula una generalización que abarca distintos aspectos del fenómeno, incluyendo los de tipo socioeconómico, institucional y cultural ("El crecimiento cultural debe preceder al crecimiento económico", Meier, op. cit.). A través de los sistemas de comunicación se pretende entregar una teoría general de la ciudad, presentándose también algunas dificultades. Estas dicen relación con las posibilidades de clasificar, medir, evaluar y calificar los innumerables tipos de comunicación. De este modo, al recurrir a un factor tan diluido y variable en el tiempo y el espacio por buscar la quintaesencia del sistema urbano, la explicación alcanza un nivel de generalidad que al final hace imposible la comprensión concreta del fenómeno; esto es, la contrastación empírica de todo el sistema de comunicación como variable explicativa se hace imposible.

Sin embargo, hay varios conceptos que han resultado de gran valor para mejorar el nivel de conocimiento de un sistema espacial urbano. La construcción de matrices de accesibilidad y la determinación de espacios reales ocupados o conocidos por ' distintos grupos de personas, pueden mostrar los ' distintos grados con qué estratos o grupos quedan expuestos o acceden a diversas oportunidades y servicios urbanos (así como los que quedan marginados de éstos).

El desarrollo posterior de la teoría de comunicaciones ha entregado aportes significativos en la comprensión del fenómeno. La identificación de los elementos del sistema urbano en términos de

actividades (en el lugar y entre lugares), de espacios adaptados (stocks) y canales de comunicación, han influido notablemente en la construcción de modelos computables sobre la estructura espacial urbana (Webber, 1964; Echenique, 1969).

Por otra parte, el instrumental analítico desarrollado por Chapin al asociar los sistemas de actividades con patrones y normas de conducta actual, así como con patrones deseados en los presupuestos de tiempo y espacio, puede entregar valiosa información para una planificación "socialmente eficiente" del sistema urbano, en la cual no sólo se siguen criterios económicos (de costo-beneficio, por ejemplo), sino que se busca satisfacer demandas generadas en la base social o se pretende disminuir las diferencias entre patrones de acceso real a una cantidad de bienes y servicios ofrecidos en la ciudad (Chapin, 1965).

9.3.3 La ciudad como sistema social

Ha sido un lugar común reiterar que la ciudad es un reflejo de lo que acontece en la sociedad como un todo. Dos han sido las vertientes derivadas de este planteo. Por una parte, la simple asociación entre problemas y procesos sociales globales con aquellos que específicamente se presentan en los grupos de actores dentro de un medio urbano. En estricto sentido, esta línea arranca de los ecologistas para quienes la ciudad es el "área natural" donde se desenvuelve la actividad humana. De este modo se cae en la "falacia ecológica" que argumenta a partir de información agregada, de la comunidad toda, para obtener conclusiones a nivel de la conducta de los individuos (Timms, op. cit.). La segunda vertiente está formada por intentos de entender los procesos de ocupación del espacio a través de relaciones explícitas entre el patrón de diferenciación residencial y las diferencias sociales mirando a la sociedad como un todo.

El análisis de "Área Social" es quizás de los pocos intentos por formalizar una matriz socio-cultural en la cual las comunidades urbanas son ubicadas desplazándose conjuntamente con los cambios que va adoptando la sociedad en su conjunto. La ciudad es, entonces, concebida como el producto del todo complejo que es la sociedad moderna, por lo que las formas sociales de la vida urbana son entendidas dentro del proceso de cambio global. La teoría lleva a la construcción de una "escala societal" en la que se postula que las diferencias dentro de la escala se deben a la distinción fundamental entre sociedades tradicionales primitivas y sociedades modernas civilizadas. Desde el momento en que las sociedades cambian en escala —de pequeñas a

grandes, de simples a complejas— se van produciendo cambios concomitantes en los patrones de diferenciación entre individuos, cambios en la organización social y en el rango e intensidad de las relaciones entre individuos. Estos cambios son susceptibles de ser descritos y medidos en términos de: a) la distribución de las habilidades, lo que da lugar a una escala de rango social o estratos socioeconómicos, en que las variables son ocupación y educación; b) de la organización de la actividad productiva, asociada a cambios en los estilos de vida, dando lugar al status familiar, cuyas variables son fertilidad, participación femenina en la fuerza de trabajo y ocupación unifamiliar de la vivienda; c) en la composición de la población, o status étnico, donde las variables se relacionan con la situación de minorías raciales o grupos nacionales en relativa anadón del resto de la comunidad.

Las limitaciones de este enfoque se deben a que está Construido para "explicar" el proceso de urbanización en el caso norteamericano y formalizado ex-post para darle una validez general.

Por otra parte, es evidente la vinculación entre este enfoque, llamámosle sociológico y aquel otro que establece también "etapas" en el proceso de crecimiento económico (Rostow, 1960), de modo que una sociedad "primitiva" debe dar necesariamente ciertos pasos con el objeto de alcanzar ciertos niveles de "modernidad". Detrás de estos enfoques hay un modelo final que se constituye en objetivo al cual las sociedades deben tender.

Hoy en día son muchos y muy evidentes los "vicios", de este modelo de desarrollo, particularmente en lo que a la ciudad y la vida urbana significa como para extenderse en mayores argumentos que lo invalidan como patrón deseable

9.4 SOSTENIBILIDAD URBANA

El objetivo principal del urbanismo es la transformación de lo físico, sin embargo, en el proceso se deben implementar diferentes aspectos como la vegetación, ecología, medioambiente, cultura, dinámicas sociales, entre otras, que determinan la mejor transformación para mejorar la calidad de via.

En el documento llamado Criterios de sostenibilidad aplicados al planeamiento urbano del Gobierno Vasco de España se mencionan diferentes estrategias y principios para lograr la sostenibilidad urbana.

9.4.1 La integración del medio ambiente

El planeamiento debe basarse en una relación positiva para ambas partes entre la ordenación del territorio y los parámetros ambientales como clima, geomorfología, flora y fauna. Lo anterior de acuerdo a las características de cada territorio. (Gobierno Vasco, 2003)

Criterios para un planeamiento más sostenible:

Crear áreas naturales para usos recreativos en el entorno de las ciudades estudiando su uso potencial por parte de los diversos grupos sociales, con necesidades diversas. Proponer formas de acceso no motorizada a estas zonas creativas.

Proponer intervenciones que recuperen y equilibren el capital natural perdido a causa de la presión urbana en zonas muy urbanizadas, como zonas arboladas, zonas húmedas o biotopos litorales. (Gobierno Vasco, 2003)

9.4.2 El modelo de funcionamiento urbano

El funcionamiento de las ciudades es el de sistemas abiertos que deben degradar energía y materiales para mantenerse con vida. La clave de la sostenibilidad de la biosfera es que la degradación se articula sobre la energía que diariamente recibe el sol. (Gobierno Vasco, 2003)

Criterios relacionados con las características del territorio:

Análisis de los problemas y oportunidades ambientales existentes.

Definición de los elementos de identidad tanto del paisaje como de lo construido, pasando a considerarlos elementos clave de la nueva ordenación.

Estructura urbana que responda a los criterios avanzados de densidad, mezcla de usos, creación de empleo junto a zonas residenciales, equipamientos locales en todos los barrios, sistema de espacios públicos y de zonas verdes distribuido equitativamente en todo el núcleo y accesible por itinerarios para peatones y ciclistas.

9.4.3 Movilidad sostenible

En la base de urbanismo modelo y de las transformaciones que ha sufrido la estructura de la ciudad clásica se sitúa la aparición del vehículo privado su extraordinaria generalización como modo de transporte predominante, utilizado cada vez mas asiduidad por un numero mayor de personas de cualquier desplazamiento, independientemente de la distancia a recorrer y de su eficacia como modo de transporte. (Gobierno Vasco, 2003)

Criterios de movilidad sostenible:

Establecer una red de paseos peatonales y camino para la circulación segura y agradable en bicicleta que surque todo el entorno construido y relaciones en particular centros de atracción y equipamientos, como colegios, guarderías, parques periféricos, centros de salud, zonas comerciales.

Garantizar el transporte público y la buena accesibilidad peatonal y en bicicleta para cualquier nuevo desarrollo urbano, conectando con los espacios urbanos existentes.

9.4.4 Rehabilitación y recuperación de zonas urbanas

“Hacer ciudad sobre la ciudad”. El urbanismo sostenible debe centrarse en la regeneración de zonas urbanizadas degradadas. Rehabilitando centros históricos sin perder su cualidad de centros populares o propiciando una intervención fuerte basada en la recualificación del sistema de espacios públicos y recuperando las zonas periféricas para la vida urbana de calidad.

Criterios para la rehabilitación y recuperación de zonas urbanas:

Promover proyectos de desarrollo local comunitario, en los barrios con económica en declive, favoreciendo la incorporación de todos los sectores sociales y de los agentes económicos.

Aplicar la arquitectura y el urbanismo bioclimáticos a los procesos de regeneración del tejido, aprovechando las condiciones ambientales para crear confort en los espacios interiores y exteriores.

9.4.5 Planes urbanísticos integrados.

El cambio de lógica que supone incorporar la sostenibilidad ambiental, económica y social al planeamiento implica que se incorporen objetivos claros a los instrumentos de planeamiento

municipal. El cambio de lógica debe impregnar la filosofía y las formas de hacer a todas las escalas del planeamiento y en todas las fases de su desarrollo.

Criterios para un enfoque integrador de los planes urbanísticos:

Desarrollar planes integrados territoriales que propongan un uso mixto del suelo, limitando las superficies afectadas por el crecimiento residencial, terciario, industrial o de transporte.

Apoyar la regeneración de los espacios urbanizados con densidades medias y cierta compacidad, con densidad suficientes para suministrar eficientemente servicios locales, transporte público y permitir el desarrollo de la vida local.

Diseñar la red de espacios públicos como elemento clave de la estructura urbana, garantizando su confortabilidad, continuidad y adecuación para que se convierta en el espacio del intercambio u la comunicación para todos los sectores de la ciudadanía.

9.5 IDENTIFICACIÓN DE LAS CARACTERÍSTICAS DEL TERRITORIO

9.5.1 FLORA

Entre los principales aspectos de la integración del medio ambiente al urbanismo esta la identificación de las características naturales del territorio como la flora, puesto que conociendo la vegetación nativa y existente se podrá generar la articulación del proyecto sin realizar una integración agresiva.

“La ciudad de Villavicencio se caracteriza por su singular topografía, que cuenta con dos sectores bien diferenciados, el pie de monte de la Cordillera Oriental y el Llano propiamente dicho. Quizá esta unión de ecosistemas, unos de sabana y otros de montaña, PROYECTO DE INTEGRACIÓN URBANA CIUDAD EDUCATIVA 12 aportan a Villavicencio su alta diversidad de especies de árboles.” (Universidad Antonio Nariño, 2007) Las especies recomendadas para el fortalecimiento de la Estructura Ecológica Principal de Villavicencio son las siguientes: Acacia forrajera, Balso, Búcaro, Cábulo, Ceiba, Ceiba, pentandra, Chachafruto, Gallinero, Guadua, guadua, Guamo Guásimo, Guayabo, Guayacán flor amarillo, Iguamarillo, Mamón, Matarratón, Ocobo Palo de cruz, Samán, Totumo, Crecentia kujete, Cecropia peltata, Zapote.



Ilustración 24. Ficha técnica Ocobo

Elaboración propia



Ilustración 25. Ficha técnica Caballero de la noche

Elaboración propia

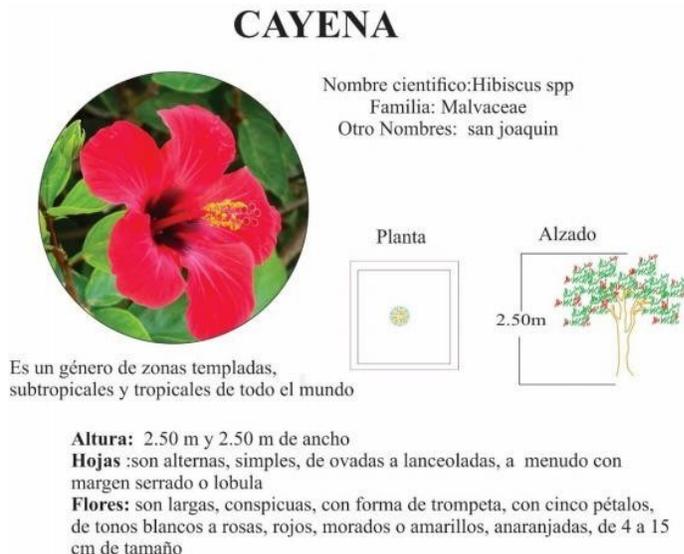


Ilustración 26. Ficha técnica Cayena

Elaboración propia

IXORA



Nombre científico: *Ixora coccinea*
 Familia: Rubiaceae
 Otro Nombres: cocinia, arsénico

Planta



Alzado



La Ixora es una preciosa planta arbustiva que produce magníficas inflorescencias que recuerdan mucho las flores de la hortensia.

Altura: 3M
Hojas: verde-grisáceo , simples, opuestas, elípticas , (3-4 hojas por nudo).
Gama de colores; color variable del rosa, al rojo, al amarillo, al salmón según la variedad, asociadas en corimbos que contienen de 10 a 50 flores.
Tallo: ramificado desde la base, semileñoso con cicatrices foliares

Ilustración 27. Ficha técnica Ixora

Elaboración propia

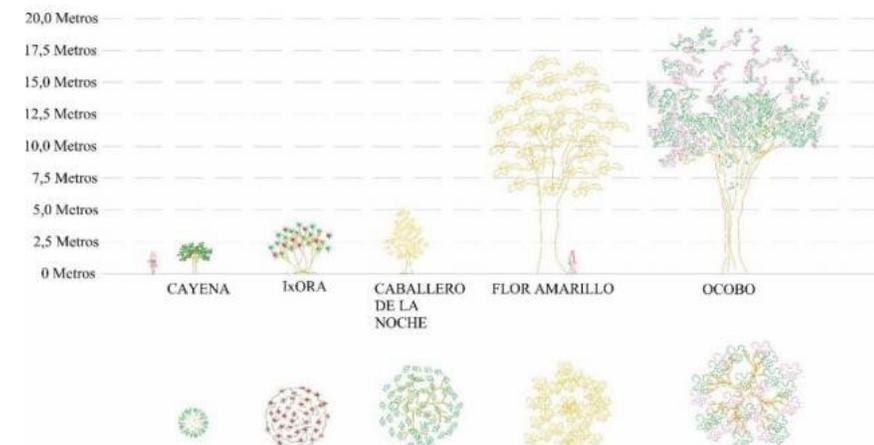


Ilustración 28. Ficha técnica general

Elaboración propia

9.6 BARRIO SAN BENITO

Al margen izquierdo de la Avenida Puerto Lopez se encuentra ubicado el barrio San Benito, caracterizado por tener el 21 % de sus predios en función de Vivienda y el 79% restante en comercio de diferentes tipos.

Sin embargo en los últimos años se ha presentado un conflicto de usos del suelo tras el desarrollo de actividades lúdicas de venta de alcohol, bares, billares y establecimientos de servicios sexuales. Lo que ha generado un descontento en los habitantes del sector. Posteriormente en el Plan de ordenamiento territorial de Villavicencio del año 2015, se decalaron algunos predios como áreas lúdicas avalando el funcionamiento de estos. (Concejo Municipal de Villavicencio , 2015)



Ilustración 29. Diagrama Estadístico de tipo de actividades del sector

Fuente: Documento técnico de Soporte Componente Urbano POT

9.6.1 La comunidad del barrio San Benito

El 1ero de febrero de 2018, quedó radicado el oficio de constitución del Comité de Impulso de Áreas Lúdicas en Villavicencio, por medio del cual habitantes de los sectores en los que funcionan establecimientos de diversión nocturna. (Alzate, 2018)

El jueves 18 de octubre de 2018 se anunció en el periódico Llano Siete Días el cabildo sobre las zonas lúdicas de Villavicencio que tendría lugar el martes 23 de octubre en la biblioteca German Arciniegas. En el cabildo hablaron 23 comunidades de los 12 barrios donde están permitidas las zonas lúdicas, según quedó consignado en el Plan de Ordenamiento Territorial de 2015.

Según Fernando Ómbita, presidente de la Junta de Accion Comunal del barrio San Benito, desde que se declaró el barrio como zona lúdica “ha aumentado la inseguridad” y los residentes no están de acuerdo con que se cambie la vocación residencial. Hay que implementar “desarrollo urbanístico

diferente que le dé el realce que debe tener el barrio San Benito y no mandarle cuatro manzanas de perdición que lo único que haría sería acabar con las familias tradicionales del barrio San Benito”. (Alzate, 2018, pág. 5)



Ilustración 30. Artículo del periódico Llano Siete Días tomado del mismo

Fuente: Periódico Llano Siete Días (Alzate, 2018)

Tras el cabildo del 23 de octubre de 2018, la administración municipal ratificó la medida de modificar el Plan de Ordenamiento Territorial del 2015.

9.7 INSEGURIDAD BARRIO SAN BENITO EN MEDIOS DE COMUNICACIÓN

“La inseguridad en el barrio San Benito se ha aumentado terriblemente, de igual forma la venta de servicios sexuales” manifestó Fernando Ombita, vocero del barrio San Benito.

El vocero del barrio San Benito Fernando Ombita, insistió ante la plenaria del concejo municipal de Villavicencio adelantar lo más pronto posible la revisión excepcional del POT – Plan de Ordenamiento Territorial –, según Ombita, las zonas lúdicas que fueron establecidas dentro del San Benito y que están decretadas en el POT están afectando el sector, al parecer, a

la hora de realizar el plan de ordenamiento no tuvieron en cuenta que dicho barrio es residencial, comercial y con una tendencia industrial, a esto se le suma que es un corredor estudiantil donde transitan cerca de 17.000 jóvenes.

“Esto lo hemos llevado a diferentes instancias, con el alcalde y la gobernadora conformamos algo que se llamó la mesa de seguimiento que funcionó por dos o tres meses, el secretario sabe que eso es cierto y que no volvimos a reunirnos, no sé por qué nos clausuraron la mesa de seguimiento. En ese orden de ideas San Benito ha estado muy pendiente de lo que es la zona lúdica, problemas hay en cantidad, en el San Benito la inseguridad se ha aumentado terriblemente, de igual forma la venta de servicios sexuales han aumentado, por más que hemos ido, la policía ha colaborado, han ido diferentes secretarías, pero los males llamados prostíbulos siguen su auge” aseguró el vocero del barrio San Benito.

Ombita resalta que en el mismo acuerdo del POT se estipula que no puede haber colindancia entre las zonas lúdicas, la zona residencial, iglesias y colegios, donde cita verbalmente el artículo 239 párrafo 1 numeral 1 establecidos en los acuerdos, el cual habla de las distancias de las zonas lúdicas. (Gómez, 2018)

Artículo 239 párrafo 1 numeral 1: “No se permitirá la colindancia entre las áreas, zonas o sectores donde se permitan los usos residencial e institucional educativo con aquellas áreas, zonas o sectores donde se prevea la ubicación de los usos de alto impacto referidos a la explotación y comercio de sexo actividades afines”.

Lo que más aqueja a la comunidad es el tiempo restante para llevar a cabo la revisión excepcional del POT, la preocupación es que no se alcance a realizar en el poco tiempo que queda para así poder reevaluarla. (Gómez, 2018)

9.8 EQUIPAMIENTOS ESTRUCTURANTES SOBRE EL EJE VIAL AVENIDA PUERTO LÓPEZ

Reconocidos como equipamientos, representativos dentro de la ciudad de Villavicencio.

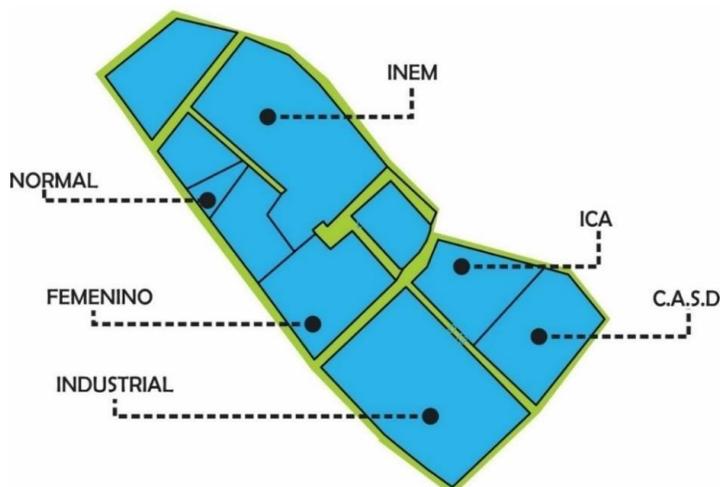


Figura. Localización de los equipamientos Educativos

Elaboración propia

9.9 AUSENCIA DE EQUIPAMIENTOS COMPLEMENTARIOS

Los equipamientos están definidos por el Acuerdo 287 del 2015 como:

“El conjunto de espacios, libres o edificados de propiedad pública o privada, destinados a la prestación efectiva de los servicios básicos, de soporte de la ciudad, de movilidad y de servicios públicos, por medio del acondicionamiento, adecuación y/o construcción de la infraestructura e instalaciones necesarias para la satisfacción de necesidades de los habitantes y cuya función es la de facilitar el desarrollo armónico de la colectividad.” (Concejo Municipal, 2015, pág. 145)

La actividad principal que se desarrolla en el sector es la educativa, la cual debe complementarse con otras actividades para cumplir con las dinámicas urbanas que se forman alrededor para los estudiantes y habitantes del sector.

Las instituciones educativas, cuyo objetivo es la formación intelectual, preparación y capacitación de los ciudadanos para el desempeño de actividades productivas, culturales y sociales, están clasificados en los equipamientos básicos definidos como “aquellos equipamientos que están destinados a la prestación de servicios y atención al ciudadano y que satisfacen necesidades individuales o colectivas, comunitarias o de agrupación”. (Concejo Municipal, 2015, pág. 147)

Además el Plan de Ordenamiento territorial, en el artículo 221 categoriza los equipamientos de acuerdo a “la cantidad e intensidad de los impactos que genera un equipamiento, así como la

capacidad de complementar y de brindar cobertura a las demandas esenciales de servicios para su entorno vecinal, en especial con el uso de vivienda”. (Concejo Municipal, 2015, pág. 149).

Según lo anterior, las instituciones Educativas, objeto de investigación, están dentro de la categoría número 2, siendo:

“Aquellos equipamientos que por las características de su función principal pueden generar impactos negativos, principalmente en términos de movilidad y ruido. Se pueden localizar en las Áreas de Actividad Moderada e Intensiva. Pertenecen a esta categoría los clasificados como equipamientos básicos, de Soporte de Ciudad, Movilidad y servicios públicos de cobertura local, comunal, municipal y regional.” (Concejo Municipal, 2015, pág. 149)

De acuerdo a esto, las instituciones educativas son compatibles con instituciones de carácter cultural, deportivo, recreativo, bienestar social, de salud, puntos de intermodalidad, seguridad y defensa ciudadana, siempre y cuando el nivel de cada equipamiento este dentro de la categoría asignada y la cobertura permitida.

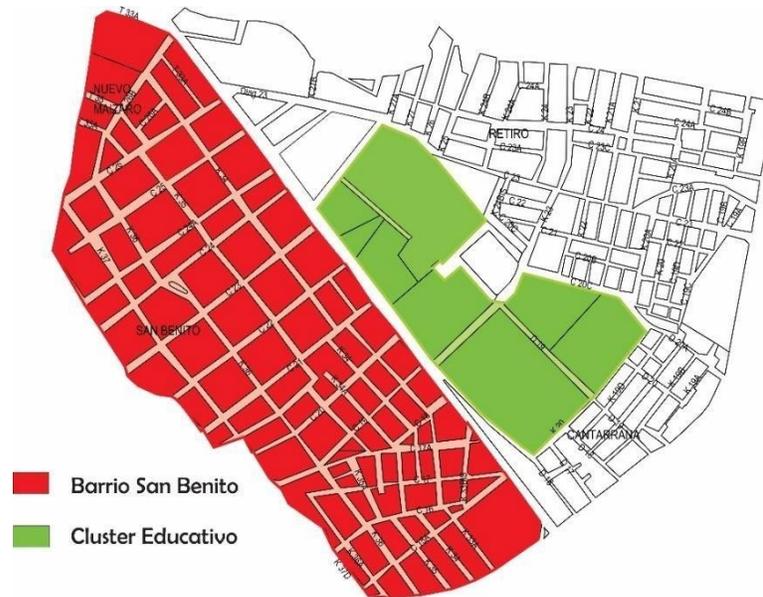


Ilustración 31. Ubicación General Del sector Barrio San Benito, Donde se manejan unos ejes comerciales

Elaboración propia

9.10 CONFLICTO DE USOS

El conflicto por uso del suelo se presenta cuando el uso del suelo no corresponde al uso asignado para dicho suelo, de acuerdo con las actividades que en él se puedan desarrollar.

Los usos de suelo son definidos en el artículo 282 del Plan de ordenamiento vigente como “el conjunto de actividades que se clasifican con base en sus funciones y dinámicas socioeconómicas, las cuales deben garantizar la eficiencia en la utilización del suelo, la coexistencia con los demás usos y la armónica ocupación del territorio.” (Concejo Municipal, 2015, pág. 210)

Los usos del suelo urbano para el Municipio se clasifican en:

1. Vivienda
2. Comercial
3. Industria
4. Equipamientos

Uno de los objetivos del plan de ordenamiento vigente es la Funcionalidad, donde busca organizar la estructura espacial del territorio determinando los usos del suelo bajo los criterios de complementariedad, armonía, funcionalidad, racionalidad e identidad cultural.

Además, es deber del Concejo Municipal “reglamentar los usos del suelo y, dentro de los límites que fije la ley, vigilar y controlar las actividades relacionadas con la construcción y enajenación de inmuebles destinados a vivienda”, como se evidencia en el artículo 313 de la Constitución Política de Colombia de 1991.

9.11 TRATAMIENTO DE CONSOLIDACIÓN

En el artículo 267 del Acuerdo 287 del 2015, se definen los tratamientos de consolidación como:

“Zonas urbanizadas y/o desarrolladas de la ciudad que de acuerdo a la capacidad de soporte del sector, respecto a servicios públicos, movilidad, espacio público, equipamientos y estructura predial deben consolidarse con un patrón de densidad y ocupación en coherencia con el modelo de ocupación territorial. Este tratamiento

busca potenciar las calidades urbanísticas y dar solidez al entorno urbano permitiendo en algunos casos incrementar el potencial constructivo.”

Además, el acuerdo mencionado anteriormente, diferencia tres modalidades de tratamiento de consolidación definidas así:

1. Consolidación de Manzana (CM). Los predios urbanos urbanizados o edificados podrán desarrollarse hasta una altura de dos (2) pisos y deberán cumplir con las normas establecidas en el presente Plan, que le sean aplicables.

2. Consolidación de Plataforma (CP). Los predios urbanos urbanizados podrán incrementar moderadamente la altura máxima de construcción hasta cinco (5) pisos siempre y cuando cumplan con todas las disposiciones de volumetría, habitabilidad, cesiones urbanísticas y estacionamientos establecidos en el presente plan.

3. Consolidación en Altura (CA). Los predios urbanos urbanizados localizados en esta modalidad de tratamiento podrán incrementar la altura de construcción a siete (7) pisos o más, siempre y cuando cumplan con todas las disposiciones de volumetría, habitabilidad, cesiones urbanísticas y estacionamientos establecidos en el presente plan.

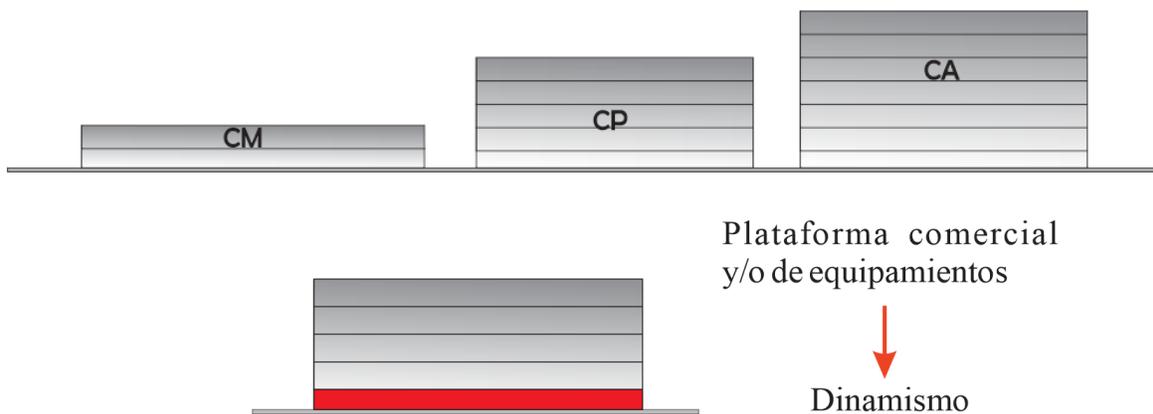


Ilustración 32. Esquema de tratamiento de consolidación

Elaboración propia

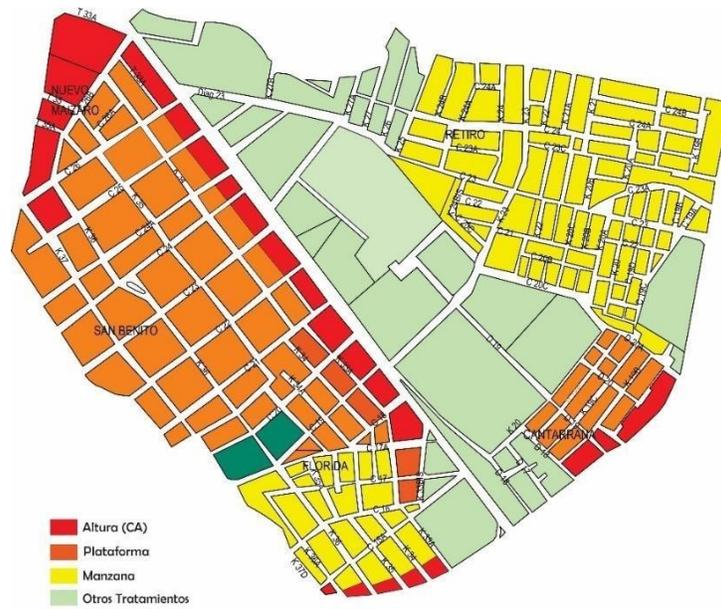


Ilustración 33. Esquema de tratamientos de consolidación en el proyecto.

Elaboración propia

10 MARCO CONCEPTUAL

10.1 RED PEATONAL

Cumple la función de conectar el sistema vial con los demás sistemas contenidos en el norte, las centralidades, las zonas de servicios, las actividades urbanas, los centros generadores y los receptores de tráfico. La red peatonal está integrada por plazas, plazoletas, alamedas, pasos peatonales y enlaces peatonales a desnivel, controles ambientales y andenes. (Acuerdo n° 287, 2015, art.118)

10.2 EQUIPAMIENTO

Espacio o edificio destinado a proveer a los ciudadanos de los servicios sociales de carácter formativo, cultural, de salud, deportivo recreativo y de bienestar social y a prestar apoyo funcional a la administración pública y a los servicios urbanos básicos de la ciudad.

10.3 EQUIPAMIENTOS ESTRUCTURANTES URBANOS.

Entiéndanse como aquellos equipamientos de naturaleza pública, privada o mixta que son esenciales para el soporte de las actividades propias de la ciudad y que brindan los servicios necesarios para la satisfacción de necesidades de los habitantes y el desarrollo armónico de la colectividad. (Acuerdo n° 287, 2015, art.225)

10.4 SEGURIDAD.

Se define a la seguridad como “la ausencia de peligro, daño o riesgo.” (Foro de seguridad, s.f.). Cristina Gamazo utiliza dos términos para hablar de seguridad, por un lado, la seguridad objetiva y por otro lado la seguridad subjetiva, definiendo a seguridad ciudadana objetiva como

“Conjunto de sistemas de protección de la vida y los bienes de los ciudadanos ante los riesgos o amenazas provocados por distintos factores. Está vinculada tanto a factores sociales de respeto a la vida, la integridad física y patrimonio de los otros, como al libre ejercicio de las libertades, económicas, políticas y sociales necesarias para el normal funcionamiento de la sociedad y la comunidad.” (Gamazo, 2013)

Y define la seguridad ciudadana subjetiva como “la sensación de temor que tiene un individuo ante riesgos que puedan ocasionarse en un futuro que es incierto. Genera arquetipos, roles, expectativas y estigmatizaciones respecto al tema de la seguridad.”

(Gamazo, 2013).

Por lo tanto, al hablar de un lugar seguro, se debe trabajar los dos términos, generando la protección adecuada para la vida y los bienes de los ciudadanos, y que además no existan sensaciones negativas a la hora de interactuar en el sector a trabajar.

10.5 INSEGURIDAD

Se define la inseguridad como un flagelo que atañe al ciudadano en general y lo convierte en un ser cercado, limitado en su libertad, auto vigilado, temeroso y en constante sensación de acoso. (Galeano)

10.6 SOSTENIBILIDAD URBANA

La sostenibilidad urbana es una visión relativamente actual que une la protección de ecosistemas, participación social y desarrollo económico equitativo para resolver las problemáticas sociales existentes e incrementar nuestra calidad de vida.

De este modo, entendemos el concepto de sostenibilidad urbana como la búsqueda del desarrollo de un medio urbano que no degrade el entorno y disminuya el impacto en el mismo, equilibrando las necesidades ambientales, sociales y ecológicas.

Este tipo de ciudades surge como respuesta a la alerta originada como consecuencia del agotamiento de las materias primas, el desbalance ecológico y el cambio climático. (Cerma y Arriaxa, 2019)

10.7 MEDIO AMBIENTE

El medio ambiente es un conjunto equilibrado de elementos que engloba la naturaleza, la vida, los elementos artificiales, la sociedad y la cultura que existen en un espacio y tiempo determinado.

El medio ambiente está conformado por diversos componentes como son los físicos, los químicos y los biológicos, así como, los sociales y los culturales. Estos componentes, tangibles e intangibles, se encuentran relacionan unos con otros y establecen las características y el desarrollo de la vida de un lugar.

Ejemplos de estos factores son los animales, las plantas, los seres humanos, el suelo, el aire, el agua, el clima, la geología, las expresiones culturales, las relaciones sociales y económicas, la ocupación laboral, el urbanismo, los enfrentamientos armados, entre otros. (Significados.com, s.f.)

10.8 TRANSPORTE NO MOTORIZADO

El TNM se refiere a los modos de desplazamiento impulsados por el cuerpo humano que no generan emisiones contaminantes; es decir, caminar, andar en bicicleta, monopatín, patines, etc. (Hook, 2010)

Otros vehículos que cumplen con esta definición son los bicitaxis y las bicicletas de carga. De igual manera, se debe aclarar que las bicicletas eléctricas y otros vehículos que se asemejan a la bicicleta, pero que tienen algún tipo de motor, no forman parte del TNM y no deben tratarse como tal (Cherry, 2009)

10.9 REHABILITACIÓN URBANA

El Diccionario de la Real Academia de la Lengua Española define “rehabilitar” como “habilitar de nuevo o restituir a alguien o algo a su antiguo estado”. A primera vista, esta definición conduce a pensar que el proceso de rehabilitación determina el retorno a un estado anterior, perdido por cualquier razón, lo cual implicaría una recuperación de la forma de ser original de algo o alguien. En este caso, este algo se trata de la ciudad o el entorno urbanizado, por lo que se podría concluir que la rehabilitación urbana es entonces la restitución del entorno urbano a su estado anterior.

10.10 CIUDAD

Las ciudades vienen asociándose con sociedades donde explotación y estado están presentes: la especialización de trabajos urbanos y rurales se vincula a disimetrías sociales. Sin embargo, la especialización (reparto de tareas) y las ciudades no presuponen la explotación de un grupo sobre otro. La división de tareas en la producción de cuerpos, reproducción biológica de nuestra especie, es sexual y sólo las mujeres la llevan a cabo. Si esperamos reciprocidad que compense ese trabajo femenino, también podemos esperar compensaciones en otros trabajos especializados. La ciudad es una comunidad de asentamiento base sedentario que no produce los alimentos que necesita, es mayor que las comunidades rurales que producen comida, y tiene lugares de encuentro. Y puede existir en sociedades basadas en la reciprocidad. Las ciudades conocidas por fuentes escritas son parte de sociedades patriarcales y explotadoras, pero las sociedades ágrafas de la prehistoria, 99% de la historia humana,

sólo están documentadas desde la arqueología. Ahí podemos encontrar casos donde no encaja la ecuación especialización-ciudad-estado-explotación. Un caso en curso de investigación es el horizonte de hace 5.000 años en el Sudeste ibérico. (Martínez, 2003)

10.11 URBANISMO

El urbanismo constituye la organización u ordenación de los edificios y los espacios de una ciudad acorde a un marco normativo. Es por tanto una disciplina que define teniendo en cuenta la estética, la sociología, la economía, la política, la higiene, la tecnología, el diseño de la ciudad y su entorno. Se ocupa tanto de los nuevos crecimientos como de la ciudad ya existente y consolidada a fin de mantenerla o mejorar sus infraestructuras y equipamientos.

En este diseño de la ciudad el ayuntamiento, mediante el planteamiento, establece unas categorías de suelo en función del uso que se vaya a hacer. Es lo que se conoce de forma genérica como clasificación y calificación del suelo. Aunque puede variar la nomenclatura de una comunidad autónoma a otra, de forma genérica estas clases de suelo son:

El suelo rústico o no urbanizable: son los terrenos destinados a labores agropecuarias, bosques, etc.

El suelo urbanizable: son los terrenos destinados a convertirse en parte de la ciudad pero que todavía tienen un carácter rural o no urbanizable.

El suelo urbano: son los terrenos que ya forman parte de la ciudad.

Esta clasificación se encuentra recogida en los esquemas de los Planes Generales de los municipios. Para que un suelo pueda pasar de suelo rústico a urbanizable o urbano es necesario que tenga redactado un planteamiento general o de desarrollo en el que se especifique qué clase de suelo es y qué necesita para su transformación. (Sociedad de Tasación, 2017)

10.12 ESPACIO PUBLICO

El espacio público es el lugar común de la ciudadanía, de quienes habitamos o visitamos a la Barranquilla Imparable.

Los espacios públicos equipan a las ciudades, congregan a la gente y promueven sus procesos de socialización y el establecimiento de un sentido de identidad colectiva, por ello resulta esencial que en las ciudades exista una adecuada planeación y un debido control.

El espacio público está conformado por vías, andenes, plazas, plazoletas, bulevares, parques, zonas verdes, mercados, galerías comerciales, estadios, corredores portuarios, estaciones de transporte masivo y todos los espacios que son para el uso y disfrute de todos.

También las zonas de circulación son espacio público como jardines y algunas zonas que se comparten entre espacio público y privado como las terrazas, parqueaderos y antejardines. (Alcaldía de Barranquilla , 2020)

10.13 MOBILIARIO URBANO

El mobiliario urbano le otorga funcionalidad y dota al espacio público, son considerados como mobiliario los paraderos, luminarias, bancas, dotación de parques, semáforos, hidrantes y todos los elementos que están ahí para hacernos la vida más cómoda y generar orden. (Alcaldía de Barranquilla , 2020)

10.14 TERRITORIO

A lo largo de la historia, muchas de las grandes guerras han sido causadas por el interés de ganar o apoderarse de territorio ajeno. Esto se debe a que, entre mayor sea el territorio que se posea, habrá más riquezas y más desarrollo.

El territorio es el elemento fundamental del Estado, pues sin territorio no hay Estado. El territorio es una parte de la superficie del mundo que pertenece a una nación; dentro de esa superficie se crea un país que es habitado por un pueblo que tiende a tener las mismas costumbres y hábitos, país que mediante el uso de fronteras o límites territoriales delimita su territorio respecto del de las naciones vecinas.

Sin embargo, el territorio no se conforma únicamente a partir de determinadas porciones de tierra, pues del territorio hacen parte también los ríos, el espacio aéreo, los mares, golfos, puertos, canales, bahías, etc. que se encuentran dentro del país. Esto quiere decir que un país es dueño también de

determinados espacios aéreos y acuáticos, y que en el caso de una invasión o un ataque, puede utilizar su espacio aéreo y sus mares o ríos de la forma en que lo considere necesario para defender su soberanía. Esta es la razón por la cual los Estados, tanto hoy como en el pasado, hayan defendido con tanto ahínco y persistencia el territorio. (Geografía, 2017)

El territorio se define como la porción de la superficie terrestre apropiada por un grupo social con el objetivo de asegurar su reproducción y la satisfacción de sus necesidades vitales.(Bailly, Ferras et al., 1995: 606).

10.15 RAMBLA

El término rambla es un término que se utiliza para designar a aquellos espacios urbanos que se caracterizan por ser amplias superficies por las cuales los peatones pueden circular libremente debido a la falta de automóviles. Una rambla no es una calle o avenida peatonal si no que es un espacio particularmente diseñado como turístico y que puede contar o no con puestos y negocios en sus alrededores. Algunos de los ejemplos más conocidos de ramblas son sin dudas los de la ciudad de Barcelona en España, Mar del Plata en Argentina y Montevideo en Uruguay.

Una rambla es una de las formas urbanísticas más bellas y atractivas que una ciudad o centro urbano puede tener. Esto es así porque la rambla es un amplio espacio en el cual se permite la circulación libre de los peatones sin que tengan a él acceso los diferentes tipos de automóviles. Como uno de sus principales fines es justamente brindar más espectacularidad y belleza al trazado urbano, la rambla suele contener varios elementos decorativos además de los funcionales: faros, asientos y bancos, sendas para bicicletas, canteros y numerosos árboles de diverso tipo que le dan color y frescura.

Las ramblas pueden ser un espacio intermedio entre dos calles (lo que sería el espacio central de una gran avenida) con circulación vehicular a ambos lados y con negocios a lo largo de su extensión. Además, las ramblas pueden verse interrumpidas al comenzar las calles transversales, permitiéndose ahí sí el acceso de vehículos motorizados. Estas son algunas de las características de la rambla de Barcelona. Sin embargo, las ramblas de las ciudades costeras de Buenos Aires, Mar del Plata o Montevideo se ubican a lo largo del río o de la costa, siguiendo su forma irregular. Estas por lo general no cuentan con negocios a su alrededor si no que están rodeadas por elementos naturales. (Bembibre, 2010)

10.16 ACCESIBILIDAD

Capacidad potencial de establecer contactos físicos y/o sociales que posee un cierto lugar o grupo social urbano con respecto al resto de la ciudad. Las vías de circulación y los medios de transporte son su principal forma de expresión.

10.17 AMENAZA

Probabilidad de ocurrencia de un fenómeno natural, tecnológico o provocado por el hombre, potencialmente nocivo para las personas, bienes, infraestructura y/o el medio ambiente, dentro de un período específico y en un área delimitada.

10.18 CALIDAD DE VIDA

Situación de la población considerada en función de un conjunto de indicadores relacionados con la satisfacción de sus necesidades, incluyendo entre otros, aspectos socioeconómicos, culturales, ambientales, de seguridad y de su entorno espacial.

10.19 CLASIFICACIÓN DEL SUELO

Determinación del planeamiento urbanístico que consiste en diferenciar tres grandes tipos de usos en el suelo de un municipio. Se diferencian, según su relación con el proceso de urbanización: suelo urbano, suelo urbanizable y suelo no urbanizable.

10.20 DELIMITACIÓN

Acto de establecer los límites de un ámbito cuya función se ha fijado previamente. Se trata de una operación esencial en el conocimiento y comprensión del espacio geográfico y los territorios si se la entiende como el acto que culmina cualquier propuesta de realizar una distinción de parte en aquéllos y, por tanto, también de la regionalización en su más amplio sentido.

10.21 DESARROLLO LOCAL

Desarrollo socioeconómico sustentable, cuyo ámbito territorial corresponde al área de influencia de servicios locales, el que se apoya en la eficaz utilización de los recursos del entorno, físicos, humanos, de capital, etc. y en cuya orientación general tiene un protagonismo importante la comunidad local. Los recursos utilizados podrán ser propios del área, en un desarrollo endógeno, o parcialmente provenientes de otras áreas.

10.22 DESARROLLO TERRITORIAL

Proceso de cambio progresivo, que propicia la armonía entre: el bienestar de la población, el uso del territorio, la conservación y protección de los recursos naturales, y de las actividades productivas; a efecto de lograr el mejoramiento en la calidad de vida de la población, bajo un enfoque de auto-sustentación.

10.23 DETERMINACIONES

Cada una de las diferentes normas, criterios y orientaciones, tanto de carácter escrito como gráfico, que se contienen en los instrumentos de ordenación del territorio, planeamiento y gestión urbanística.

10.24 EDIFICABILIDAD

Se define la edificabilidad total de un polígono como el total de metros cuadrados construibles dentro de su perímetro. La edificabilidad media se obtiene como cociente entre la edificabilidad total del polígono y la superficie total del mismo.

10.25 ESCENARIOS

Conjunto de variables estructuradas en escenas descriptivas de una situación de origen y de los acontecimientos intermedios que conducen a una situación final, de modo tal que ese conjunto de variables y acontecimientos sean coherentes.

10.26 LOCALIZACIÓN

Lugar que ocupa un hecho o un objeto determinado. Se trata de un término que guarda estrecha relación con los de situación y emplazamiento.

10.27 MANZANA O CUADRA

Unidad de división del suelo, delimitada por alineaciones oficiales de vías públicas.

10.28 MEDIO AMBIENTE

Es el compendio de valores naturales, sociales y culturales existentes en un lugar y un momento determinado, que influyen en la vida material y psicológica del hombre y en el futuro de generaciones venideras.

10.29 MUNICIPIO

Entidad local básica de la organización territorial del estado. Institución política representativa dotada de autonomía para la gestión de los intereses de la colectividad correspondiente y, en consecuencia, de personalidad jurídica y plena capacidad para el desempeño de sus funciones. La atribución de sus competencias municipales emana de la legislación del estado y de las comunidades autónomas.

10.30 ORDENACIÓN DEL TERRITORIO

Política que se ocupa de la presencia, distribución y disposición en el territorio de aquellos hechos a los que se confiere la capacidad de condicionar o influir en el desarrollo y bienestar de sus habitantes.

10.31 PAISAJE

Cualquier parte del territorio tal como la percibe la población, cuyo carácter sea el resultado de la acción y la interacción de factores naturales y/o humanos (Convenio Europeo del Paisaje).

10.32 PATRIMONIO CULTURAL

Está constituido por los bienes y valores culturales que poseen un especial interés histórico, artístico, arquitectónico, urbano, arqueológico, testimonial y documental, además de las manifestaciones musicales, literarias y escénicas y las representaciones de la cultura popular.

10.33 PLAN DE DESARROLLO

Instrumento de previsión e impulso de la economía a corto y medio plazo. El concepto de desarrollo incluye actualmente otros significados complementarios al desarrollo económico, como el desarrollo sostenible o el bienestar social.

10.34 PLANIFICACIÓN TERRITORIAL

Son procesos progresivos orientados a la asignación de usos territoriales, sobre la base de diferentes alternativas aplicables a un territorio determinado.

10.35 PREDIO

Inmueble deslindado de las propiedades vecinas, con acceso a una o más zonas de uso público o comunal, el cual debe estar debidamente alinderado e identificado con su respectivo folio de matrícula inmobiliaria y su cédula catastral

10.36 RIESGO

Contingencia o proximidad de un daño, que puede ocasionar pérdida de vidas humanas, personas damnificadas, daño en propiedades o interrupción de actividades económicas, debido a un fenómeno natural o de origen antrópico no intencional.

10.37 USOS DEL SUELO

Conjunto de aprovechamientos y funciones que se dan a la superficie terrestre. Hay dos grandes tipos: suelo rústico (destinado a aprovechamientos agrícolas, ganaderos, forestales) y suelo urbano (excluido de las anteriores utilizaciones y ocupado por la edificación, los solares, el viario urbano y los espacios verdes urbanos).

Uso predominante: El uso característico de un ámbito, de tal forma que sea mayoritario respecto del aprovechamiento total del mismo.

Uso compatible: Todo uso respecto del cual resulte admisible su coexistencia con el uso predominante del ámbito de que se trate.

Uso prohibido: Todo uso incompatible con el uso predominante del ámbito de que se trate; en suelo rústico, todo uso incompatible con su régimen de protección.

Uso provisional: Uso para el que se prevea un plazo de ejercicio concreto y limitado, sin que resulten relevantes las características constructivas.

11 GENERALIDADES DEL PROYECTO

La propuesta de integración socio ambiental del sector entre la glorieta de Postobón y el parque de los estudiantes de la ciudad de Villavicencio – meta, se encuentra dentro del presente plan de ordenamiento territorial como un proyecto de renovación urbana el cual se consolida por medio de proyectos estratégicos (PER) , la renovación urbana definida por el POT ; requieren introducir modificaciones sustanciales al uso y aprovechamiento del suelo y mejorar las condiciones del espacio público, para detener procesos de deterioro físico y ambiental o con el fin de obtener un mejor aprovechamiento de la infraestructura instalada.

11.1 AMPLIACIÓN DE LA VÍA PUERTO LÓPEZ

Lo que se busca con esta propuesta es la reactivación de todo el sector a intervenir y el desarrollo de los objetivos planteados por el POT para este PER. Donde incluye ampliar la avenida puerto López y también disminuir la carga de esta para mejorar las condiciones de seguridad de los estudiantes de las instituciones educativas a través de accesos seguros por la Diagonal 19. El impacto de este proyecto integrado a su entorno urbano, ayudará a promover la ampliación de niveles de movilidad ya sea (peatonal, bicicleta y vehicular), también la creación de espacio público el cual tendrá un plus de identidad cultural llanera que es lo que busca el presente plan de ordenamiento para la ciudad de Villavicencio. La propuesta urbana vial responde a la integración no solo del sector, sino que también de la ciudad, mediante la generación de un eje vial (urbano) que integre los principales objetos arquitectónicos con vocación educativa del sector, además de la generación de espacios urbanos de reunión donde se puedan realizar actividades culturales, buscando la recuperación en todos los ámbitos del sector.

Dado que, como se nombra en la teoría de los sistemas (Bertalanffy, 1969) la ciudad es el espacio público, donde ese espacio público se convierte en las venas de la ciudad, por donde todo se conduce por sistema de red peatonal. Entendiendo esto como los perfiles viales forman parte de este espacio público debido a los elementos que lo componen. De tal modo se requiere que todos los perfiles viales cumplan con la demanda de población a la que se enfrentan.

11.1.1 Perfil vial – puerto López

La ampliación de esta vía se consolida respecto al alto flujo vehicular en esta zona. Debido a que el perfil vial actual no corresponde con el propuesto en el plan de ordenamiento territorial.

Hay que tener en cuenta que la malla vial y específicamente el eje vial vía puerto López es de suma importancia para el desarrollo de la región. De la rotonda más conocida como Postobón hacia el norte el perfil vial cambia a un V3, como se nombra en la figura 24.

Junto a la vía puerto López hacia el costado derecho se encuentra la transversal 27 a, de la cual nace la diagonal 19, la cual tiene como función principal crear accesos seguros para los estudiantes y descongestionar la vía puerto López.



Ilustración 34. Esquema del perfil vial Diagonal 19

Elaboración propia

11.1.2 Alumbrado publico

El alumbrado público es un factor importante para la percepción de seguridad en los habitantes. Por ello se plantea un sistema de alumbrado público para toda la avenida Puerto López con puntos estratégicos teniendo en cuenta las características se deben acoplar lo

dictado por la norma técnica colombiana para el alumbrado público.

Se propone el siguiente tipo de luminaria para espacio público, la luminaria Lithonia DSX1, la cual está diseñada con tecnología LED de alto rendimiento para una distribución de iluminación en áreas superiores, uniformidad y esparcimientos. Es ideal para usos comerciales y municipales como: paisajes urbanos, plazas y estacionamientos al aire libre. (leds, s.f.).

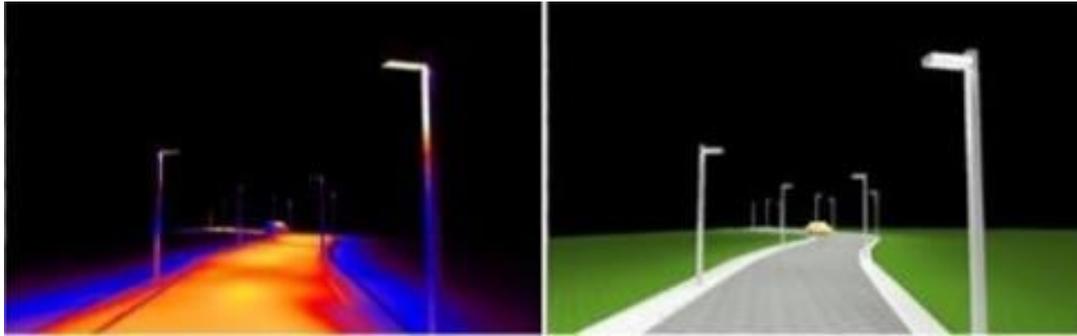


Ilustración 35. Esquema de iluminación led

Fuente: Leds

11.2 CONSOLIDACIÓN DEL BARRIO SAN BENITO

El sector del san Benito según el área de actividad del suelo urbano, con mayores porcentajes son las áreas de actividad moderada y residencial, las cuales predominan en este sector.

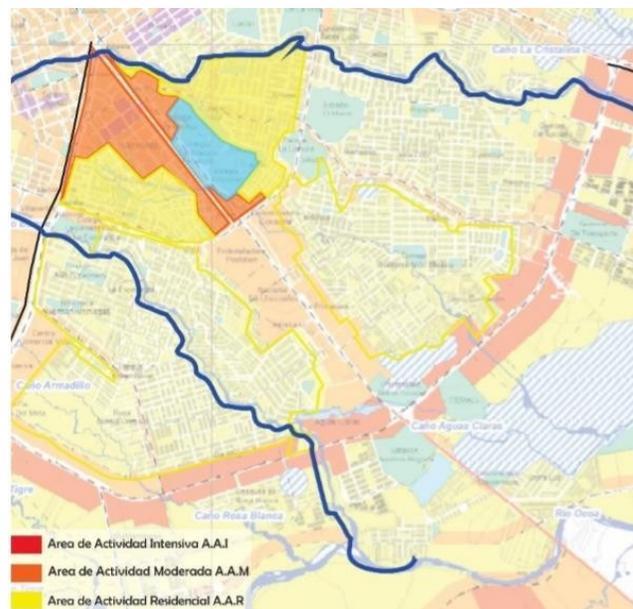


Ilustración 36. Plano de áreas de actividades.

Fuente: Acuerdo 287 del 2015

Lo que busca es un orden y seguir la normativa que indica en uso del suelo y la actividad que se pretende desarrollar, como objetivo busca la organización de la estructura espacial del sector del san Benito y de todo el territorio del municipio.

11.2.1 Tratamiento de consolidación

Este tratamiento busca potenciar las calidades urbanísticas y dar solidez al entorno urbano permitiendo en algunos casos incrementar el potencial constructivo. (Acuerdo 287, 2015, art 267)

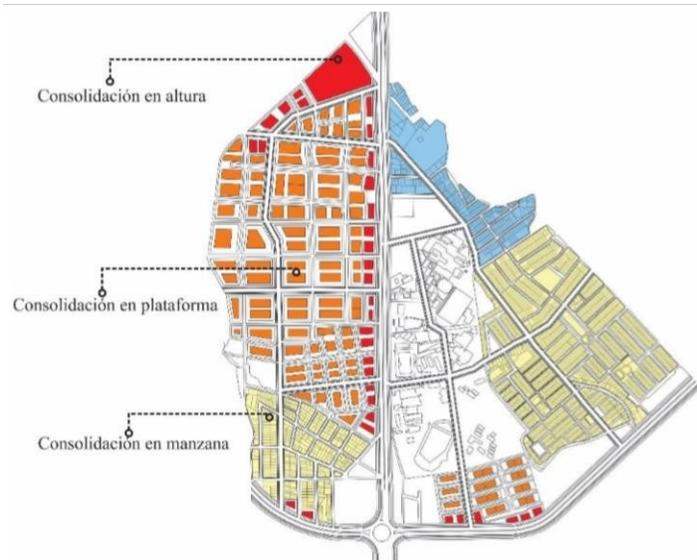


Ilustración 37. Esquema de aplicación del tratamiento de consolidación al proyecto.

Fuente: Acuerdo 287 del 2015. Elaboración propia

11.2.2 Especificaciones en espacio público

Se hace énfasis en los elementos que conforman en el perfil, especificando cada uno de los componentes y materiales a utilizar.

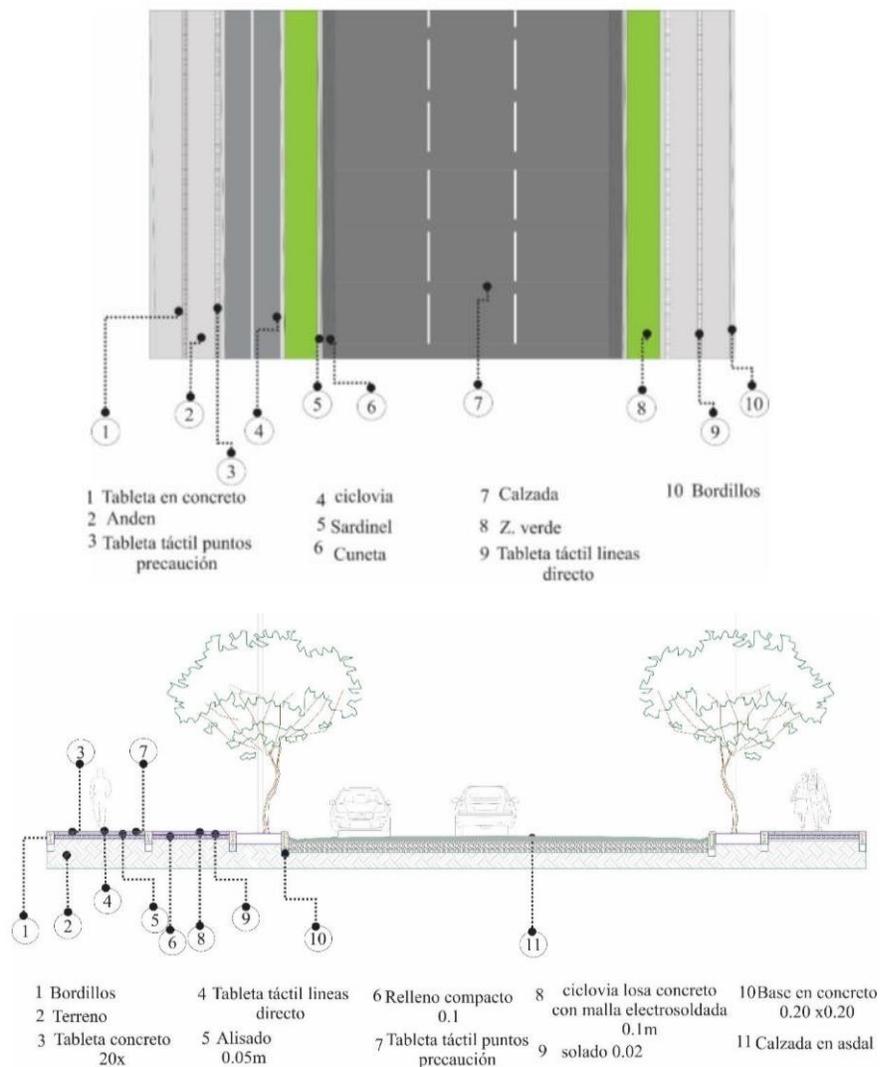


Ilustración 38. Esquema de elementos que conforman el perfil vial.

Elaboración propia

11.3 ESPECIFICACIONES EN EL PERFIL VIAL QUE CONFORMAN EL ESPACIO PÚBLICO

Bordillos: las piezas de piedra o elementos prefabricados de hormigón colocados sobre una solera adecuada, que constituyen una faja o cinta que delimita la superficie de la calzada, la de una acera o la de un andén. (Artículo 672 – 07 bordillos de concreto)

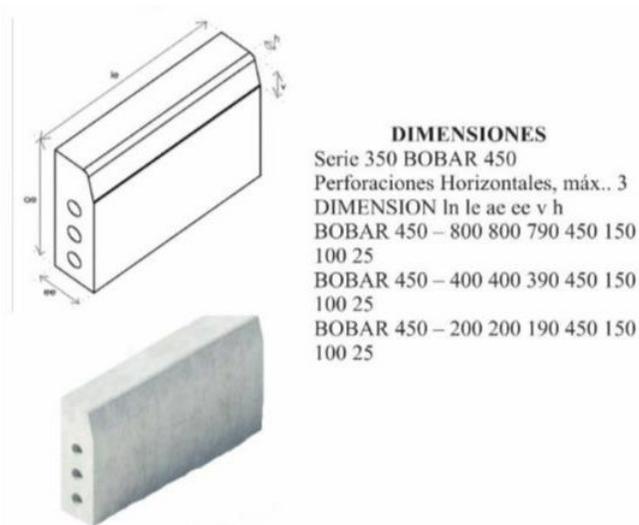


Ilustración 39. Especificaciones técnicas

Fuente: Manual de espacio público

Tableta táctil puntos de precaución: Pieza diseñada con resaltes circulares que avisa de una zona de peligro, su colocación es ideal en aceras con accesos a garajes, vados, etc. Siendo importante para personas invidentes o con visibilidad reducida

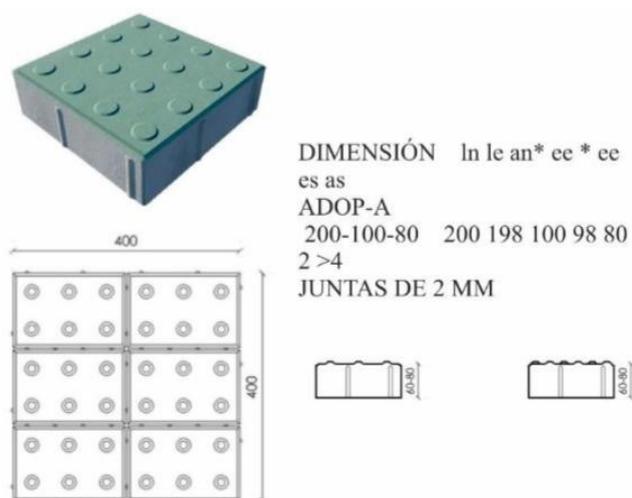


Ilustración 40. Especificaciones técnicas

Fuente: Manual de espacio público

Tableta táctil líneas directo: Pieza diseñada con resaltes lineales que avisa de

una zona de peligro, su colocación es ideal en aceras con accesos a garajes, vados, etc. Siendo importante para personas invidentes o con visibilidad reducida.

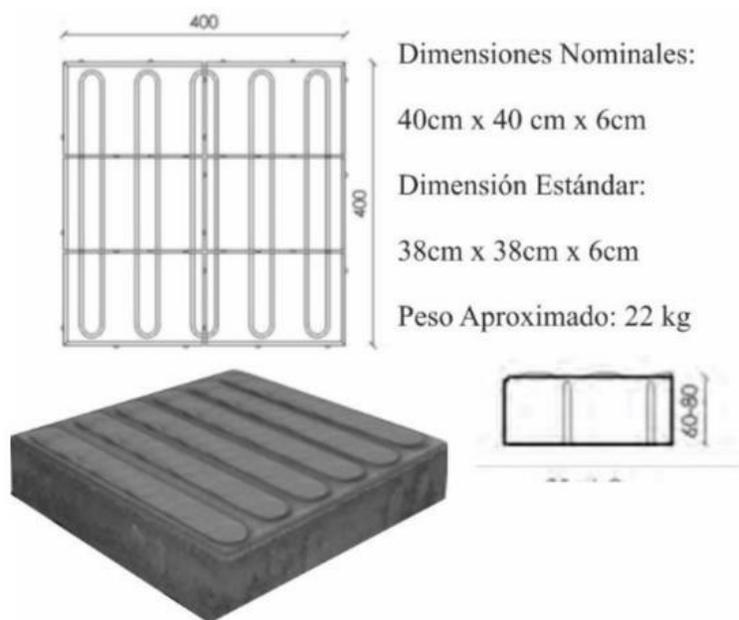


Ilustración 41. Especificaciones técnicas

Fuente: Manual de espacio público

largo del eje de integración. De esta manera, los usuarios tendrán una mejor experiencia transitando de manera peatonal y mejorando el acceso a cada espacio.



Ilustración 43. Inicio del proyecto.

Elaboración propia

Junto al parqueadero se encuentra la plazoleta de recibimiento que genera un recibimiento para todos los usuarios, inicia la red peatonal para una circulación segura y agradable en bicicleta. A lo largo del recorrido se encuentran elementos de identidad del paisaje, cultura, dinámicas sociales y vegetación. Esta área permite a los usuarios tomar un respiro entre las edificaciones a su alrededor, puesto que cuenta con áreas de recreación, descanso y zonas verdes.



Ilustración 44. Parque biblioteca

Elaboración propia

Al margen derecho de la avenida puerto López se encuentran ubicados equipamientos estructurantes educativos. Por tal motivo se propone el diseño de un parque biblioteca para complementar las actividades de los niños y jóvenes estudiantes. Un espacio donde puedan interactuar, aprender y descansar, complementando el uso del suelo en coherencia con las características bases del sector, junto a un sistema coherente de espacios verdes abiertos.



Ilustración 45. Museo interactivo

Elaboración propia

Al continuar el recorrido por el eje de integración urbana se encuentra el paso del caño Maizaro y junto a él se busca crear áreas naturales para usos recreativos y culturales dentro del entorno urbano, propiciar la continuidad ecológica de la ronda del caño con el sector y equilibrar el capital natural a través de zonas verdes abiertas y espacios para las actividades humanas. En estos espacios se busca resaltar la identidad del territorio tanto del paisaje como de la cultura de la ciudad. El fin de este proyecto es potenciar la riqueza del tejido asociativo y crear una estructura de colaboración implicada con la ciudadanía.



Ilustración 46. Fin del proyecto, plazoleta comercial

Elaboración propia

El recorrido del eje urbano finaliza en una gran área de espacio público comercial donde encontrarán una plazoleta de comidas, zonas verdes, espejos de agua, zonas de esparcimiento y recreación. Lo anterior sobre un box coulvert que permite la continuidad vial del eje principal, sin interrumpir el

recorrido del transporte no motorizado. Esta plazoleta final se desarrolla en dos partes, una zona comercial sobre el actual parque de banderas, donde los usuarios podrán desarrollar las dinámicas urbanas y sociales actuales, y la segunda etapa es un espacio de integración de los estudiantes universitarios del sector, puesto que allí se integra la red de transporte público y privado de las instituciones.

Todo el proyecto se desarrolla mediante una red de articulación del espacio público, el transporte público y privado, la integración del medio ambiente, la conservación de elementos de vegetación nativa y existentes, la identificación de las características del territorio y el paisaje, y la conservación de uno de los principales ejes viales como lo es la Avenida Puerto Lopez, a través de la adaptación a la ciudad compacta.

12 CRONOGRAMA

Tabla 2. Cronograma de actividades

FASE	MESES	MESES	MESES	MESES
FASE 1. Identificar los factores externos que generan la percepción de inseguridad en el sector.	Febrero – marzo 2020			
FASE 2. Desarrollo de la propuesta de integración urbana A través de la generación de espacio público, equipamientos, infraestructura vial y movilidad.		Abril -Junio 2020		
FASE 3. Desarrollo de la propuesta de la ampliación de la avenida Puerto López, para mejorar las condiciones de movilidad peatonal y complementar la red de ciclorrutas.			Julio – Septiembre 202	
FASE 4. Proponer un diseño urbano articulando espacios con confort térmico, acústico y visual que permitan a la comunidad disfrutar del entorno urbano, para que se apropien de los diferentes escenarios deportivos y culturales.				Septiembre – Noviembre 2020

Fuente: Elaboración propia.

13 CONCLUSIÓN

El proyecto de integración urbana tiene como propósito generar nuevos espacios relacionados entre si por un eje articulador como lo es la avenida Puerto López en la ciudad de Villavicencio.

A partir de esto, se busca renovar, reactivar, optimizar e integrar el espacio público, permitiendo mejorar la calidad de vida de los habitantes del sector y facilitando la movilidad de quienes hacen uso de este eje vial, donde convergen variedad de actividades sociales, culturales, recreativas y urbanas durante el recorrido del proyecto, dándole una proyección económica a la ciudad. Además, se pretende dar una nueva visión, en la que se contempla la creación de una “imagen renovada” de esta misma, proyectando un diseño confortable y amigable para el entorno urbano y ambiental.

Así que, es necesario crear conciencia y sentido de pertenencia en algo tan importante como lo es el espacio donde habitamos, y esto es un pequeño peldaño para eso, para pensar, proponer, diseñar y proyectar una imagen de la ciudad mejor de la que hemos venido viendo en los últimos tiempos.

La revitalización del eje urbano de la ciudad traerá consigo bienestar tanto a la población fija como a la población flotante en temas como: empleo, seguridad, calidad de vivienda, cultura y educación.

La implementación del eje urbano permite generar nodos dotados de espacios urbanos que traen bienestar a la población de la ciudad.

La articulación de la propuesta con la ciudad mediante los ejes urbanos garantiza la inclusión del sector y la interrelación con la ciudad para un correcto y amplio aprovechamiento de los espacios urbanos generados.

Generar un eje que fortalezca los espacios destinados a la cultura garantiza un uso rotativo de los diferentes ambientes generados, lo cual educa a la sociedad en temas como conciencia ciudadana y sentido de pertenecía por la ciudad

14 Bibliografía

- Aguilera, D. A. (2016). *Proyecto de Renovación Urbana Sector Triangulo de Fenicia Localidad 3 La Macarena Bogotá* . Bogota .
- Alcaldía de Barranquilla . (17 de mayo de 2020). *Alcaldía de Barranquilla* . Obtenido de <https://www.barranquilla.gov.co/espaciopublico/que-es-el-espacio-publico>
- Alcaldía de Villavicencio. (2016). *Alcaldía de Villavicencio*. Obtenido de Economía: <http://www.villavicencio.gov.co/MiMunicipio/Paginas/Economia.aspx>
- Alzate, J. F. (octubre de 2018). Habrá modificación del POT. *Llano Siete Dias*.
- Bembibre, C. (julio de 2010). *Definicion ABC*. Obtenido de <https://www.definicionabc.com/general/rambla.php>
- Bermúdez, R. I. (2015). *LA METODOLOGÍA DE MEJORAMIENTO INTEGRAL PARA EL TRATAMIENTO ESPACIAL Y URBANÍSTICO DE LAS PROBLEMÁTICAS TERRITORIALES DEL SALAO II EN EL DISTRITO DE BARRANQUILLA*. Barranquilla .
- Bertalanffy, L. v. (1928). *La Teoría General de Sistemas*.
- Borja, J. (2003). *La ciudad conquistada*. Alianza Ensayo.
- Cerma y Arriaxa. (15 de 05 de 2019). Obtenido de <http://www.cermayarriaxa.com/noticias/sostenibilidad-urbana-que-es>
- Cherry. (2009). *Electric bikes in the people's Republic of China: Impact on the environment and prospects for growth*.
- Colombia.co. (s.f.). *Colombia.co*. Obtenido de <https://www.colombia.co/pais-colombia/estructura-del-estado-colombiano/como-es-la-organizacion-politico-administrativa-de-colombia/>

Colombianamania. (2017). Obtenido de <http://www.colombiamania.com/departamentos/meta.html>

Concejo Municipal de Villavicencio . (2015). *Documento técnico de Soporte Componente Urbano*. Villavicencio.

Concejo Municipal de Villavicencio. (2015). *Acuerdo 287 del 2015*. Villavicencio, Colombia.

Echeverry, L. F. (2014). *EJE DE INTEGRACIÓN SOCIAL Y URBANA CASO DE ESTUDIO: CALLE SEGUNDA (ENTRE PLAZAS) BARRIO LAS CRUCES* . Bogotá.

García, E. T. (2017). *La ciudad como espacio habitado y fuente de socialización*. Manizales: Universidad Autónoma de Manizales.

Geografía. (2017). Obtenido de <https://sites.google.com/site/geografiaterritorioeducom/que-es-el-territorio>

Gobierno Vasco. (2003). Criterios de sostenibilidad de planeamiento urbano . En G. V. Departamento de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente.

Hook. (2010). *ining document (GTZ, ed.). Sustainable transport: A sourcebook for policy-makers in developing cities*.

INSTITUTO DEPARTAMENTAL DE CULTURA DEL META. (2016). Obtenido de <http://www.culturameta.gov.co/content/departamento-meta>

Lynch, K. (07 de 09 de 2011). *Mi diario urbano* . Obtenido de <http://midiariorurbano.blogspot.com/2011/09/la-imagen-de-la-ciudad-segun-kevin.html>

Maroño, Á. (10 de Julio de 2018). *El Orden Mundial*. Obtenido de <https://elordenmundial.com/barcelona-ciudad-futuro-urbanismo/>

Martínez, P. V. (1 de 08 de 2003). *REVISTA ELECTRÓNICA DE GEOGRAFÍA Y CIENCIAS SOCIALES*. Obtenido de [http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-146\(010\).htm](http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-146(010).htm)

Nuñez i Navarro. (01 de 05 de 2017). *Un viaje en el tiempo: La evolución del urbanismo en Barcelona*. Obtenido de <https://www.nyn.es/es/blog/un-viaje-en-el-tiempo-la-evolucion-del-urbanismo-en-barcelona>

Ospina-Tascón, J. J. (2014). Obtenido de http://scielo.sld.cu/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1815-58982014000100003

Red cultural del Banco de la República de Colombia . (2017). Obtenido de <https://www.banrepcultural.org/biblioteca-virtual/credencial-historia/numero-231/villavicencio-la-ciudad-de-las-dos-caras>

Significados.com. (s.f.). *Significados.com*. Obtenido de <https://www.significados.com/medio-ambiente/>

Sociedad de Tasación. (2017). *Sociedad de Tasación*. Obtenido de <https://www.st-tasacion.es/es/informes/glosario/que-es-el-urbanismo.html>

Uribe, R. (s.f.). *Herramientas Rafael Uribe* . Obtenido de <https://sites.google.com/site/herramientasrafaeluribe/1-el-territorio/composicion-del-territorio-colombiano>

Los forjadores de Villavicencio cuentan su historia. Volúmenes. I y II. Corporación Cultural Municipal de Villavicencio. Biblioteca Germán Arciniegas. Dirección de Loreley Noriega Acosta 1998.

Mauricio Diéres. ***Lo que nos contó el abuelito. Villavicencio 1842 – 1942***. Imprenta San José de Villavicencio. 22 de mayo de 1942.

Juan B. Caballero Medina. ***Monografía histórica de Villavicencio***. Gráficas Juan XXIII. Villavicencio, 1990.

Germán Castro Caicedo. ***El Alcaraván***. Editorial Planeta, junio de 2001.

Los llanos: una historia sin fronteras. I Simposio de Historia de los Llanos Colombo Venezolanos. Academia de Historia del Meta. María Eugenia Romero Moreno. Asociación Cravo Norte. Octubre de 1988.

Plataforma Arquitectura. (8 de septiembre de 2009). Recuperado el 18 de marzo de 2020, de Plataforma Arquitectura: <http://www.plataformaarquitectura.cl/2009/09/08/plaza-de-cisneros-juanmanuel-pelaez/>

ARQA. (7 de FEBRERO de 2013). Recuperado el 18 de MARZO de 2014, de ARQA: <http://arqa.com/editorial/medellin-r/plaza-cisneros> Alcaldía de Medellín. (2008-2011). Medellín transformación de ciudad. Medellín: Gerad martin y Ruben Fernandez.

SURIOL, Josep. "Los ingenieros de caminos en la transformación urbana de las ciudades españolas a finales del siglo XIX. El caso de Barcelona". *Scripta Nova*. Agosto 15, 2002, Vol. VI, pp. 77-83.

GAUSA, Manuel, BANCHINI, Silvia y FALCON, Luis. *Multiramblas. La Barcelona Mar BCN 6T. Territorio - Turismo - Tiempo - Tecnología - Talento - Tolerancia*. Barcelona: IntelligentCoast, 2010. p. 277. ISBN: 978-88-95623-39-9.

Arte, R., "Algunos métodos y problemas relativos al estudio de las economías de áreas metropolitanas"; en Secchi, B., ed.: *Análisis de las estructuras territoriales*, G. Gili.