



Universidad Antonio Nariño

Facultad de artes

Sede Palmira

Programa de arquitectura

LA ESTACIÓN DE LA SABANA COMO NODO URBANO Y  
RENOVADOR DEL ESPACIO PÚBLICO EN EL BARRIO EL LISTÓN.

Trabajo de grado para optar por el título de arquitecto

Presentado por:

Juan David Ramirez Ledezma

Trabajo de Grado II

Palmira- Valle del cauca

2023

**Universidad Antonio Nariño**

Facultad de artes

Sede Palmira

Programa de arquitectura

**LA ESTACIÓN DE LA SABANA COMO NODO URBANO Y  
RENOVADOR DEL ESPACIO PÚBLICO EN EL BARRIO EL LISTÓN.**

Trabajo de grado para optar por el título de arquitecto

Presentado por:

Juan David Ramirez Ledezma

Tutores a cargo:

Juan Carlos Floyd

Trabajo de Grado II

Palmira- Valle del cauca

2023

**MODALIDAD DE TRABAJO DE GRADO**

**Categoría:**

Proyecto Urbano

**Subcategoría:**

Diseño Urbano Sectorial

**LÍNEA DE INVESTIGACIÓN**

**Ciudad – Urbanismo y Territorio**

Plantear desde un punto de vista arquitectónico urbano y regional teniendo en cuenta los aspectos económicos culturales y sociales.

*Juan David Ramirez Ledezma*

NOTA DE ACEPTACIÓN.

---

---

---

---

---

---

---

---

---

FIRMA JURADO

---

FIRMA JURADO

Palmira, Valle del Cauca 6 de junio 2023

## **Resumen**

El tema a investigar es la recuperación de los espacios públicos por medio de la renovación urbana en el centro histórico de Bogotá por lo que se escoge una zona específica para analizar que es en la calle 19 con diagonal 19ª correspondiente a la estación de la sabana, localidad de los mártires barrio el Listón.

En un principio la ciudad se encontraba en un proceso de desarrollo, creando durante periodos históricos, sectores que generaban espacios públicos, los cuales suplían las necesidades de los habitantes y de cierta manera le dieron una identidad propia a Bogotá.

Sin embargo, conforme el tiempo fue pasando, la ciudad fue expandiéndose con falencias en su planificación, pues esta fue desarrollando nuevos elementos que contribuyeron al desplazamiento de los habitantes a las zonas periféricas de la ciudad ocasionando que los sectores más antiguos e importantes quedaran en el olvido, sufriendo así estos últimos, problemas de estructuración, conectividad, marginación, degradación urbana, daños ambientales, pérdida de los elementos patrimoniales que tanto representan a la ciudad, temas que finalmente provocando la fragmentación en la ciudad.

Así pues, uno de estos elementos afectados es el paso del tren el cual dejó un legado de construcciones que han pasado al detrimento y olvido de su valoración. A partir de estos acontecimientos nace la idea de intervenir el sector de La Estación de La Sabana, pues este debido a la liquidación de las vías férreas ha sido omitido como punto clave en el transporte de la ciudad, obteniendo como consecuencia un cambio en las dinámicas

que existen a su alrededor, generando el detrimento del valor histórico de este bien, junto a la poca existencia de la calidad espacial y también un aumento en la inseguridad del sector

Por ello, el propósito de este trabajo es la revitalización del sector de la estación de la sabana como espacio público, donde en él se generará un sendero ecológico que se extenderá a lo largo del sector a intervenir permitiendo generar un espacio central que a su vez unificará todos los usos que se encuentran en el barrio, para ello se toma como base la recolección de datos sobre el estado del centro histórico de la ciudad, encuestas y entrevistas hechas a los habitantes del sector y el análisis de referentes los cuales me han dado los criterios para el desarrollo del proyecto.

**Palabras clave:** marginación, revitalización, fragmentación, intervención, patrimonio.

### **Abstract**

The topic to be investigated is the recovery of public spaces through urban renewal in the historic center of Bogotá, for which a specific area is chosen to analyze, which is on 19th street with diagonal 19th corresponding to the Sabana station, town of the martyr's neighborhood el Listón.

At first, the city was in a process of development, creating during historical periods, sectors that generated public spaces, which met the needs of the inhabitants and in a certain way gave Bogotá its own identity.

However, as time went by, the city was expanding with flaws in its planning, as it was developing new elements that contributed to the displacement of the inhabitants to the peripheral areas of the city, causing the oldest sectors to become important in the

forgetfulness, as well as the latter, structuring problems, connectivity, marginalization, urban degradation, environmental damage, loss of heritage elements that represent the city so much, issues that ultimately cause fragmentation in the city.

Thus, one of these affected elements is the passage of the train which left a legacy of constructions that have gone to the detriment and oblivion of their value. From these events, the idea of intervening in the La Sabana Station sector was born, since this sector, due to the liquidation of the railways, has been omitted as a key point in the city's transport, obtaining as a consequence a change in the dynamics that exists around it, will produce the detriment of the historical value of this property, together with the little existence of spatial quality and also an increase in the insecurity of the sector

Therefore, the purpose of this work is the revitalization of the sector of the station of the savannah as a public space, where an ecological path will be generated that will extend throughout the sector to intervene to generate a central space that in turn will unify all the uses that are found in the neighborhood, for this the collection of data on the state of the historic center of the city, surveys and interviews made to the inhabitants of the sector and the analysis of references which have given me the criteria for the development of the project.

**Keywords:** marginalization, revitalization, fragmentation, intervention, heritage.

## Contenido

Resumen .....	5
Abstract .....	6
Introducción .....	12
Delimitación de la investigación.....	13
Preámbulo marco referencial.....	13
Marco referencial.....	13
Estrategias para la recuperación del espacio público en la zona este de Tijuana. análisis de efectos y su impacto en el mejoramiento de la seguridad ciudadana. .....	13
Recuperación del eje ambiental en avenida Gonzalo Jiménez de Quesada.....	16
Corredor ambiental urbano del río Cali.....	19
proyectos de intervención urbana en la ciudad de Bogotá.....	21
Parque Tercer Milenio.....	22
Proyecto Transmilenio:.....	23
Proyecto Plaza de San Victorino.....	24
Marco introductorio.....	26
planteamiento del problema.....	26
Marco introductorio.....	27
planteamiento del problema.....	27
La línea férrea en Colombia.....	32
Árbol de problemas .....	38
Pregunta problema.....	39
Hipótesis .....	39
Justificación.....	40
Objetivos.....	41



<b>Objetivo General</b> .....	41
<b>Objetivos Específicos</b> .....	42
<b>Examinar y seleccionar</b> .....	42
<b>Análisis y criterios</b> .....	42
<b>Diseño y conclusiones</b> .....	42
Metodológica.....	42
Técnicas de investigación.....	43
Población objeto .....	43
Alcances.....	44
Marco teórico.....	45
<b>El espacio publico</b> .....	45
<b>Rehabilitación y regeneración urbana</b> .....	45
<b>Renovación y remodelación urbana</b> .....	52
<b>Otros conceptos</b> .....	53
Marco normativo .....	55
<b>decreto-187-2002</b> .....	56
Desarrollo del objetivo 1 .....	59
Fases de investigación .....	59
Técnicas de investigación.....	59
Actividad 1 .....	60
reconocimiento de los elementos urbanos del sector nivel macro.....	60
<b>Calidad del espacio público y áreas verdes</b> . .....	64
<b>Tipología del sector y niveles de contaminación</b> . .....	67
<b>infraestructura vial</b> .....	67
Interés cultural de la ciudad .....	76

<b>Interés cultural de la ciudad</b> .....	77
Marco histórico .....	82
reconocimiento de los elementos urbanos del sector nivel meso .....	84
<b>Localización del proyecto</b> .....	84
<b>Sistema de vías</b> .....	86
<b>Estructura de espacio público del área de estudio</b> .....	91
<b>Usos de suelo</b> .....	93
Actividad 2 Problemáticas encontradas en el área de estudio .....	96
<b>Deterioro urbano</b> .....	98
<b>Aislamiento urbano</b> .....	99
<b>Deterioro arquitectónico</b> .....	101
Estación de la sabana .....	105
Actividad 3 encuestas .....	106
Resultado de Encuestas .....	109
Desarrollo objeto dos .....	111
<b>Actividad 1 síntesis por componente e ideas de diseño</b> .....	112
<b>Actividad dos búsquedas de referentes</b> .....	114
<b>Referente de concepto</b> .....	117
<b>Referente conceptual 2</b> .....	118
<b>Referente función y forma</b> .....	120
<b>Referente de composición</b> .....	125
Marco conceptual .....	128
Criterios de composición .....	129
<b>Procesos de composición</b> .....	132
DESARROLLO DEL PROYECTO. ....	138

PROGRAMA ARQUITECTÓNICO.....	138
Zona cultural .....	138
Zona Deportiva .....	139
Senderos y complementos .....	139
ANEXOS.....	<b>¡Error! Marcador no definido.</b>
Memoria referentes.....	<b>¡Error! Marcador no definido.</b>
Bibliografía .....	<b>¡Error! Marcador no definido.</b>

## **Introducción**

El presente estudio destaca temas de espacio público, arquitectura y la valoración de la memoria histórica de la ciudad de Bogotá, particularmente en el barrio de El Listón., ya que se entienden como aspectos de la relación del medio físico que genera consecuencias indirecta o directamente negativas sobre la calidad de vida de la población. Pues, es bien sabido que el abandono se debe igualmente al comportamiento de inversores y consumidores por el atractivo de un sector en cuanto a identificación de oportunidades las cuales hacen que este tenga vitalidad o por lo contrario se consideren de menor interés.

Por la misma razón los sectores en deterioro, se ven segregados respecto al resto de la ciudad especialmente por ser lugares en donde al presentar situaciones de riesgo no son cómodos de visitar, lo que para su desgracia ocasiona la pérdida en la memoria de la ciudad.

Aunque no todo es malo, puesto que los mismos vacíos urbanos generados por el deterioro y el posterior abandono de algunos edificios permiten la oportunidad de generar propuestas que frenen los procesos de deterioro y ayude a estas localidades a reconectarse con la ciudad.

Por ello la creación de nuevos espacios en estos lugares, otorga una oportunidad de generar actividades que permitan complementar las existentes e introducir nuevas que promuevan la eliminación de las problemáticas del sector. Problemáticas como el poco valor del **patrimonio arquitectónico**, que se puede notar desde dos puntos siendo la utilización efectiva de estos elementos y su interrelación con el contexto inmediato.

Sobre la base de las ideas expuestas, es necesario pensar la ciudad como un lugar donde a través de intenciones como conservar la memoria urbana se produzca transformación efectiva para el futuro.

Por ello, el propósito es generar estrategias que permitan, analizar el proyecto a diferentes escalas, teniendo en cuenta la población como su principal protagonista y factor fundamental para su funcionamiento, para que como finalidad se preserve, se revitalice, se teja y se mantenga una memoria colectiva fuerte y permanente, permitiendo comunicar el significado del lugar al público, basados en los espacios polisémicos como estrategia básica de intervención.

## **Delimitación de la investigación**

### **Preámbulo marco referencial.**

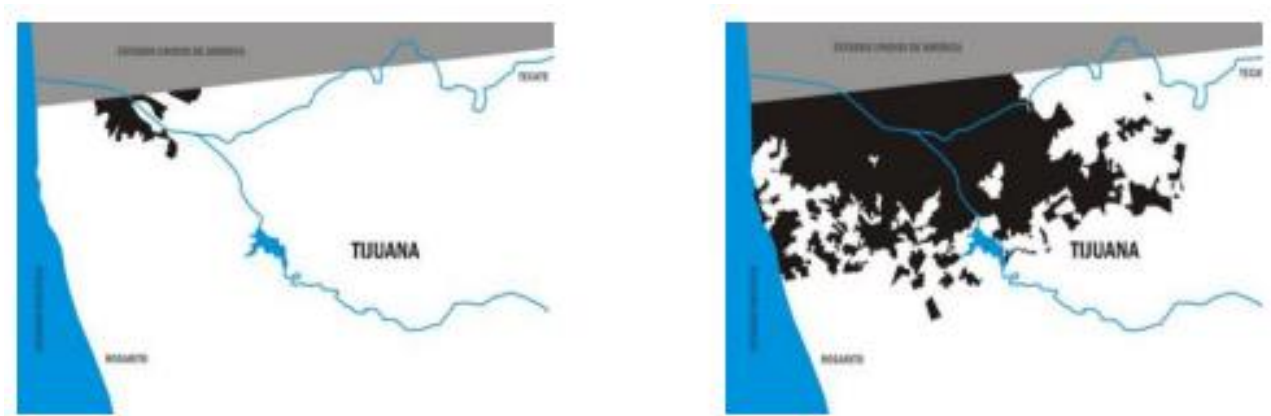
A continuación, se presentan tres (3) trabajos como estados del arte, que han contribuido al proceso de esta investigación, donde se mostrarán aspectos conceptuales, procesales y metodológicos que se toman como referentes para la elaboración e investigación del proyecto de grado.

### **Marco referencial.**

Estrategias para la recuperación del espacio público en la zona este de Tijuana. análisis de efectos y su impacto en el mejoramiento de la seguridad ciudadana.

Figura 1

Mapa urbano de Tijuana



Fuente: S.Soto\_MDUT 2010.pdf, (Soto Cisneros Sergio Carlos, México, 2010)

Se maneja como primer (1) estado del arte la tesina “estrategias para la recuperación del espacio público en la zona este de Tijuana. (Ver Figura 1) análisis de efectos y su impacto en el mejoramiento de la seguridad ciudadana.” realizado por el arquitecto Sergio Carlos Soto Cisneros en donde el tema que desarrolla habla sobre la transformación urbana y social enfrentando como problemática el declive y degradación social que se presentan en las zonas marginadas en la ciudad de Tijuana donde expresa los objetivos que tuvo en cuenta para realizar la investigación.

*Objetivo General:*

“Proponer una serie de estrategias de intervención urbana en el espacio público de la Zona Este de Tijuana, que permita crear un sistema que sea articulador de aquellos barrios que conforman este sector y además servir como vinculador entre los diferentes equipamientos existentes y plataforma para la generación de nuevos equipamientos que son

necesarios en la zona, como activador de una mejora de las condiciones sociales de seguridad y habitabilidad” (Cisneros, 2010, pág. 5)

*Objetivos Específicos:*

- “Mejorar las condiciones de habitabilidad y seguridad ciudadana. A través de la generación de espacio público y equipamientos de calidad, es posible incorporar principalmente a niños y jóvenes en dinámicas positivas y alejarlos de conductas antisociales y de violencia” (Cisneros, 2010, pág. 5).
- “Mejorar la imagen urbana. La intervención en el espacio público lleva implícito un mejoramiento en la imagen urbana, que es capaz de generar un mejoramiento de las propiedades privadas que se ven beneficiadas por estas acciones” (Cisneros, 2010, pág. 5). • “Impulsar la movilidad no motorizada. El plan busca generar una red de movilidad peatonal y de bicicletas a lo largo del sistema de espacios públicos, vinculando diversos equipamientos, principalmente educativos, con los diversos barrios por los que atraviesa el sistema. Esto va de la mano con el tema de seguridad para los estudiantes” (Cisneros, 2010, pág. 6).
- “Mejorar las condiciones ambientales. Existen actualmente una serie de cañadas, algunas encauzadas, otras no, que se encuentran en muchos casos convertidas en 26 basureros, lo que las hace de estos lugares focos de infección, con los riesgos que esto implica para la salud de los habitantes de la zona. Estas cañadas son propiedad municipal por lo que es importante incorporarlos al sistema de espacios públicos con un tratamiento que permita erradicar estos usos nocivos y generar actividades positivas para la población” (Cisneros, 2010, pág. 6). Propósito: La intervención y recuperación de espacios públicos a nivel urbano para la articulación de barrios dentro del campo de

afectación para el mejoramiento de zonas marginadas teniendo como fin un cambio ambiental-urbano y social.

*Lecciones Aprendidas:*

Mediante el análisis del estado del arte se tiene como referencia y lecciones aprendidas, respaldar el tema de investigación en el ámbito de intervención urbana en espacios públicos como impacto ambiental y social teniendo tres (3) características como aprendizaje (intervención de espacios para el mejoramiento ambiental, el espacio público como seguridad ciudadana y el empoderamiento del peatón en la ciudad).

*Recuperación del eje ambiental en avenida Gonzalo Jiménez de Quesada*

Dado su recorrido histórico la Avenida Jiménez presentaba deterioro a lo largo de su recorrido. Por esta razón en 1999 se iniciaron una serie de intervenciones urbanas para permitir que el sector sea entendido como centro urbanístico, social, comercial, cultural y económico. Entonces el Eje ambiental permitió **la recuperación** de espacios como el parque de los periodistas y la calle 19. El proyecto estableció un sedero peatonal adoquinado, privilegió la canalización del río San Francisco y puso a funcional Transmilenio como único flujo vehicular.



*Figura 2*

*Eje Ambiental Avenida Jiménez antes y después de la intervención*



*Fuente:* Alcaldía mayor de Bogotá, Bogotá el renacer de una ciudad (2007)

[https://books.google.com.co/books/about/Bogot%C3%A1.html?id=-v8UAQAIAAJ&redir\\_esc=y](https://books.google.com.co/books/about/Bogot%C3%A1.html?id=-v8UAQAIAAJ&redir_esc=y)

Se maneja como segundo (2) estado del arte el artículo “RECUPERACION DEL EJE AMBIENTAL EN AVENIDA GONZALO JIMENEZ DE QUESADA” realizado por Sergio Gabriel Beleño Prada donde hace un análisis del proyecto urbano llevado a cabo por los arquitectos Rogelio Salmona y Louis Kopec en la ciudad de Bogotá, Colombia, donde se maneja una intención de “El río como Eje Ambiental y Urbano”, (ver Figura 2) este proyecto se realiza con el propósito de mitigar Las enfermedades a causa de la contaminación que produce la ciudad al cauce del río San Francisco pudiendo recuperar este importante eje ambiental para la ciudad de Bogotá. “La obra es reconocida como un hito urbano y un componente fundamental del Sistema de Espacio Público del Centro Tradicional por sus valores históricos, ambientales y de paisaje cuya función no sólo se limita a la movilidad, sino que además comunica espacial y paisajísticamente el Centro Tradicional con los Cerros Orientales, exhibiendo además importantes aportes a la

conformación de los bordes del Centro Histórico y al Espacio Público en este ámbito.

Además de promover los valores culturales y patrimoniales del eje de la calle 13 recuperando y actualizando funciones perdidas y fortaleciendo la cohesión social e identidad cultural de sus habitantes” (PRADA, 2019, pág. 6)

*Objetivo General:*

Poder determinar como el contexto urbano inmediato del eje ambiental configura el espacio y las formas para que este se establezca como un hito público de gran concentración, variedad, evolución arquitectónica y cultural siendo así influenciado por los diferentes momentos de la historia de Bogotá.

*Objetivos Específicos:*

Reconocer la evolución histórica y transformaciones de aspectos físicos, sociales y ambientales que ha sufrido la avenida Gonzalo Jiménez de Quesada a medida del tiempo, recalcando la disminución de contaminación que ha tenido el río convirtiéndolo en paisaje urbano ambiental y viendo como se ha ido integrando el eje ambiental con la transformación que ha presentado la ciudad.

*Propósito:*

Revivificar los espacios significativos de la ciudad como la avenida Jiménez de Quesada con la recuperación del caudal del río San Francisco siendo este un eje ambiental que atraviesa gran parte Bogotá generando una intervención de diseño urbano que saca a la superficie parte de la corriente del río evocando el sentido que tenía en su época recuperando la memoria historia

*Lecciones Aprendidas:*

Respaldar el tema que se llevará a cabo para la intervención de la línea férrea convirtiéndolo en un eje ambiental que brinde de igual manera zonas como espacios públicos, comercio y zonas de interacción realizando un tejido urbano uniendo el área urbana con la vía férrea, la recuperación del aspecto ambiental como la zona dotacional de la estación, teniendo en cuenta aspectos como (la apropiación de la vía férrea como eje jerárquico, la óptima planeación para la intervención de un sector histórico del municipio y la recuperación de la memoria histórica de un importante patrimonio de la ciudad.

Corredor ambiental urbano del río Cali.

*Figura 3*

*Corredor ambiental urbano del río Cali.*



Fuente: <https://www.archdaily.co>, (ALCUADRADO ARQUITECTOS + Habitar Colectivo, 2019)

Se maneja como tercer (3) estado del arte el proyecto “Corredor ambiental urbano del río Cali” realizado por ALCUADRADO Arquitectos + Habitar Colectivo para el concurso público nacional para el diseño ambiental, paisajístico y urbanístico. (Ver Figura 3) En este proyecto se abarca la Reactivación del corredor como espacio público ambiental para solucionar problemáticas como pérdida constante de cobertura vegetal provocada por la actividad humana y los asentamientos informales en la ciudad de Cali, contaminación

ambiental por aguas negras que se vierten directamente a lo largo del río junto con la afectación minera y la descarga de vertimientos de criaderos porcinos y vivienda. “El proyecto surge como respuesta a la reestructuración ambiental y manejo del paisaje contribuyendo a la conectividad ecológica y abordando estrategias de conservación y uso sostenible de la biodiversidad en nuevos paisajes transformados, implementando herramientas de manejo del paisaje, que contribuyan a la conectividad ecológica” (Colectivo, Corredor ambiental urbano del Río Cali, 2018).

*Objetivo General:*

Elaborar un sistema urbano – social – ecológico de criterios e intervenciones que permitan crear el tejido de actuación que se pretende: de la ciudad al río / del río a la ciudad, reactivando el corredor verde como sendero peatonal y de espacio público logrando “conservar, investigar, comunicar, exponer y exhibir planteando de una nueva forma de paisaje ecológico público, a través de una narrativa con hilo conductor” (Colectivo, Corredor ambiental urbano del Río Cali, 2018). “La recuperación del área forestal protectora, proponiendo nuevas especies de árboles, e incorporando nuevos paisajes que aporten a los diferentes escenarios a lo largo del corredor ambiental. usando como herramienta las variables biológicas, ecológicas, sociales, ambientales e incluyendo las normativas, como instrumentos de planificación” (Colectivo, Corredor ambiental urbano del Río Cali, 2018).

*Objetivos Específicos:*

La disminución de la contaminación en las aguas del río Cali con la incorporación de nuevos espacios y zonas públicas como corredores verdes haciendo un tejido urbano, la

elaboración de franjas para nevós espacios de actividades físicas, culturales y económicas para la reactivación de las zonas proyectadas. “El mejoramiento de la cobertura vegetal y funcional ecológica del AFP del río en su paso por la ciudad, recuperando de la fauna y flora endémica de la ciudad a partir de la conformación de pequeños ecosistemas en cada uno de los tramos del museo, propiciando el goce, disfrute, educación e interacción de la sociedad con río y su medio natural” (Colectivo, Corredor ambiental urbano del Río Cali, 2018)

*Propósito:*

“indagar en como integrar la ciudad con el río, buscando la articulación de la estructura ecológica principal y la complementaria, entendiendo el corredor ambiental como un eje continuo, se propone implementar sistemas en las intersecciones viales para garantizar la conectividad natural en cada tramo del corredor ambiental, por medio de vegetación específica” (Colectivo, Corredor ambiental urbano del Río Cali, 2018).

*Lecciones Aprendidas:*

Respaldar el proyecto de investigación teniendo como referente la intervención del río Cali como un eje ambiental y conector urbano creando tejido del patrimonio a la ciudad, integrando diversas actividades dentro del eje ambiental potencializando aspectos sociales, culturales, lúdicos, económicos y ambientales, priorizando la importancia del elemento patrimonial como punto jerárquico para el municipio.

*proyectos de intervención urbana en la ciudad de Bogotá*

Además de los proyectos ya nombrados, es pertinente resaltar las construcciones que componen y rodean el sector y que mediante elementos de renovación hacen ver que si es

posible cambiar las condiciones sociales a partir de intervenciones en espacios físicos públicos. Cabe aclarar la pertinencia y éxito que han tenido unas sobre otra.

#### Parque Tercer Milenio.

Esta zona, conocida por ser el mayor centro de venta y consumo de drogas de la ciudad, tenía la esperanza de vida más baja y los niveles más altos de delincuencia y criminalidad en Bogotá; sin embargo, también albergaba algunas entidades económicas formales. Una cuarta parte de sus 10. 000 habitantes estaban en la indigencia.

Para el proyecto se fijó el objetivo de regenerar el centro urbano de Bogotá y construir un parque metropolitano aplicando mecanismos específicos de adquisición de suelo. (Ver Figura 4) Los cuales beneficiaron mucho a unir la ciudad, traer público a los comerciantes del sector y convertir una zona abandonada en un representante de la ciudad

Sin embargo, este proyecto también ocasiono consecuencias sociales puesto que durante la adquisición de suelos se encontró que gran parte de las zonas estaban ocupadas por asentamientos ilegales y comercios ilícitos a los cuales simplemente se les elimino

fomentando la inmigración de los habitantes a los sectores periféricos dando la ilusión de que el problema se había acabado cuando realmente solo se movió de lugar

*Figura 4*

*Antes y después de la creación del parque tercer milenio*



*Fuente:* Alcaldía mayor de Bogotá, Bogotá el renacer de una ciudad (2007)

[https://books.google.com.co/books/about/Bogot%C3%A1.html?id=-v8UAQAIAAJ&redir\\_esc=y](https://books.google.com.co/books/about/Bogot%C3%A1.html?id=-v8UAQAIAAJ&redir_esc=y)

Proyecto Transmilenio:

Objetivo del proyecto: Dotar a Bogotá de un sistema de transporte masivo urbano de pasajeros, mejorando la competitividad de la ciudad y su calidad de vida. Descripción: Se fundamenta en carriles exclusivos para operación en las rutas troncales, paraderos fijos, sistema centralizado de control operacional, buses articulados para transporte masivo. (Ver Figura 5) Troncales: Auto Norte, Caracas, Caracas sur, Suba, Calle 80, Américas, NQS central, NQS sur, Eje ambiental.

Figura 5

avenida caracas antes y después de la intervención del proyecto transmilenio



Fuente: Alcaldía mayor de Bogotá, Bogotá el renacer de una ciudad (2007)

[https://books.google.com.co/books/about/Bogot%C3%A1.html?id=-](https://books.google.com.co/books/about/Bogot%C3%A1.html?id=-v8UAQAAIAAJ&redir_esc=y)

[v8UAQAAIAAJ&redir\\_esc=y](https://books.google.com.co/books/about/Bogot%C3%A1.html?id=-v8UAQAAIAAJ&redir_esc=y)

Proyecto Plaza de San Victorino.

La Renovación Urbana llevada a cabo en la Plaza de San Victorino, fue un proyecto, que cambio tanto el aspecto físico de la plaza, como de la mismas dinámicas sociales y económicas que se desarrollaban dentro de ella. En este sector se reconocía la venta de todo tipo de artículos que a medida que fue creciendo, se apoderó del espacio público generando una zona conflictiva de difícil tránsito. (Ver Figura 6) Con el proyecto se otorga de nuevo la condición de plaza a este espacio, configurando y organizando el comercio que anteriormente se localizaba en esta zona. Actualmente al interior de la plaza se localizan vendedores ambulantes.



*Figura 6*

*Plaza de San Victorino antes y después de la intervención*



*Fuente:* Alcaldía mayor de Bogotá, Bogotá el renacer de una ciudad (2007)

[https://books.google.com.co/books/about/Bogot%C3%A1.html?id=-](https://books.google.com.co/books/about/Bogot%C3%A1.html?id=-v8UAQAAIAAJ&redir_esc=y)

[v8UAQAAIAAJ&redir\\_esc=y](https://books.google.com.co/books/about/Bogot%C3%A1.html?id=-v8UAQAAIAAJ&redir_esc=y)

como conclusión podemos observar en los ejemplos anteriores, un cambio en las dinámicas de los sectores, todo a partir de la creación de los espacios públicos quienes a mayor o menor medida ayudan a mejorar las relaciones de los habitantes de la ciudad con el entorno que los rodea.

## **Marco introductorio**

planteamiento del problema

*Carencia de espacio público, pérdida del valor patrimonial, fragmentación del entorno y la contaminación en las localidades.*

El proceso de urbanización en las ciudades colombianas es bastante singular, debido a que responde a diversos elementos que deberían ser objetos de estudios en el campo regional y nacional.

Así pues, Una de las singularidades del proceso de urbanización es la creciente concentración de población en localidades de más grande tamaño. Es clásico señalar en los estudios sobre urbanización, que Colombia es un “país de ciudades” pues centra menos población en una sola metrópolis, (la ciudad más importante), como sí es la situación de la mayor parte de los países en América Latina. Ya que, Colombia cuenta con una red de localidades de diferente valor en la jerarquía. Incluyendo a la capital, Medellín, Cali y Barranquilla son cuatro localidades urbanas más importantes de Colombia.

El problema con esto, radica en que las capitales debido a su poca planificación de crecimiento, están actualmente presentando abandono en los espacios públicos de los cuales anteriormente se consideraban la identidad de la ciudad, esto es debido a que al generar nuevos sectores en las periferias de la ciudad estos últimos están desligados o muy alejados de los servicios que ofrecen los elementos más antiguos de las capitales. Mostrando el fenómeno característico de las ciudades latinas el cual es el desplazamiento de las centralidades.

## **Marco introductorio**

planteamiento del problema

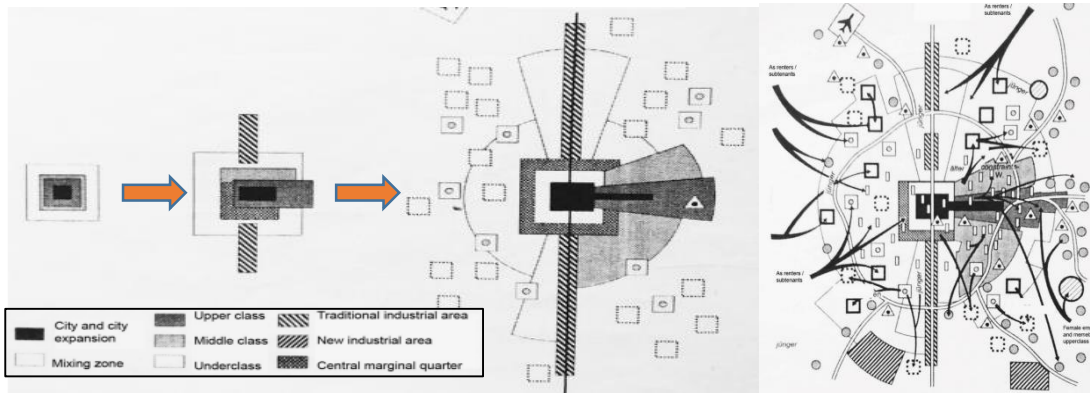
*Carencia de espacio público, pérdida del valor patrimonial, fragmentación del entorno y la contaminación en las localidades.*

El proceso de urbanización en las ciudades colombianas es bastante singular, debido a que responde a diversos elementos que deberían ser objetos de estudios en el campo regional y nacional.

Así pues, Una de las singularidades del proceso de urbanización es la creciente concentración de población en localidades de más grande tamaño. Es clásico señalar en los estudios sobre urbanización, que Colombia es un “país de ciudades” pues centra menos población en una sola metrópolis, (la ciudad más importante), como sí es la situación de la mayor parte de los países en América Latina. Ya que, Colombia cuenta con una red de localidades de diferente valor en la jerarquía. Incluyendo a la capital, Medellín, Cali y Barranquilla son cuatro localidades urbanas más importantes de Colombia.

El problema con esto, radica en que las capitales debido a su poca planificación de crecimiento, están actualmente presentando abandono en los espacios públicos de los cuales anteriormente se consideraban la identidad de la ciudad, esto es debido a que al generar nuevos sectores en las periferias de la ciudad estos últimos están desligados o muy alejados de los servicios que ofrecen los elementos más antiguos de las capitales. Mostrando el fenómeno característico de las ciudades latinas el cual es el desplazamiento de las centralidades.

Figura 7  
modelo de la ciudad latina

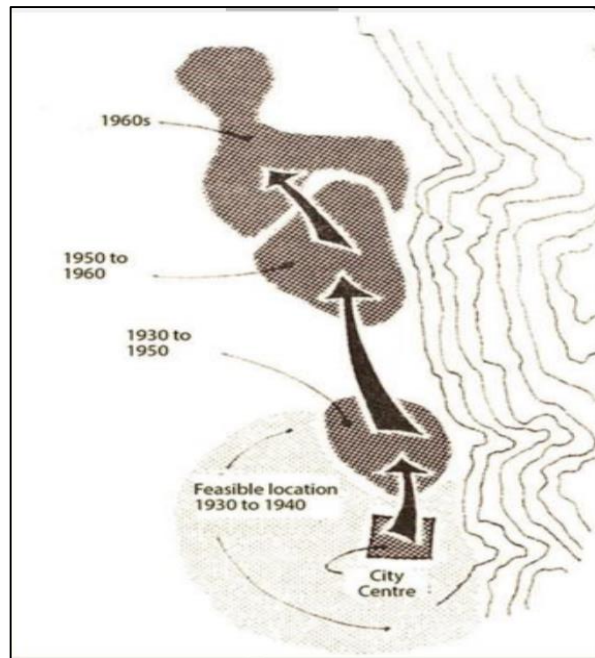


Fuente: Escuela de Chicago.

Por ello y para ser más específicos, la ciudad de Bogotá debido a la constante necesidad que estos nuevos sectores requerían, fue creando zonas públicas y sociales más cercanas, (ver Figura 7) con el fin de satisfacer las necesidades de todas las nuevas localidades, pero esto a su vez fue relegando a las antiguas zonas al olvido y fragmentando la ciudad, sufriendo problemas de estructuración, conectividad con los nuevas localidades, marginación, degradación urbana, conflictos sociales, daños ambientales, déficit de la calidad de los espacios públicos y deterioro de los elementos patrimoniales que tanto representan a la ciudad.

Figura 8

Mapa de desplazamiento de centralidades de Bogotá



Fuente: Escuela de Chicago

Para este caso podemos resaltar lo escrito por (Villaescusa & Wegelin, 2004, pág. 9) “el deterioro es causado por el cambio de las actividades económicas, el abandono de las áreas residenciales y la perdida funcional de los espacios y los edificios públicos” (ver Figura 8).

Ahora, este proceso puede acelerarse debido a eventos impactantes, como el abandono de los servicios ferroviarios (esto sucede en la localidad de candelario o el barrio el listón), la construcción de una carretera que aísla a todo un vecindario (caso que tienen en común Antonio Nariño y Suba) o inclusive el aumento forzoso de la población (como pasa con la localidad de los Mártires).

Así pues, Como explica el (Centro de Investigación en Dinámica Social, 2019, pág. 1) “Es comprensible que a medida que aumenta la población también lo hace la densidad” esta

afirmación cobra sentido si entendemos que a menos que el sector urbano se expanda o haya aumentado incorporando zonas rurales que sustenten las necesidades básicas, no será posible cumplir la demanda de la población ya que partir de una cierta densidad poblacional, comienzan a exponerse situaciones críticas en la metrópoli que terminan haciendo insostenible el territorio.

*Figura 9*

*antiguo sector histórico con sus respectivas plazas publicas*



Fuente: Historia del ferrocarril en Colombia.

Dicho esto, Con el paso del tiempo como afirma la (division del medio ambiente, 2002, pág. 27) “estas nuevas zonas se convertirán en el catalizador del deterioro de un determinado sector expresándose generalmente en bajos niveles de estructura urbana, congestión, descomposición espacial, deterioro ambiental, segregación espacial de los diferentes grupos socioeconómicos de la ciudad, entre otros que terminan fragmentando la ciudad” (ver Figura 9).

Figura 10  
antigua calle del comercio



Fuente: Comparativa bibliográfica y fotografía propia

Después de todo, Siendo la ciudad un proyecto en continua construcción que a la vez genera y condiciona las actitudes y comportamientos de los habitantes. Resulta curioso que la capacidad de adaptación de las estructuras es limitada, pues como vimos antes (Ver Figura 10) la evolución genera procesos de obsolescencia, invasión, sucesión y degradación propios de los lugares antes considerados patrimonio.

Por otro lado, y llegando al caso que nos compete como ya dijimos debido a la modernización, las vías férreas terminaron siendo obsoletas por lo que las localidades construidas alrededor de estas actualmente se encuentran con muchas problemáticas destacando entre la localidad de los Mártires. Pues el barrio donde mayormente se ven estos problemas es el Listón, ya que está en particular se construyó para que funcionara en

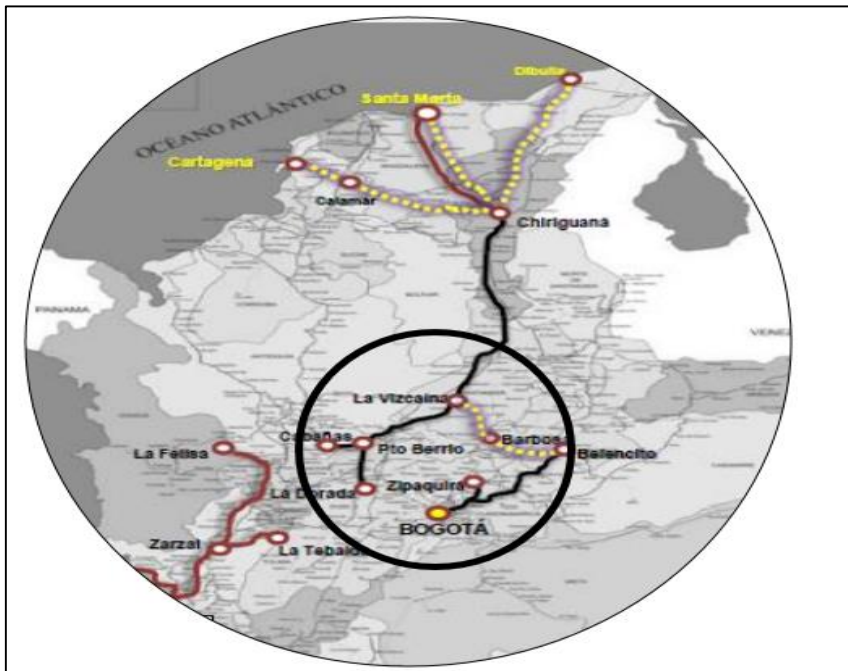
conjunto con **la estación la sabana** la cual era la principal parada de todas las líneas de la ciudad.

### La línea férrea en Colombia

Siguiendo este hilo de ideas, uno de esos elementos afectados es la línea férrea nacional un elemento que desde su concepción es bastante curioso, pues como se verá en la (**¡Error! La autoreferencia al marcador no es válida.**) cada municipio estaba encargado de un pequeño tramo que en conjunto permitía la unión de todos los municipios con el río Magdalena un movimiento conocido como la red férrea nacional.

Figura 11

Mapa de la red férrea nacional



Fuente: Historia de los ferrocarriles en Colombia.



En vista de ello, una de las líneas más importantes para el país era precisamente la red férrea de Bogotá (ver Figura 12 )la cual era la encargada de conectar el amazonas con la capital.

Figura 12

Antigua red férrea de Bogotá

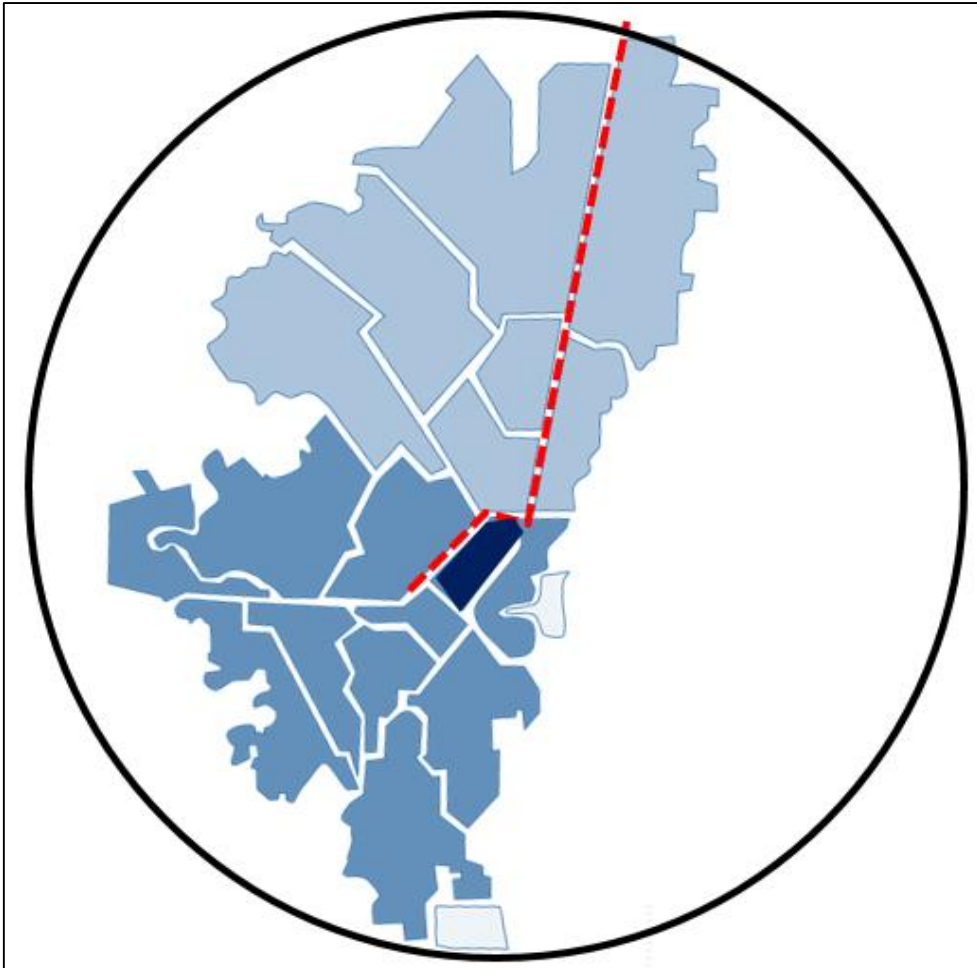


Fuente: Historia del ferrocarril en Colombia.

Dicho esto, debido a la liquidación del tren, Bogotá optó por eliminar casi toda su red férrea dejando una única parte correspondiente a la conexión entre el centro de la ciudad con el municipio de Zipaquirá como se evidencia en la (Figura 13) vía que al ser tan poco utilizada genera una serie de problemas a las localidades que funcional alrededor de esta vía

Figura 13

Actual línea férrea de Bogotá vía al municipio de Zipaquirá



Fuente: Elaboración propia.

Por ejemplo, en la (Figura 14) veremos el desarrollo de las vías férreas por las localidades de la ciudad, destacando las localidades en rojo pues son las que más sufren la influencia negativa de la vía

Figura 14

Mapa general de recorrido ferroviario y localidades afectadas por el recorrido de la vía



Fuente: Elaboración propia.

Para finalizar este punto como se evidencia en la (Figura 15) estas localidades, actualmente se encuentran con muchas problemáticas destacando la localidad de los Mártires. Pues el barrio donde mayormente se ven estos problemas es el Listón, ya que está en particular se construyó para que funcionara en conjunto con **la estación la sabana** lugar el cual era la principal parada de todas las líneas de la ciudad.

Figura 15

Problemáticas encontradas en las localidades afectadas



Fuente: Elaboración propia.

Así pues, en este barrio actualmente se presenten muchos elementos dedicados a la industrialización y al comercio menor. Elementos él (M.A.D.S) ha identificado como elementos de contaminación ambiental.

por si fuera poco, debido al poco interés de intervención urbana en estos sectores se encontró que en este barrio carecen de espacio público y zonas verdes en comparación con el resto de sectores de la ciudad, es más las pocas zonas catalogadas como zonas de esparcimiento se encuentran abandonadas, además también se encontraron falencias en los elementos arquitectónicos más siendo los espacios más cercanos a la estación la sabana donde mayormente se ve este problema.

Figura 16

Satisfacción de la población con los parques existentes.

Satisfacción con los parques	2011	2013	2015
Bogotá	17%	17%	22%
Localidad Menor	4%	10%	11%
Localidad Mayor	38%	28%	38%
Mártires	12%	12%	11%

Fuente: Elaboración propia.

Lo anterior indica que los espacios públicos y abiertos a la población no pueden ser aprovechados ya sea por la contaminación o por percepción de inseguridad pues, (ver Figura 16) los parques de zonas residenciales, sufren un proceso de deterioro secundario debido al uso inadecuado y frecuente por parte de la población, teniendo en cuenta que los espacios son reducidos. Por su parte, “el área de protección de la carrilera del ferrocarril se encuentra abandonada en cuanto a su mantenimiento vial y de prados, lo que ha favorecido su utilización como botadero de basura por parte de recolectores callejeros” (Secretaría de Hacienda 2012 p.p. 18-19).

Dicho esto, La segunda tiene que ver con la cohesión social y la fragmentación que se ha creado a raíz de la segregación espacial que los mismos habitantes tienen sobre estas áreas, identificando diferentes problemáticas de convivencia debido a lo cual se vuelve una zona insegura. Dicho de otra manera, el deterioro del patrimonio ha causado una inseguridad en el sector la cual ha desencadenado un aislamiento por parte de la población los cuales al estar privatizados terminan sintiéndose ajenos a los problemas del sector lo cual lo único

que hace es como se ve en la (Figura 17) generar una cadena de efectos negativos que se sobrepone a los ya existentes

Figura 17

Análisis de la problemática general



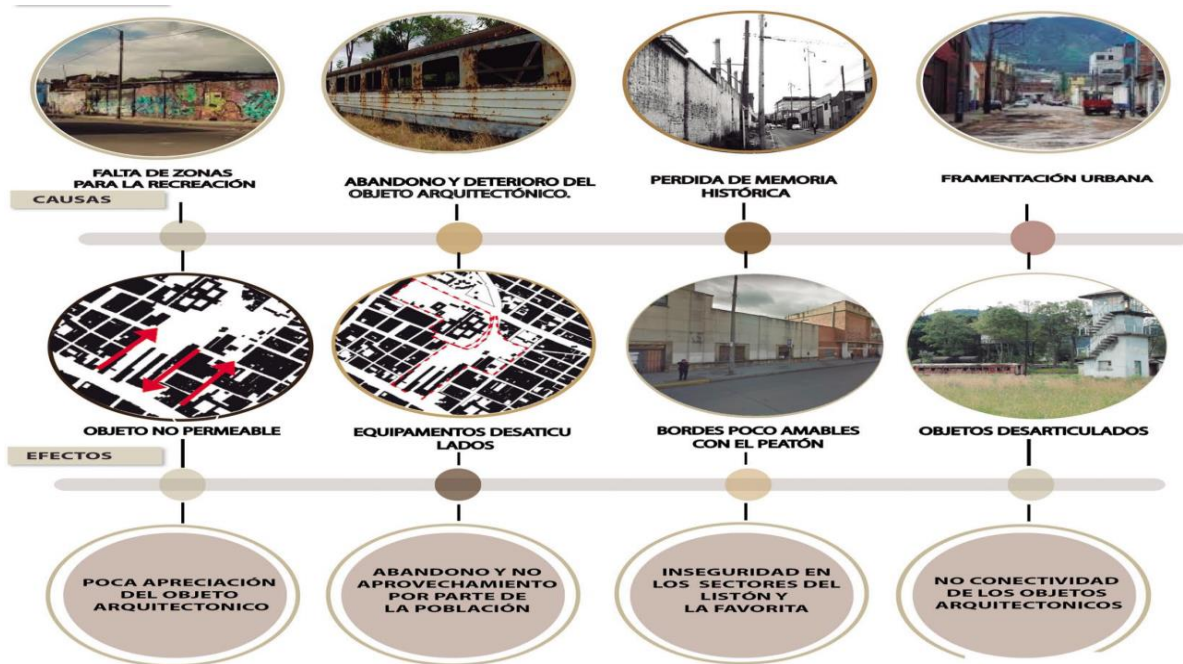
Fuente: Elaboración propia

### Árbol de problemas

Por último, se realiza el árbol de problemas con la finalidad de identificar la esencia y contexto de las dificultades que se identificaron logrando resolver mediante herramientas y estrategias para la elaboración del proyecto de investigación.(Figura 18)

Figura 18

Árbol de problemas



Fuente: Elaboración propia

### Pregunta problema

¿Cómo podría mediante una renovación urbano paisajística, disminuir el déficit de espacio público, fomentar la integración social y aumente la seguridad en el barrio el listón?

### Hipótesis

Se propone que mediante unas estrategias de renovación urbana enfocándose en la reactivación y restructuración del área dotacional de la estación la sabana se podrían articular las actividades que son la vivienda, lo industrial y el equipamiento lo que permitiría establecer el desarrollo de distintas actividades que aporte para la integración

social, rompa con la fragmentación espacial y permita conectar los hitos previamente mencionados, de otra manera podrían persistir inconvenientes en el sistema ambiental y de conectividad social con el entorno inmediato, por lo cual no podrá existir una buena articulación del barrio ni en el presente ni en el futuro.

### **Justificación**

Las políticas del desarrollo sostenible, una de sus objetivos habla de la preservación y potencialización para las ciudades y comunidades que se encuentran en declive o cerca de zonas consideradas de riesgo para la ciudad.

Es pertinente utilizar este objetivo en la localidad de los mártires, pues en este tema se encuentra la meta de garantizar un espacio de recreación-cultural a toda la gente y sus hogares, que permita la interacción con sectores periféricos al lugar con el propósito de difumar las barreras sociales entre barrios proporcionar una ciudad más unificada y disminuir el daño ambiental causado por estos elementos, como lo que pasa en el entorno de la Perseverancia, La Macarena, y el Barrio La Merced.

En otras palabras, se tiene como propósito entregar espacios públicos más seguros aptos e inclusivos que le otorguen una identidad nueva al sector. Por ello es fundamental que sea abordada por medio de la postura de la arquitectura, que a partir de un entorno académico de pregrado y mediante procesos epistemológicos puede dar buenas respuestas a la desarticulación urbana a la inseguridad del sector y déficit de espacios públicos que la población del barrio actualmente tiene, para poder así mejorar la percepción, apropiación, identidad y la manera en la que se hace o teje la ciudad con el espacio público generando un eje articulador de la vida urbana.



Esta indagación buscara formular tácticas urbano arquitectónicas sostenibles, que logren favorecer sectores con problemáticas de espacio público semejantes. en medio de éstos, las metas más importantes de esta práctica para este proyecto son:

- el promover un modelo de espacio público compacta y sustentable en el suelo urbano, lo que es clave para el mejor aprovechamiento de vacíos urbanos en la zona, y sus usos.
- Recuperar elementos que anteriormente eran representativos de la ciudad y activarlos de tal manera que tengan el propósito de potencializar el valor cultural de la localidad y permita conectarse con las demás localidades de la ciudad.
- Ayudar a mejorar la situación de los habitantes de la calle proporcionando un modelo
- Promover la integración de los habitantes de la calle a través de estabilización social, programas de vivienda y fomento de la formación profesional.

## **Objetivos**

### **Objetivo General.**

Desarrollar un proyecto de renovación urbano paisajística que permita disminuir el déficit de espacio público, fomente la integración social y disminuya la inseguridad en el barrio el listón

## **Objetivos Específicos.**

### **Examinar y seleccionar**

Examinar el centro histórico en sus distintos componentes (social, económica, cultural, ambiental) para poder determinar las problemáticas a nivel macro del sector y luego Diagnosticar las causas del deterioro y fragmentación del espacio público del sector.

### **Análisis y criterios**

Determinar los componentes de diseño, a partir de las características del barrio el Listón y el análisis de los referentes urbanos, para definir unos criterios que puedan dar solución a las necesidades ya estipuladas.

### **Diseño y conclusiones**

Proyectar la intervención urbano paisajística que permita la conexión con el entorno inmediato de las localidades vecinas y la creación de una nueva zona que sirva como mitigador del impacto ambiental que se ocasiona en el sector.

### **Metodológica.**

El camino metodológico se divide en fases: En primer lugar, se basa en la recopilación de información para el proceso de investigación a partir de recolección de información, planos, encuestas, entrevistas, fotografías, el análisis del P.E.M.P de Bogotá y revisión de documentos necesarios para realizar la investigación de la localidad y poder determinar si la propuesta y el lugar a intervenir son los adecuados.

Se realizará también la revisión de decretos definición de conceptos y determinará el área de estudio se entenderá las espacialidades públicas de la ciudad y se procederá a dar un

diagnóstico sobre la localidad, además de encuestas a estudiantes de la universidad que han vivido en el sector o reconozcan la situación de este por medio de la participación directa.

En la segunda fase se planea el análisis de referentes para sacar determinantes que ayuden a la correcta intervención de la zona

Por último, se realizará una propuesta y un programa arquitectónico acorde a lo visto en las fases anteriores

### **Técnicas de investigación.**

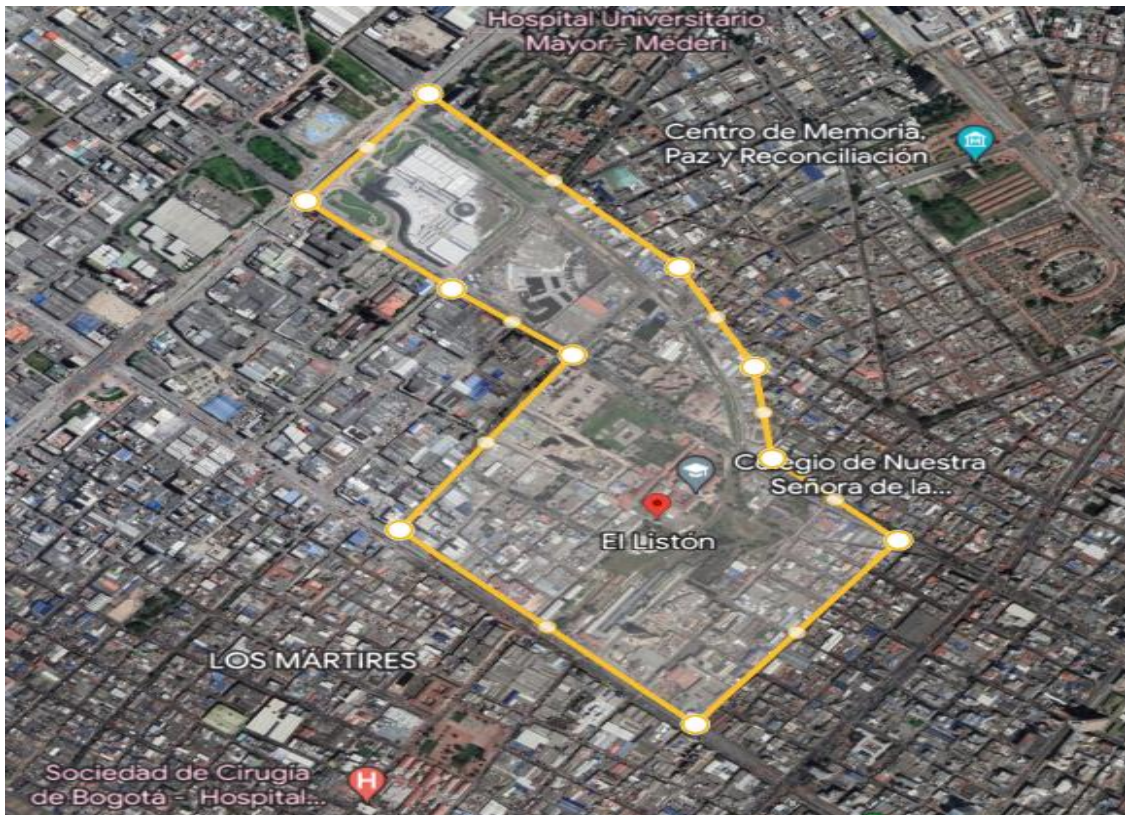
Se dispone en esta investigación realizar la acumulación de todo dato necesario cualitativo y cuantitativo que pueda reflejar la propuesta de intervención urbana como espacios públicos, recolectando datos de espacio, ambiente y confort para la población del sector.

### **Población objeto**

La población objetivo para este proyecto la obtenemos con los datos arrojados por las actividades realizadas (visita de campo, encuestas a la población, revisión de documentos y entrevistas a los distintos tipos de personas que habitan el área de estudio), teniendo en cuenta todos estos datos se opta por intervenir los barrios, El listón y paloquemao, siendo los barrios próximos a la estación la sabana, se calcula un área de 830.714,06 m<sup>2</sup> como se verá identificada en la (figura 19).

Figura 19

Área de investigación para la toma de encuestas y población objeto



Fuente: Google Maps

### Alcances

se plantea una propuesta a nivel de esquema básico que busca generar un tejido urbano por medio de una intervención urbano-paisajística, intervención en donde se le dé solución a las diferentes problemáticas planteadas en el sector. Realizando así una propuesta de 3 nodos urbanos los cuales estarán amarrados por medio de corredores y espacios públicos que fomenten la exploración, turismo y contemplación del hábitat urbano. Tomando como puntos el acceso de la calle 13 de la estación la sabana, el acceso del colegio nuestra señora de la presentación y el acceso al área dotacional por medio de la calle 19

por otra parte se elige el nodo central deportivo para desarrollarlo a nivel de anteproyecto.

## **Marco teórico**

### **El espacio publico**

permite el encuentro con el otro, favorece la relación afectiva con un territorio... Debe existir un espacio público para recorrer la ciudad, contemplar y ser contemplado, en un hecho lento, continuo y permanente, para que los ciudadanos sentirse orgulloso, saber reconocer el territorio y hacerlo cognoscible, para que todos los ciudadanos se sientan incluidos, tratados con igualdad y dignidad. El espacio público degradado, desconectado, inaccesible, produce el efecto contrario: incomprensión, desafección, extrañamiento. Es el lugar del miedo, de la inseguridad, de la desconfianza; hay vacío de espíritu”.

Con las actuaciones en el espacio público se pretende que los ciudadanos permanezcan allí el mayor tiempo posible, que lo atraviesen, que haya espacios en los que puedan tener distintas visiones de la ciudad, en relación unos con otros y que esté viva constantemente.

La transformación que se está dando en Bogotá demuestra que es posible cambiar las condiciones sociales a través de intervenciones en los espacios físicos públicos. Vale la pena aclarar la relevancia y el éxito que han tenido sobre otros.

### **Rehabilitación y regeneración urbana**

Hay muchos términos con características superficialmente similares ("regeneración urbana", "renovación urbana", "regeneración urbana", "regeneración urbana", etc.) y, a menudo, se usan más o menos lo mismo debido a documentos y planes especializados. Aunque pueden distinguir entre los dos, a menudo no está claro cuándo se define cada

término, y esto también tiene diferentes implicaciones para la planificación. Las definiciones adecuadas de estos términos permitirán una comprensión adecuada del contexto en el que se utilizan.

Por lo tanto, es necesario analizar cada uno de estos términos para comprender con la mayor precisión posible la contribución de cada concepto. Como el término "regeneración urbana" parece más apropiado que otros, se utiliza para referirse a programas y actividades tales como áreas de restauración extensa y centros históricos (por ejemplo, programas especiales de regeneración). El concepto de renovación urbana nació en el Congreso Internacional de Arquitectura Moderna de la década de 1950, donde urbanistas europeos, especialmente italianos, criticaron el modelo imperante de crecimiento urbano continuo, incierto y la falta de respeto por la ciudad existente. Desde entonces se ha convertido en uno de los paradigmas populares de la planificación urbana, especialmente en lo que respecta a la operación en el centro histórico.

El diccionario de la Real Academia de la Lengua Española define "restaurar" como "restaurar o devolver a alguien o algo a su estado original". A primera vista, esta definición sugiere que el proceso de curación determina el retorno a un estado anterior perdido por alguna razón, lo que significa la restauración de algo o de alguien al ser original. En este caso, estamos hablando de ciudades o entornos urbanizados, por lo que se puede concluir que la regeneración urbana consiste en restaurar el entorno urbano a su estado anterior. Esta definición puede resultar demasiado simplista, y el proceso de renovación urbana, como se verá más adelante, por supuesto no siempre implica un retorno al estado anterior, aunque en algunos casos este puede ser el objetivo.

Luis Moya González y Ainhoa Díez de Pablo abordan el tema de la importancia de la terminología en los procesos de intervención urbanística integrada y así definen la renovación urbana como “un proceso que pretende mejorar los aspectos físicos y espaciales de los espacios urbanos” bajo consideración. degradado, mantiene. su carácter y estructura son en gran parte posteriores a la intervención e incluso sufren una transformación significativa" (renovación urbana p. diferencia del estado anterior. En este sentido, la renovación urbana debe actuar sobre territorios claramente deteriorados -aunque no está claro si este deterioro es social, estético o puramente económico- mejorando sus características físicas y espaciales (elementos arquitectónicos, formas), pero conservando su carácter. o esencia.

Esto significa que la regeneración debe apuntar al proceso de restauración de un área de un estado degradado a un nuevo estado mejorado, que puede incluir un proceso de reconstrucción y revitalización económica, pero que sea capaz de mantener su carácter único, de modo que ese carácter después de la acción. zona renovada No ha cambiado mucho.

---

El desarrollo urbano en las ciudades antiguas, especialmente en España en las últimas décadas, ciertamente entra en esta categoría. Rubio del Val ofrece una definición más amplia que entiende la regeneración urbana como “un conjunto de estrategias para frenar el deterioro de las ciudades y estructuras sociales y preservar sus valores patrimoniales culturales, aumentar la cohesión social y promover la actividad económica”. Esta definición también se aplica a la protección de las ciudades. El elemento hereditario de la región, aunque menciona específicamente el fortalecimiento de la actividad económica.

catedrático e investigador del Departamento de Urbanística y Ordenación del Territorio en la Escuela Superior Técnica de Arquitectura de la Universidad Politécnica de Madrid.

investigadora del Departamento de Urbanística y Ordenación del Territorio en la Escuela Superior Técnica de Arquitectura de la Universidad Politécnica de Madrid.

La rehabilitación "integrada" del entorno urbano es un concepto relativamente nuevo, que en cierta medida integra diversos tipos de actividades, incluidos procesos sociales y económico-políticos (regeneración social, dinamización económica), así como varios procesos constructivos y actuaciones sobre el entorno urbano (destrucción, renovación, reconstrucción).

El objetivo es reunir varios procesos que operan globalmente en una sola política y programa. Es un enfoque integrado basado en la búsqueda de soluciones comunes a los aspectos sociales, económicos, culturales e incluso medioambientales que configuran la realidad urbana. La renovación urbana es un término a menudo asociado con la renovación urbana y, a menudo, se usa como sinónimo. Aunque pueden tener significados similares, los dos términos tienen características distintas que vale la pena señalar.

El diccionario de la RAE define el verbo 'regenerar' como 'dar nueva vida a algo que se ha degenerado, restaurarlo o mejorarlo'. De esta forma, la renovación urbana puede definirse como la reparación de una ciudad en ruinas mediante su renovación o mejora. Es importante señalar que, en este caso, y sólo en base a esta definición, la regeneración urbana no parece implicar la necesidad de volver al estado anterior -como sí ocurre con la regeneración urbana-, sino que en este caso regeneración significa simplemente mejora... algo dañado o roto. Roberts define la renovación urbana como "una acción



integral e integral que conduce a la resolución de problemas urbanos que busca soluciones duraderas en los dominios económico, físico, social y ambiental".

Señalaron que cualquier proceso de renovación urbana debe implicar una acción simultánea sobre los elementos físicos, sociales y económicos del entorno urbano (Roberts), es decir, no puede centrarse en un solo aspecto, por ejemplo, la estética o la actividad de la ciudad. Negocios, pero también tenga en cuenta cualquier factor o condición agravante en las áreas urbanas.

Por lo tanto, es necesario analizar cada uno de estos términos para comprender con la mayor precisión posible la contribución de cada concepto. Como el término "regeneración urbana" parece más apropiado que otros, se utiliza para referirse a programas y actividades (por ejemplo, programas específicos de regeneración) como áreas de restauración extensa y centros históricos.

El concepto de renovación urbana tiene su origen en el Congreso Internacional de Arquitectura Moderna de la década de 1950, donde urbanistas europeos, especialmente italianos, criticaron el modelo imperante de crecimiento urbano continuo e indeterminado y la falta de respeto por la ciudad existente desde entonces. se ha convertido en uno de los paradigmas más populares de la planificación urbana, especialmente para las actividades en el centro histórico.

El diccionario de la Real Academia de la Lengua Española define "rehabilitar" como "restaurar o devolver a alguien o algo a su estado anterior". A primera vista, esta definición sugiere que el proceso de curación determina el retorno a un estado anterior

perdido por alguna razón, lo que significa la restauración de algo o de alguien al ser original.

En este caso, estamos hablando de ciudades o entornos urbanizados, por lo que se puede concluir que la regeneración urbana consiste en restaurar el entorno urbano a su estado anterior. Esta definición puede resultar demasiado simplista, y el proceso de renovación urbana, como se verá más adelante, por supuesto no siempre implica un retorno al estado anterior, aunque en algunos casos este puede ser el objetivo. Luis Moya González y Ainhoa Díez de Pablo abordan la cuestión de la importancia de la terminología en los procesos de intervención urbanística integrada y así definen la renovación urbana como “un proceso que pretende mejorar los aspectos físicos y espaciales de las zonas urbanas”. deteriorado, después de la intervención conservó en gran medida su carácter y estructura, incluso con una remodelación considerable” (Restauración Urbana, p. 12). 09)

Esta definición es interesante porque de alguna manera matiza el concepto de rehabilitación, es decir. volver al estado anterior. En este sentido, la renovación urbana debe actuar sobre territorios claramente degradados -aunque no está claro si este deterioro es social, estético o puramente económico- mejorando sus características físicas y espaciales (elementos arquitectónicos, formas), pero conservando su carácter.

---

profesor de Planificación Europea Estratégica en la Universidad de Dundee (Reino Unido) y director del Comité de Buenas Prácticas de la Asociación Británica para la Regeneración Urbana.

Esta definición vincula los conceptos de regeneración urbana y regeneración integral. Se discute la necesidad de ver la regeneración urbana como un proceso integrado y multifacético que intenta equilibrar simultáneamente varios aspectos del entorno urbano.

Esta definición es en gran parte consistente con otras definiciones utilizadas anteriormente, aunque este caso incluye estrategias de intervención específicas que no necesariamente se ajustan a algunas de las definiciones utilizadas anteriormente. Así, la renovación urbana es un proceso de actuación en el medio urbano con características más amplias que las implicadas en procesos como la renovación y revitalización urbana.

Esto se debe a que significa encontrar soluciones a muchos problemas urbanos, no solo para situaciones específicas como la degradación puntual de los edificios o la falta de actividad comercial, sino que abarca todos los problemas en busca de soluciones comunes. Se puede argumentar que la renovación urbana debe responder y dar solución a diversos problemas causados por el deterioro urbano en áreas específicas. Estos problemas pueden tener aspectos físicos, económicos, sociales o incluso ambientales.

En el mismo contexto, llegamos a la definición de Chris Couch y Charles Fraser, quienes definen la renovación urbana como un proceso que permite que la actividad económica y las funciones sociales resurjan donde se habían perdido, y restaurar la inclusión social donde existía exclusión. y restaurar el equilibrio ambiental donde se perdió (Couch et al., 2009,). También confirman que la renovación urbana se caracteriza por actividades destinadas a restaurar el entorno construido, por lo que no es apropiado hablar de renovación urbana en el contexto de no urbanización o urbanización.

---

Podemos concluir que la regeneración urbana corresponde en parte a los principios que ofrecen los tipos integrales u holísticos de regeneración urbana, ya que ambos son procesos de recuperación que abordan más que cuestiones estéticas o constructivas.

profesor de Planificación Urbana de la Universidad de Liverpool y miembro del Real Instituto de Planificación Urbana del Reino Unido.

planificador urbano, participe de numerosos planes de regeneración urbana y del proyecto Interred de la Unión Europea.

### **Renovación y remodelación urbana**

Este apartado se centra en el análisis de otros dos términos relacionados con el curso de la ciudad construida y en muchos casos confundidos con los dos primeros: renovación urbana y transformación urbana, entre los que guardan una importante relación y que también se proponen claramente.

La idea de renovación urbana surge con frecuencia en los planes de reconstrucción y acción urbana, especialmente cuando se trata de áreas urbanas deprimidas o degradadas fuera del centro histórico, donde, como vimos anteriormente, la restauración e incluso la reconstrucción suelen ser más frecuentes.

## **Otros conceptos**

En este apartado se analizarán brevemente otros términos relacionados con el término anterior en el contexto de la actividad urbana; expresiones como revitalización, valorización y reconstrucción. Estos términos tienden a ser más específicos y se refieren a los elementos sectoriales de la ciudad. La regeneración urbana es un concepto de carácter urbano económico, ya que muchas veces se refiere al fomento de la actividad económica, especialmente en el sector terciario, en áreas urbanas inexistentes o inadecuadas. Por lo general, se refiere a la introducción de nuevos usos, generalmente a través de incentivos políticos, económicos y operativos.

Esto puede complementarse con medidas urbanas para promover el carácter económico de las áreas urbanas en una dirección determinada. La regeneración urbana pretende mejorar los aspectos sociales y económicos del sector urbano a través de políticas económicas, que pueden incluir incentivos a la inversión, medidas de mejora (paseos, espacios públicos, paseos) y otras medidas socioeconómicas que fomenten y estimulen la actividad económica, especialmente en terceros países. industria Actividad económica.

Revalorización urbana es un término menos definido, quizás incluso vago. En general, puede entenderse como el proceso de tratar de mejorar la condición previa de un área urbana, medida por el valor económico que se le asigna (por ejemplo, el valor de la tierra), y por lo tanto tiene un significado económico claro. Implica la transformación física del entorno construido con el objetivo principal de aumentar el valor económico de ese entorno.

La reurbanización es un proceso a menudo asociado con los procesos de renovación y reevaluación urbana, ya que implica el reemplazo de las estructuras urbanas originales por otras estructuras con funciones y/o formas diferentes. El proceso de reconstrucción suele funcionar en lugares públicos (mobiliario urbano), pero también se puede utilizar en áreas más grandes. El espacio público es un conjunto de elementos arquitectónicos y naturales en edificios públicos y privados, cuya naturaleza determina su uso o influencia para satisfacer las necesidades del entorno urbano colectivo y así superar las limitaciones de los intereses individuales de sus habitantes.

Para finalizar cabe aclarar de que cuando se habla de la rehabilitación urbana, no siempre nos referimos a una intervención en todos sus aspectos, sino también a una intervención puntual en algunos de sus componentes, siempre y cuando se determine por medio de un análisis las falencias del sector y a partir de ese punto generar la intervención adecuada para potencializar el lugar.

Por tanto, es correcto afirmar que según las circunstancias del lugar se puede priorizar la intervención en alguno de los componentes llámense a esta (infraestructura, vivienda equipamientos, o espacio público). Siempre y cuando puedan generar una notable mejoría a la calidad de vida de los habitantes de la localidad.

## **Marco normativo**

Según la ley de 1989 n. 9 el espacio público en Bogotá se define legalmente como "...un conjunto de elementos arquitectónicos y naturales de propiedad pública y privada cuya naturaleza determina su uso o transformación para satisfacer las necesidades colectivas de la ciudad".

Por lo tanto, fuera de los límites de los intereses personales del residente. "Para el departamento administrativo de la Secretaría de Defensa del Espacio Público, este" ... se entiende como el lugar donde la gente va y participa. escenario donde se construye el territorio social. De esta manera, la ciudad no puede concebirse sin la integración que brindan sus espacios públicos.

"El espacio público está entonces constituido por la calle, la plataforma, el espacio del hábitat, la plaza, desde el parque, desde la gente, desde el comercio informal, desde el espacio caracterizado cada día, desde el punto de encuentro y desde el medio donde se encuentra el interés común expresado.

Figura 20

Componentes del espacio público

COMPONENTES DEL ESPACIO PÚBLICO CONSTRUIDO					
USO ESENCIAL	COMPONENTES				
Espacios de encuentro	Plazas				
	Terrazas urbanas				
	Atrios				
	Parques	Parques de recreación pasiva			
Espacios deportivos					
Parques de juegos infantiles					
Espacios de circulación y acceso	Calles	Calle peatonal			
		Escalinatas públicas			
		Malla intermedia y local de circulación	Calzada		
			Sardinell		
			Anden	Franja de estancia	
				Franja de amoblamiento	
				Franja de circulación	
		Esquina			
		Espacios de estacionamiento público	Pacios de estacionamiento		
			Bahías de descargue		
Espacios privados de uso restringido	Jardín anterior o antejardín				

**Fuente:** Plan de Ordenamiento Territorial (POT).

Fuente: PEMP

Fuente: Recuperación de áreas en deterioro

[https://books.google.com.co/books/about/Bogot%C3%A1.html?id=-v8UAQAAIAAJ&redir\\_esc=y](https://books.google.com.co/books/about/Bogot%C3%A1.html?id=-v8UAQAAIAAJ&redir_esc=y)

Plan de Ordenamiento Territorial (POT), (ver Figura 20) es la norma que define cómo puede la ciudad hacer uso de su suelo y dónde están las áreas protegidas, en qué condiciones se puede ubicar vivienda, actividades productivas, culturales y de esparcimiento. Decreto 319 de 2006, Por el cual se adopta el Plan Maestro de Movilidad para Bogotá Distrito Capital, que incluye el ordenamiento de estacionamientos, y se dictan otras disposiciones. Plan Maestro de Movilidad (PMM).

**decreto-187-2002**

en este apartado veremos la estructura básica de movilidad que conforma al área de estudio además de las convenciones de conservación como dice el decreto 187-2002 el cual



indica que el área de estudio se encuentra en el área funcional del centro tradicional por lo cual estará sujeta a las intervenciones que dictamine el Pemp de Bogotá (ver Figura 21) (ver Figura 22).

Figura 21 estructura básica de movilidad de la UPZ

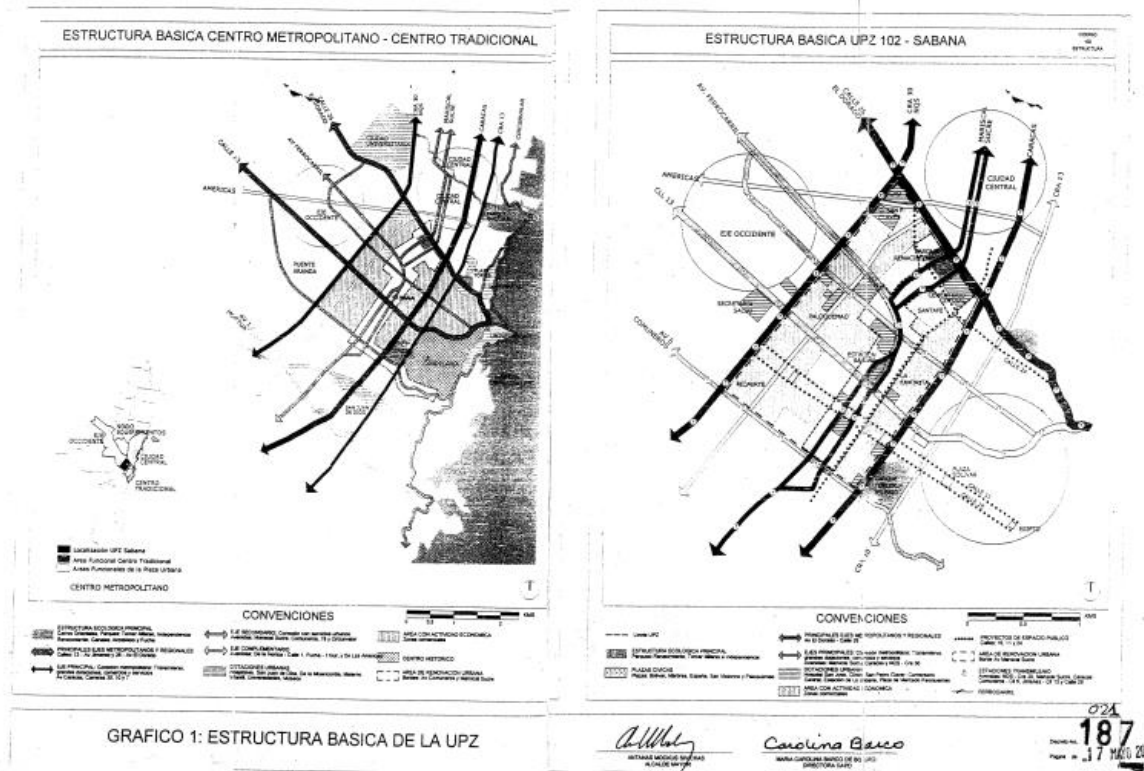


GRAFICO 1: ESTRUCTURA BASICA DE LA UPZ

Fuente: PEMP

Figura 22

Normativa de altura e índice de ocupación del área de estudio

3. Normas.

a. Índice de ocupación	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Las áreas libres, deben ser conservadas en su disposición, proporción, uso y carácter como zonas duras, empedradas o arborizadas según corresponda a zonas verdes, recreativas, jardines, caminos o parqueaderos, de acuerdo con lo que se defina en el plano urbanístico definitivo que debe ser aprobado por el Departamento Administrativo de Planeación Distrital.</li> <li>- Cualquier modificación que se requiera sobre ellas, debe obtener la aprobación del mismo departamento.</li> </ul>
b. Altura máxima	<ul style="list-style-type: none"> <li>- La volumetría original de las edificaciones es de estricta conservación. No se permiten sobre elevaciones.</li> </ul>

16

Fuente: PEMP

## Desarrollo del objetivo 1

### Fases de investigación

A continuación, se presentan las actividades realizadas para la elaboración del trabajo de investigación contemplados dentro del objetivo 1 como se ilustra en la (figura 23)

Figura 23

Actividades Objetivo 1

actividad	Estrategia	Herramientas	Lo que se espera	Hallazgos
Reconocimiento de los elementos urbanos del sector	Hacer una búsqueda de las principales problemáticas del sector a partir de la exploración documental	Análisis de Planos en CAD, cartografía, mapas, decreto y anexos de el barrio.	Identificar los elementos que se deben intervenir para mejorar la situación en el barrio	Se encontró problemática deterioro en el componente de espacio publico además de ver como el uso de suelo afecta negativamente la seguridad en el barrio
Corroborar los datos obtenidos en el análisis de los documentos de manera personal	Recorrer el barrio el Listón, evidenciar que tan graves son las problemáticas encontradas y en que condiciones se encuentran actualmente	Análisis de Videos, fotos, vivencia del sector.	Determinar el nivel de daño que han causado las problemáticas encontradas	Se encontró un cambio de usos por parte de la policía en la estación la sabana, reparaciones del colegio y cambio de uso en la plaza de paloquemao además de la reactivación del tren la sabana entre semana
El reconocimiento de las peticiones y percepciones de los habitantes del barrio	Recorrer el sector y preguntarle a personas que habiten el sector cual es su experiencia y percepción sobre el barrio	Entrevista personal a algunos habitantes	Encontrar datos relevantes sobre habitantes en situación de calle, comerciantes, residentes, etc.	se toma en consideración el aprecio de la comunidad por la policía y la jeda de reactivar la estación además de que suelen evitar evitar ciertas zonas porque no son muy seguras
Visita a la estación la sabana	Poder lograr generar un recorrido vivencial	Visita de Campo	Darnos cuenta de la valoración real que tiene el recorrido como parte fundamental del reconocimiento cultural físico espacial y ambiental	el recorrido es fundamental del reconocimiento cultural físico espacial y ambiental
Analizar que piensa la comunidad sobre componentes social, ambiental y económico en el barrio	El desarrollo de un numero determinado de encuestas , dirigido hacia los componentes sociales, económicos y ambientales	90 encuestas virtuales hechas a los habitantes del barrio y sus cercanías.	Determinar la opinión de la población sobre cada uno de los tres componentes y tomar en cuenta sus peticiones para mejorarlos	Se encontró que casi todas las personas están de acuerdo en realizar una mejoría en el espacio publico

Fuente: Elaboración propia

### Técnicas de investigación.

Se realiza en la investigación diversas actividades plasmadas en los objetivos 1 y 2 para la acumulación de datos necesarios contemplando las metodologías cualitativa y cuantitativa que puedan contribuir a la elaboración del proyecto llevándolo a un punto de

proyección el cual se pueda concluir con una intervención urbana sobre la estación la sabana

### **Actividad 1**

#### **reconocimiento de los elementos urbanos del sector nivel macro**

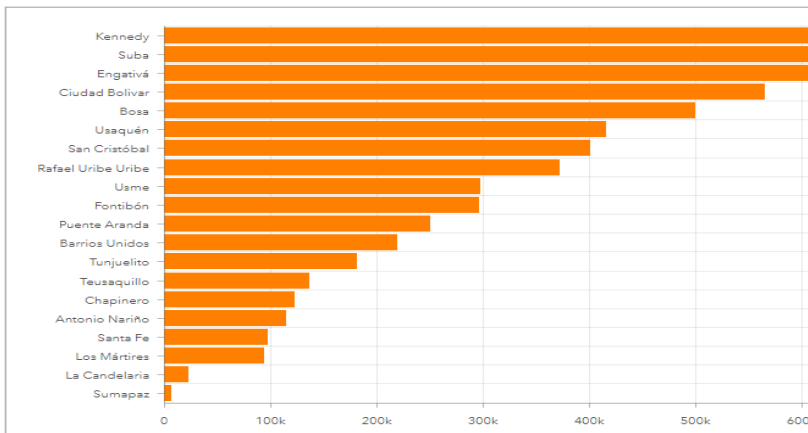
Si bien ya se indago en la problemática es pertinente analizar el estilo de vida que ofrece la ciudad de Bogotá, en particular con el centro puesto que algunos puntos son relevantes para poder entender la situación en la que se encuentra hoy en día y así poder determinar el lugar indicado para la intervención.

Para tal objetivo se necesita hacer una revisión de los precedentes históricos de la ciudad, concentrarse en la configuración espacial para darnos cuenta de si realmente los temas tratados son relevantes en este contexto.

Para empezar en las siguientes tablas (*figura 24 y 25*) se muestra el índice poblacional por localidad en la ciudad, el aumento y el descenso de estas mismas, destacando (*figura 24*) los Mártires, la candelaria y Sumapaz como las zonas con menor población. Pero como veremos más adelante (*figura 25*) sufrirán un aumento significativo de habitantes.

Figura 24

Tabla poblacional

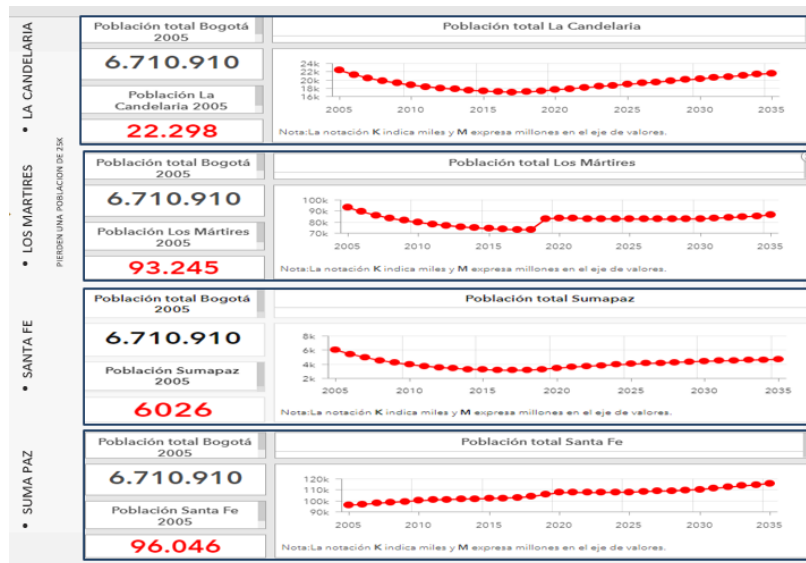


fuentes: (Bogotá, visor de población por localidad, 2020)

En la siguiente tabla (Figura 24) se muestra la caída parcial de la población en las localidades centrales de Bogotá como la Candelaria, los Mártires y la subida de las localidades colindantes como Santa Fe. Siendo los Mártires la que tuvo el crecimiento poblacional más notorio.

Figura 25

Tabla poblacional



fuentes: (Bogotá, visor de población, 2020)

para verificar que tan sostenibles se encuentran estas localidades se muestra el porcentaje de déficit poblacional de la capital para el año 2020 (Figura 25), seccionado por localidades, destacando Engativá, suba y los Mártires como las zonas con menor déficit de abandono desde el 2018 hasta la fecha. Sin embargo, para esta última según los datos de diagnóstico del plan de ordenamiento territorial de Bogotá, presenta un déficit habitacional de 2987, de los cuales 2641 son relacionados con un déficit de viviendas cualitativos, es decir que presentan deficiencias relacionadas con la estructura de los pisos, hacinamiento mitigable, servicios públicos y lugar inadecuado para preparar los alimentos - cocina.

Figura 26

Tabla de abandono poblacional

LOCALIDAD	PORCENTAJE
Usme	10,9%
Ciudad Bolívar	8,9%
San Cristóbal	7,8%
Rafael Uribe Uribe	6,8%
Santa Fe	6,6%
Bosa	5,3%
Kennedy	5,0%
Tunjuelito	5,0%
Fontibón	4,9%
La Candelaria	3,4%
Suba	3,2%
Los Mártires	3,1%
Engativá	2,7%

fuelle: Rescatado de Encuesta Multipropósito 2017 DANE

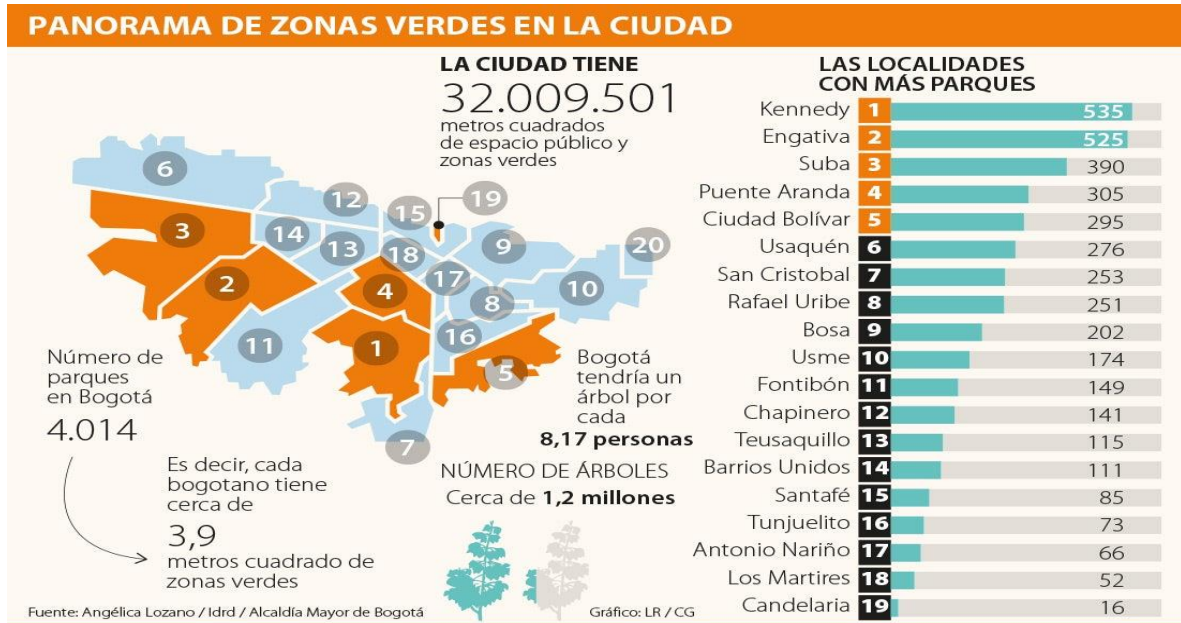
Por otro lado, como se evidencia en la (Figura 26) él gran crecimiento urbano que se muestra en las localidades, ocasiona una carencia de espacio público en algunas UPZ, esto causado no únicamente al ampliar el territorio con el propósito de albergar una mayor población, sino también a la densidad de las zonas construidas. Por lo que los habitantes de las localidades con un incremento drástico en su población previamente vistas, carecen de lugares públicos, zonas verdes y escenarios de esparcimiento que les brinden actividades que puedan dar una mejor la calidad de vida.

## Calidad del espacio público y áreas verdes.

Como se verá en la (Figura 27). La imagen muestra la cantidad de áreas verdes y cantidad de parques en la ciudad de Bogotá, seccionado por localidad

Figura 27

Localidades con zonas verdes



fuelle: Alcaldía mayor de Bogotá / Angelica lozano

de nuevo, se ven destacados sectores como la Candelaria, los Mártires y Antonio Nariño por lo cual, confirmamos que a pesar de su alto número de población estas localidades carecen de los elementos para entregarles un espacio que promueva el buen esparcimiento en sus habitantes.

Por ello, estos segmentos de la población han sido objeto de exclusión social, marginación, violencia; sin embargo, también se evidencia dentro de la estructura



urbana del sector, su conexión con otras partes urbanas aledañas y el deterioro de otras estructuras como la ambiental, vial o de espacios públicos.

De hecho, En 2017 el 9,0% de los hogares de Bogotá, respondieron de manera afirmativa ante la M.A.D.S sobre su encuesta multipropósito, a la pregunta de si cerca de su vivienda se ubicaban basureros o botaderos de basura.

En este aspecto, las localidades de Usme (32,4%), Los Mártires (20,4%) y Ciudad Bolívar (14,7%) reportan los mayores porcentajes para 2017.

De la misma forma el Jardín Botánico de Bogotá (Figura 28) dirige sus acciones a la planificación integral del desarrollo ambiental del Distrito a través de la recopilación de información sobre la cobertura arbórea existente por cada diez mil habitantes.

Figura 28

número de árboles por localidad.

Localidad	2016	2017	2018	2019
Usaquén	33,7	33,9	34,2	34,9
Chapinero	50,3	50,2	50,6	51,0
Santa Fe	89,1	89,2	90,1	90,6
San Cristóbal	38,1	38,5	38,2	39,2
Usme	41,4	42,2	42,2	42,7
Tunjuelito	35,7	35,3	34,1	34,7
Bosa	15,8	17,0	17,5	18,0
Kennedy	33,6	33,8	34,1	34,8
Fontibón	17,4	17,6	18,1	18,6
Barrios Unidos	29,9	29,9	29,7	30,4
Teusaquillo	42,9	43,2	43,2	42,9
Los Mártires	9,9	10,1	10,9	10,9
Antonio Nariño	23,6	23,6	23,3	23,4
Puente Aranda	24,6	24,5	23,7	24,3
La Candelaria	35,9	36,4	36,3	37,6
Rafael Uribe Uribe	39,4	39,4	39,5	39,6
Ciudad Bolívar	13,8	14,4	14,9	15,3
<b>Total Bogotá D.C.</b>	<b>33,1</b>	<b>33,5</b>	<b>33,6</b>	<b>34,1</b>

fuentes: Jardín Botánico de Bogotá

Proceso de revisión del plan de ordenamiento territorial de Bogotá d. C. Documento de diagnóstico 2020

para esta tabla (Figura 28) concluimos que los Mártires es la localidad con menor registro arbóreo por habitante hasta la fecha. Por lo cual, junto a que es de las localidades con menor extensiones de parques se puede afirmar que en cuestiones de zonas de esparcimiento natural, los Mártires se cataloga como la localidad más débil de todas. Todo

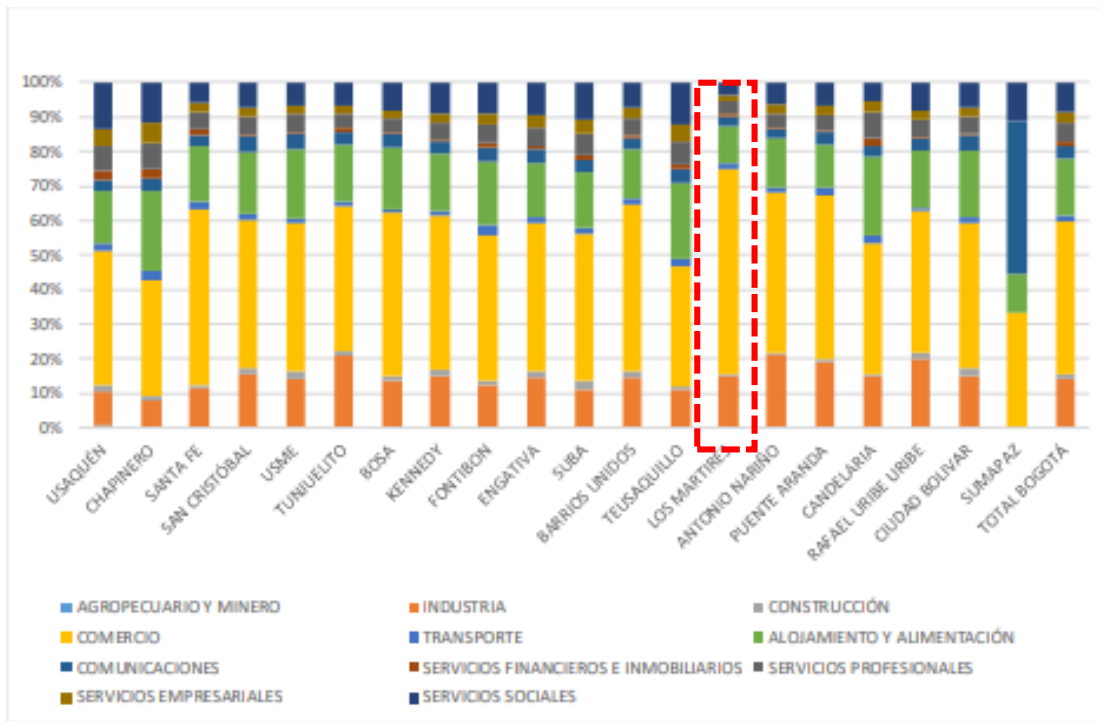
esto es debido a su tipo de estructura económica (tabla 6) la cual sumada a su densidad hacen que hasta el momento el mejorar las zonas verdes no sea la prioridad.

### Tipología del sector y niveles de contaminación.

Debido a como se ve en la (Figura 29) que la localidad de los mártires es una zona que centra su economía en el área industrial y comercial podemos especular que es esta la razón de los altos niveles de contaminación y deterioro de los espacios públicos

Figura 29

Tipo de economía.



### infraestructura vial

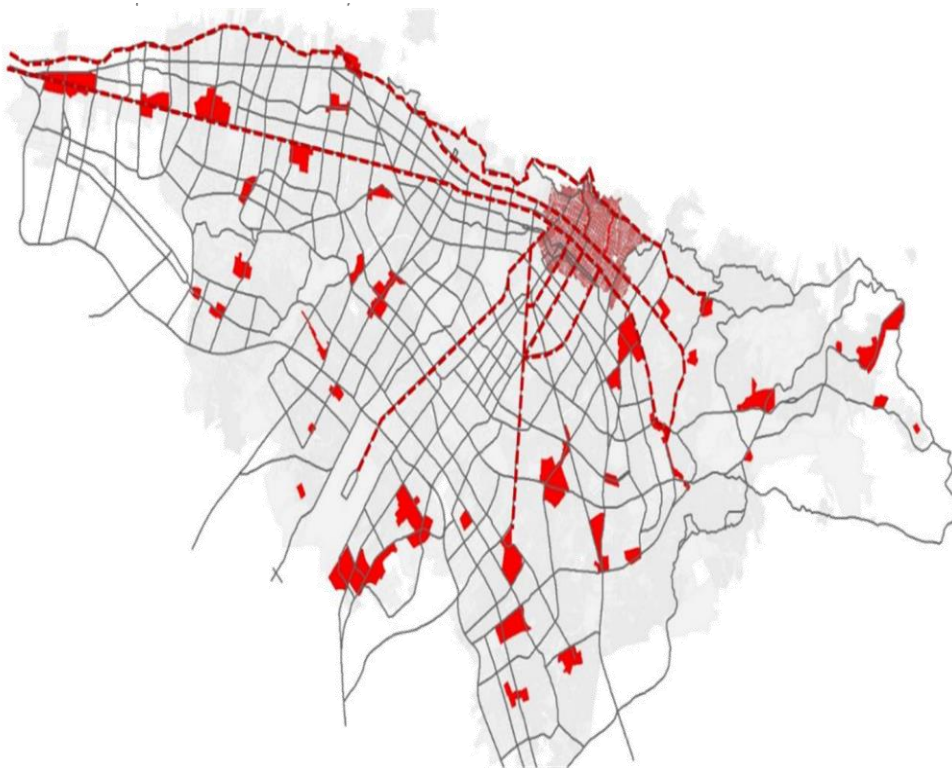
El sistema de movilidad de Bogotá incluye La Auto en Main Street. Norte, av. Caracas, Carrera30, Av. Jiménez, Av. Las Américas, Calle 80, Av. Suba y menos importante Av. Circunvalar, Carrera Séptima, Carrera 68, Av. Ciudad de Cali, Av. Primero de Mayo Av. El sis

tema de calles para Boyacá, Calle 26, Calle 116, Calle 170, Bogotá consta de cuatro mallas conectadas por intersecciones:

Arteria Principal, Calle Lateral, Calle Intermedia y Calle Local. La red vial presenta un deterioro del 70%.

*Figura 30*

*red de transporte y centralidades de la ciudad*



*Fuente: PEMP*

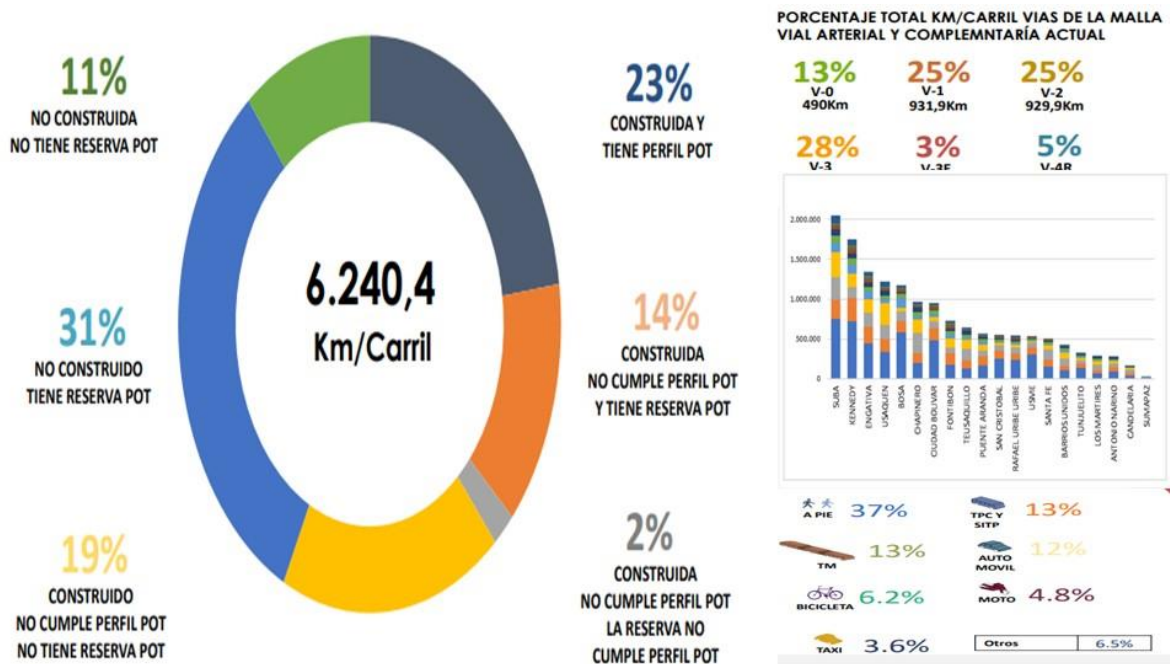
La secretaria distrital de planeación (Uribe, 2009) los sistemas generales son las infraestructuras urbanas, (ver Figura 30) los espacios libres y los equipamientos que, tejidos como una red, conectan y soportan funcionalmente las actividades urbanas lo que genera un adecuado funcionamiento de la ciudad. Los componentes básicos de esta red, son:

- Sistema vial
- Sistema de transporte
- Sistema de acueducto
- Sistema de saneamiento básico
- Sistema de equipamientos
- Sistema de espacio público construido

(María Camila Uribe Sánchez, 2009)

Figura 31

porcentajes de efectividad de los sistemas viales en las centralidades



Fuente: PEMP

En este apartado, nos damos cuenta del estado actual de las vías haciendo énfasis en que la calidad de las vías en el centro histórico es bastante buena (figura 31) demostrando que este sector sirve más a la ciudad como centralidad de movilidad que como centro histórico

(figura 32) pues como se verá en la (figura 33) se tiene proyectada una ampliación de la malla vial existente, para comunicar mejor con las centralidades en la periferia, sin embargo, no existió un plan general de ejecución, creando fragmentación en la malla vial dividiendo las localidades y creando divisiones en los mismos barrios.

por último, a pesar de los proyectos de infraestructura como lo son la ciclo-  
infraestructura (figura 34 y 35) a lo largo de los ejes viales, no se generó un sistema de renovación urbana que acompañara las nuevas dinámicas creadas en la ciudad. Por el contrario, en este punto se nota mucho la falta de un nodo que sirva como encuentro en estas dinámicas sobre todo en el sector histórico.

Figura 32 sistema de transporte natural

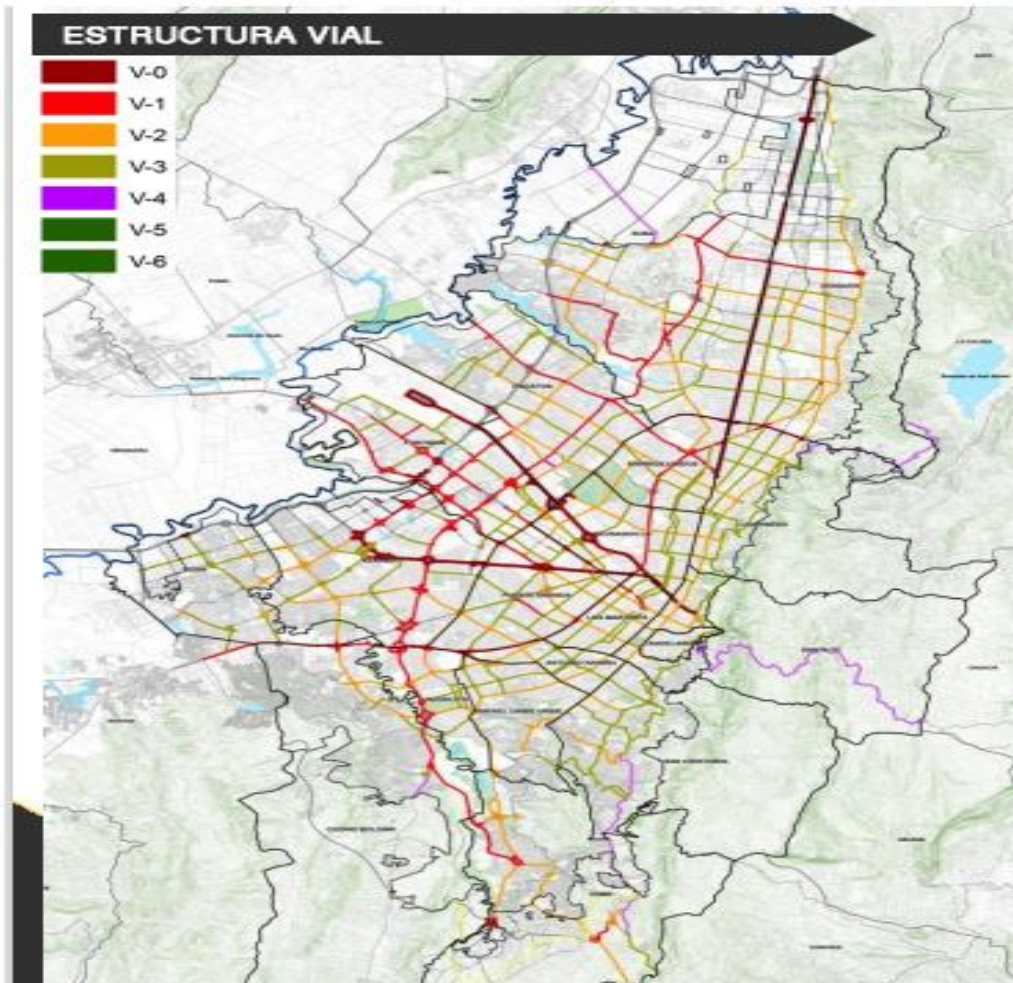


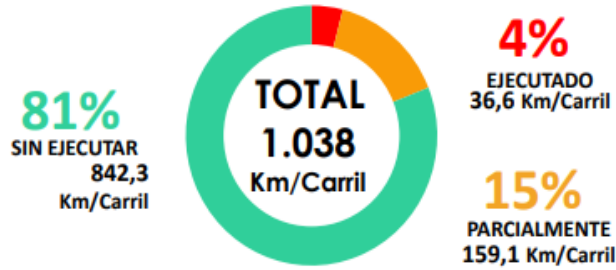
Figura 33

estado de efectividad de la malla vial

**MALLA VIAL ARTERIAL TOTAL PROYECTADA DE BOGOTÁ**



**MALLA VIAL ARTERIAL PROYECTOS POT 190**



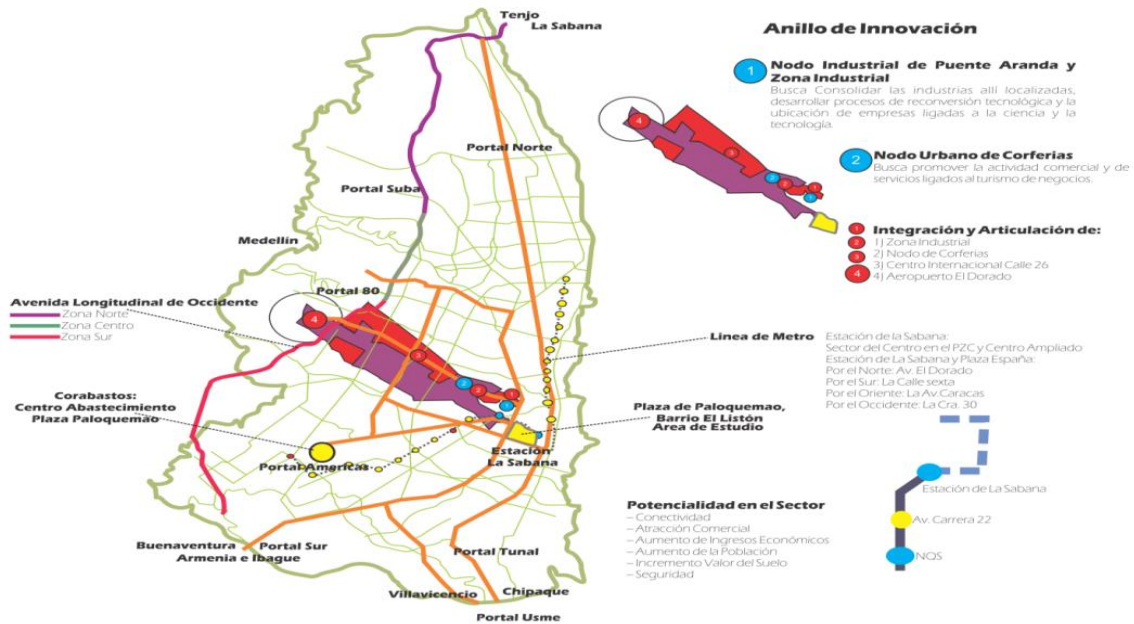
Fuente: PEMP

Por otro lado, como se ve en la (figura 34) la localidad de los mártires tiene una importancia significativa a nivel de comunicación con el resto de la ciudad pues es parte del nodo de actividades de col ferias y es un punto de paso de muchas de las vías importantes de la ciudad.



Figura 34

Contexto general de nodos de ciudad

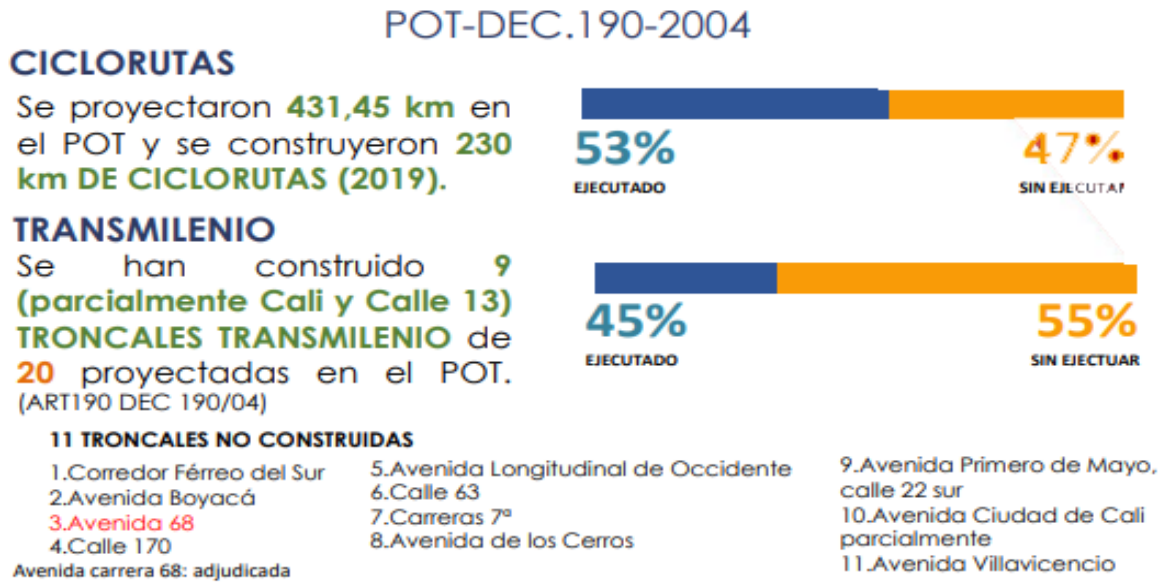


Fuente: PEMP

Por otro lado, en lo que compete al desarrollo de movilidad publica tenemos como se evidencia en la (figura 35) proyectadas 431.45 km rutas de los cuales el 20% cruzan por la vía de la calle 13.

Figura 35

estado de la construcción y cuidado de las ciclo rutas

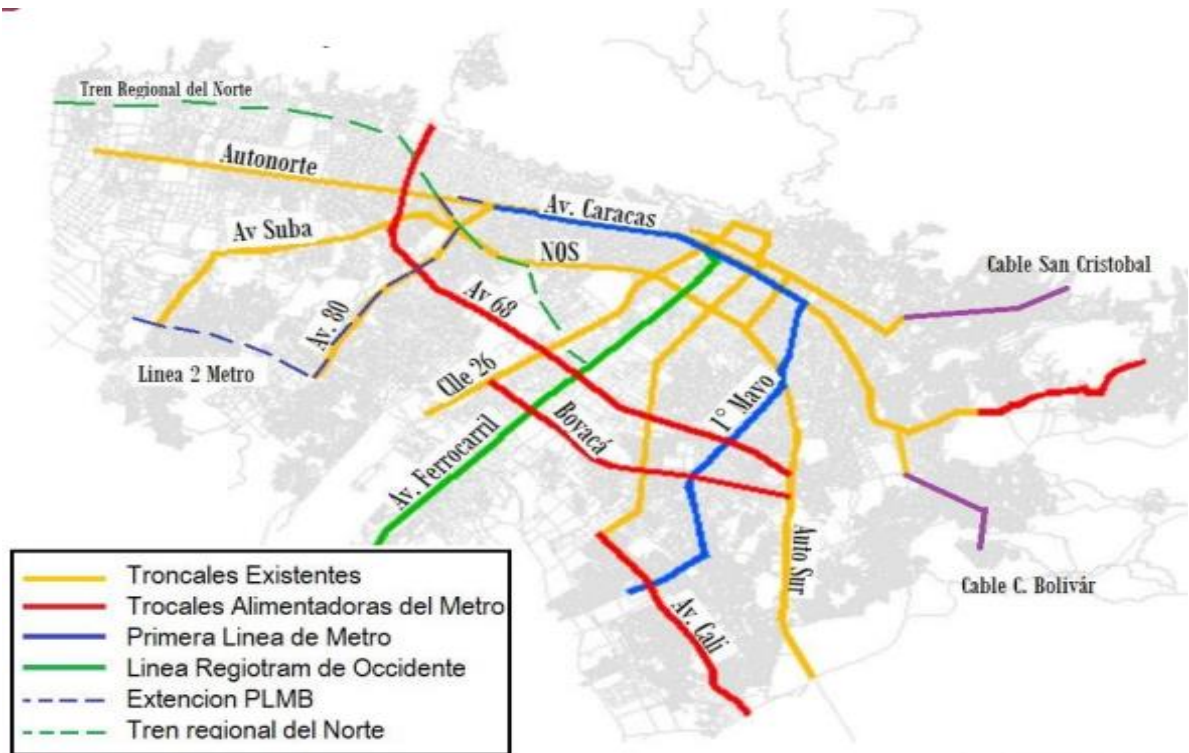


Fuente: PEMP

Para la (figura 36), se logran ver las vías principales que atraviesan el centro siendo **Av. Jiménez cra 10ª 7ª; la 19, la 3ª; la 26, la 6ª; la Caracas** estas vías sin duda evidencian la necesidad de comunicar entre sí los diferentes sectores que se incorporaban a la ciudad a medida que esta crecía (ilustración 33). Además, podemos teorizar en que la idea del sector es ser un nodo conector de periferias ocasionando que el patrimonio cultural no se ve ampliamente reconocido, porque no representa un valor primordial de la ciudadanía. Discerniendo en que el patrimonio no se considera un atractivo y por ende no se protege.

Figura 36

conexiones viales del centro histórico con el resto de la ciudad



Fuente: PEMP

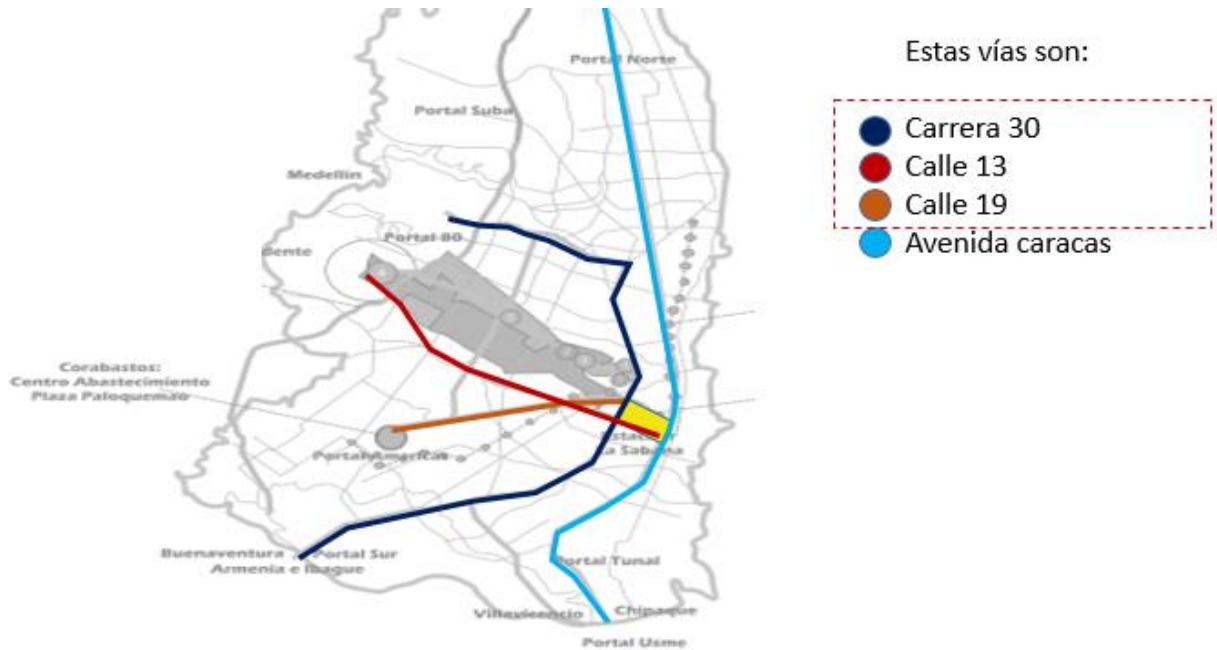
Figura 37

vías en estado de deterioro del centro

Una de las características principales de la localidad es el gran número de arterias principales que la atraviesan permitiendo (como se verá adelante en la figura 38) conectar con los espacios representativos de la ciudad.

Figura 38

sistema principal de vías de la estación.



Fuente: PEMP

De las vías destacadas las más importantes son:

la calle 13 pues esta conecta toda la ciudad de este a oeste con el ya nombrado nodo urbano de col ferias, la avenida caracas la cual es la arteria principal que conecta norte y sur de la ciudad, Aunque cabe resaltar la función de la carrera 30 como articuladora del resto de la ciudad

### Interés cultural de la ciudad

Para la búsqueda de estos elementos y como dato fundamental nos basaremos en la información proporcionada por los PEMP del 2013 y de 2018 diseñados por Gustavo Francisco Petro Urrego y Enrique Peñalosa Londoño los cual nos muestra las zonas con

mayor interés patrimonial y la forma en la que se planean las intervenciones a esta en la ciudad y el nombrado polígono que conforma la denominada zona tradicional y el centro ampliado la cual muestra las localidades más relacionadas a este tema (*figura 28 y 29*). No obstante, para fines de este trabajo elegiremos como polígono de intervención mostrado por el PEMP de 2018 y la norma junto a el área histórica estipulado por el PEMP de Petro en el 2013 puesto que este destaca en el centro como amplitud y maneja una reglamentación más acorde a lo que se desea trabajar.

*fuentes:* Registro mercantil CCB      cálculos: DICE-SDP

Finalmente recordemos que este trabajo pretende recuperar zonas que contengan elementos patrimoniales con las características previamente dichas mediante la intervención del espacio público. Por ello para empezar es pertinente conocer los lugares donde se encuentran las mayores concentraciones de bienes patrimoniales y a partir de ahí examinar en qué lugar se debe hacer la intervención. Teniendo en cuenta los datos ya listados con anterioridad.

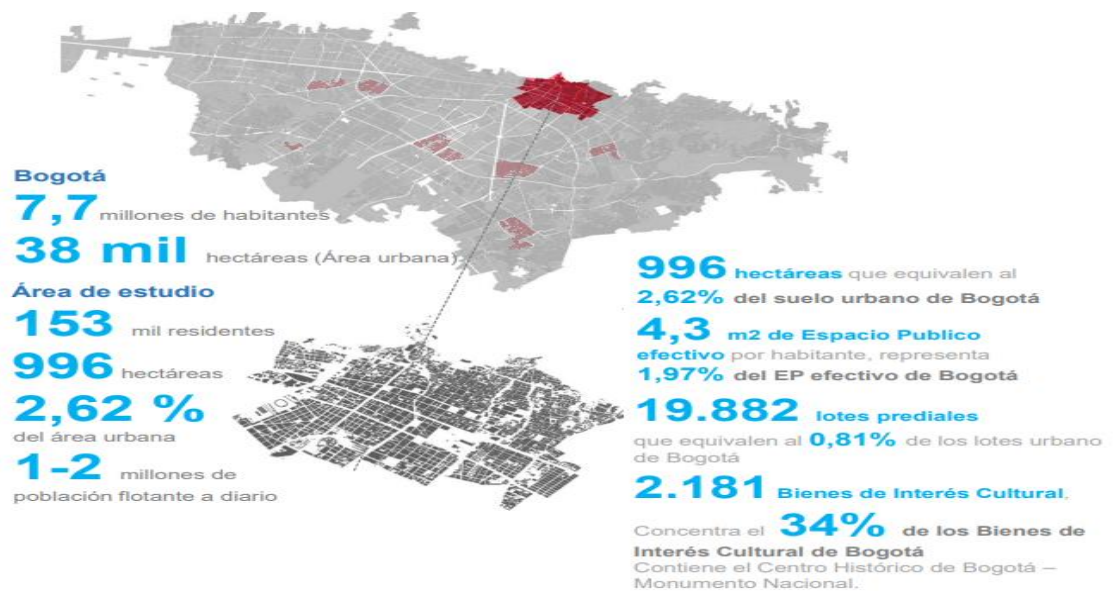
### **Interés cultural de la ciudad**

Para la búsqueda de estos elementos y como dato fundamental nos basaremos en la información proporcionada por los PEMP del 2013 y de 2018 diseñados por Gustavo Francisco Petro Urrego y Enrique Peñalosa Londoño los cual nos muestra las zonas con mayor interés patrimonial y la forma en la que se planean las intervenciones a esta en la ciudad y el nombrado polígono que conforma la denominada zona tradicional y el centro

ampliado la cual muestra las localidades más relacionadas a este tema (figura 31 y 32). No obstante, para fines de este trabajo elegiremos como polígono de intervención mostrado por el PEMP de 2018 y la norma junto a el área histórica estipulado por el PEMP de Petro en el 2013 puesto que este destaca en el centro como amplitud y maneja una reglamentación más acorde a lo que se desea trabajar.

Figura 39

Mapa de patrimonio



Fuente: PEMP

Figura 40

Mapa del centro tradicional y centro ampliado

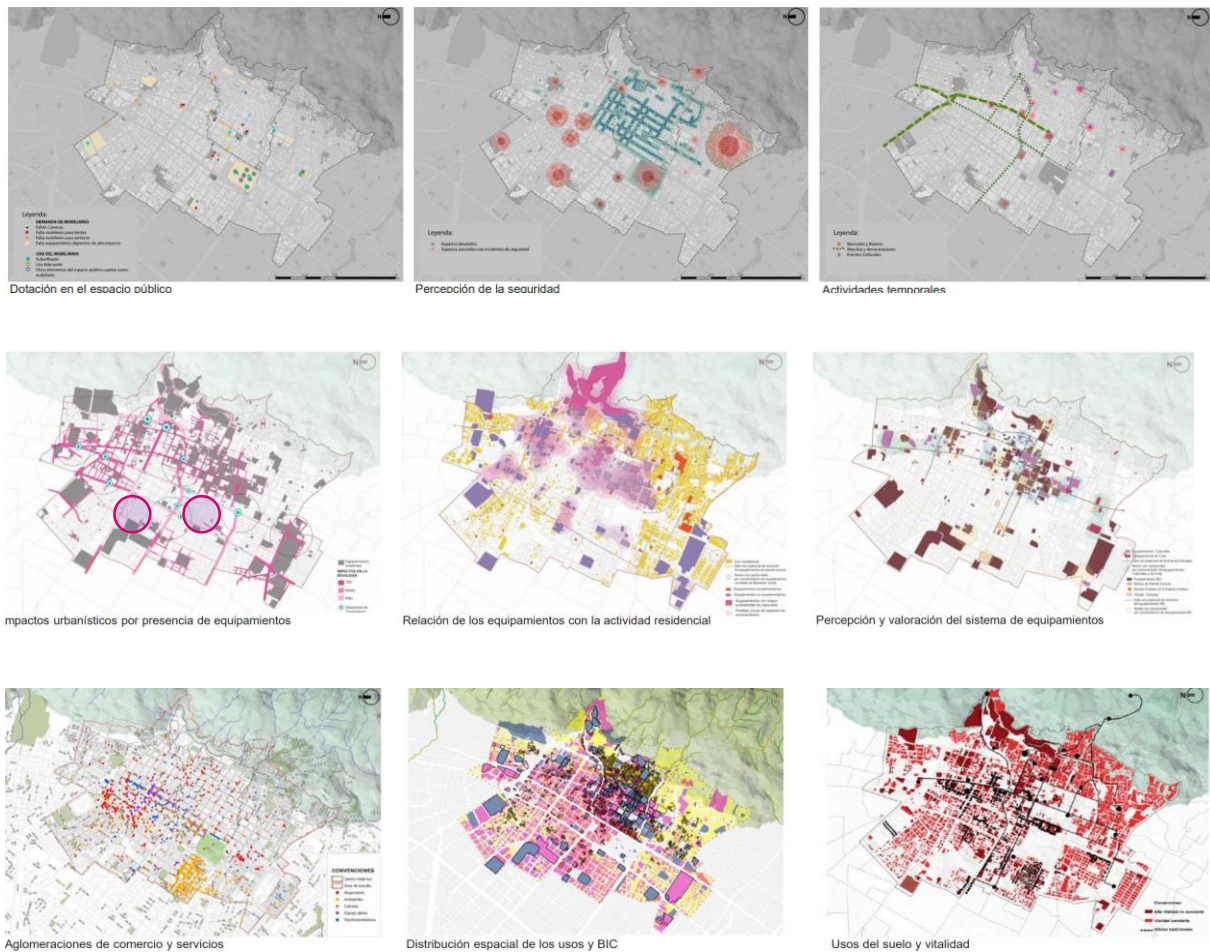


Fuente: PEMP

En la imagen anterior (*figura 39*) se nota que los bienes están dispersos por la ciudad, pero al mismo tiempo existe un área conocida como el centro histórico la cual abarca el 34% de los bienes patrimoniales dato que si relacionamos con los temas anteriores podemos ver una directa relación entre las áreas catalogadas como históricas con las zonas en deterioro. Cabe aclarar que, aunque la localidad no hace parte en su totalidad del polígono, es pertinentes intervenir dentro de los límites puesto que al analizar su percepción física (*figura 40*) sabremos el estado actual de los bienes con respecto al elemento urbano junto con el estado del inmueble y su rentabilidad ante la ciudad, de esta manera nos aseguramos una mejor conexión entre los demás patrimonios.

Figura 41

Mapa de percepción del componente físico



Fuente: PEMP

En esta comparativa (ver Figura 41) vemos reflejado la percepción de la seguridad, las actividades que se realizan en el sector y la falta de elementos o aportes al espacio público en este sector de hecho, se puede evidenciar el abandono en los equipamientos y en los sectores públicos que lo acobijan siendo estas zonas en deterioro las principales aglomeraciones de venta de sustancias ilegales y asentamientos informales en la comunidad.



Continuando el hilo observamos que los equipamientos que poseen mayor relación con la actividad residencial y también los que en mejor estado se perciben se encuentran en el centro del polígono, mientras que los bienes en estado de abandono y poca valoración a la ciudad se encuentran en los límites del polígono, reconociendo así a los mártires como una zona más afectada por la inseguridad y la invasión de la población flotante.

No obstante, en cuanto al componente ambiental si bien el polígono posee muchas entidades arbóreas la verdad es que existen muy pocas áreas verdes importantes aquí siendo el parque tercer milenio el único espacio recreativo que apoya a la localidad de los mártires

Figura 42

biodiversidad en el centro histórico y localidad de los mártires



Fuente: PEMP

Por último, en la localidad de los mártires se presenta un vacío en cuanto al uso de los elementos patrimoniales y encima casi toda la actividad cultural y comercial recae en el

centro, (ver Figura 42) nuevamente esto se ve reflejado en el uso mixto de tipología residencial y comercial en todas las zonas del polígono.

Por ello, estos segmentos de la población han sido objeto de exclusión social, marginación, violencia, hablando de la parte física y psicológica, sin embargo, también se evidencia dentro de la estructura urbana del sector, su conexión con las demás tramas urbanas aledañas y el deterioro de otras estructuras como la ambiental, vial o de espacios públicos mostrándonos una clara fragmentación con las demás localidades de la ciudad.

En medio de eso la zona que más representa todos estos problemas de conexión social es la **Avenida Caracas, entre la calle 26 y la Carrera 30 entre calle 1**. La zona presenta como elementos de borde grandes ejes de movilidad en la localidad de los mártires lo que dificulta la continuidad urbana y la conectividad a nivel de espacio público de la ciudad en este barrio, sin embargo y pese a estar rodeada de grandes vías, debido a las particulares dinámicas del sector, el ingreso y recorrido dentro del barrio es tedioso, inseguro y difícil. Además, el estado de las vías, el tipo de vehículos que transitan por allí (sobre todo en las calles 19, calle 13 y avenida caracas) y las actividades que son propias del sector son algunas de las principales razones por las que esta zona necesita una intervención.

#### Marco histórico

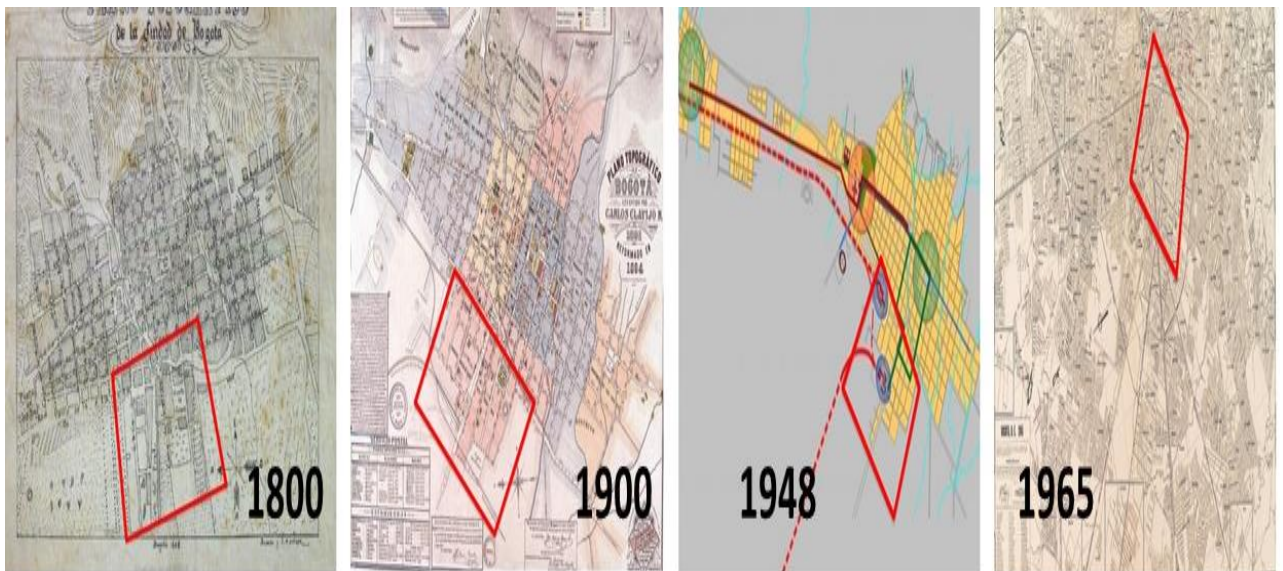
La historia de la localidad de los Mártires tiene como inicio su importancia histórica, dentro del marco geográfico que se muestra en la (*figura 34*), se puede observar con la construcción de la Estación de la Sabana el barrio fue adaptándose configurándose los servicios necesarios para la creciente población migratoria como la recepción e intercambio

de mercancías y la atención a los visitantes y extranjeros. A lo que se denominó barrio obrero, en donde Vivian los trabajadores de la estación,

De 1917 a 1948 se dieron cambios urbanos suscitados por la necesidad de encaminar a la ciudad a la modernización y eliminar los problemas ambientales y de salubridad, lo cual generó el rompimiento de la traza de la ciudad colonial (ver Figura 43)..

El 9 de abril de 1948 el bogotazo causo la destrucción del centro de la ciudad. Bogotá contaba para esta época con varios problemas dentro de los cuales, el aumento acelerado de la población era el principal genero varias mezclas en cuanto a la identidad del sector configurando una franja en donde confluyen la industria, el comercio y talleres de todo tipo. Un sistema en donde cada nueva actividad transformaba el entorno hasta la época de 1965 ya que a partir de aquí el sector no ha sufrido grandes cambios, identificándose como escenario de violencia y marginalidad.

*Figura 43*  
*mapas del desarrollo histórico del centro de Bogotá*



Fuente: PEMP

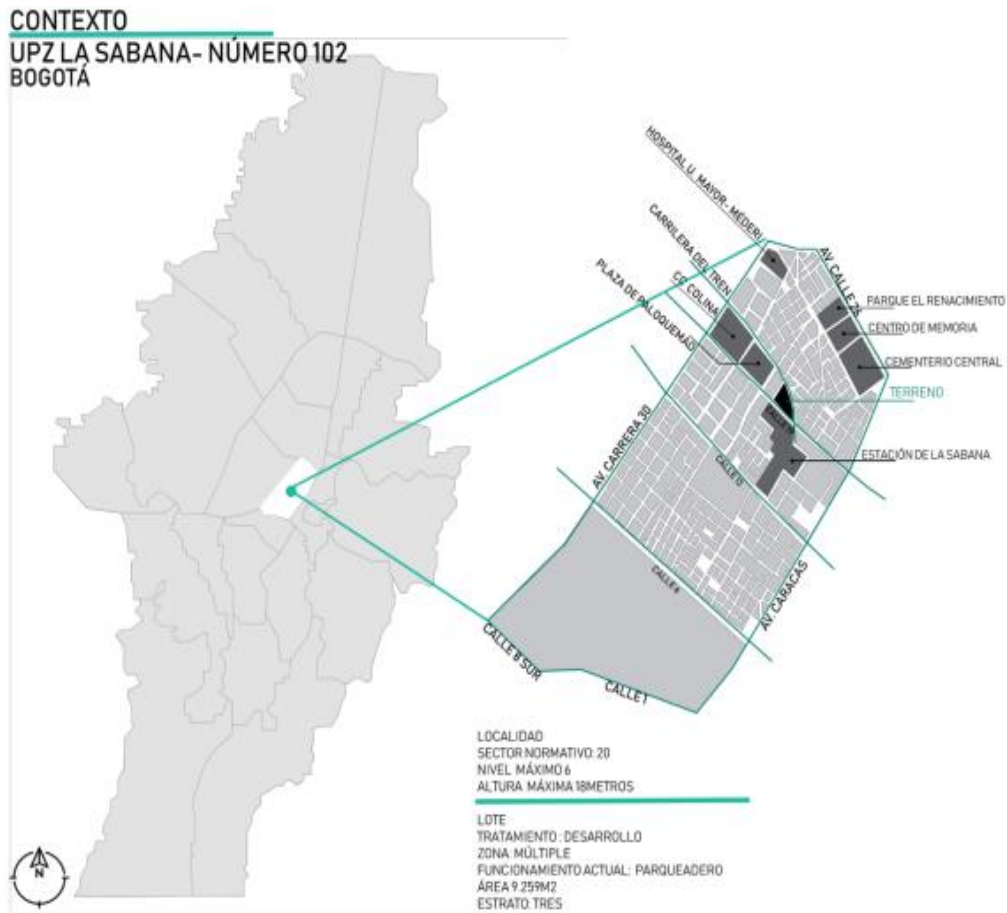
## **reconocimiento de los elementos urbanos del sector nivel meso**

### **Localización del proyecto**

El proyecto se encuentra ubicado en la ciudad de Bogotá, al interior del departamento de Cundinamarca, siendo la capital de Colombia, localidad se llama Los Mártires se encuentra en la parte centro-sur de la ciudad, (ver Figura 44) de esta manera la localidad se divide por dos UPZ , la primera se llama Santa y la segunda es La Sabana que tiene una extensión de 453,78 ha, de las cuales una corresponde a suelo protegido y 15,14 a áreas sin urbanizar En esta UPZ se encuentra el barrio el Listón, donde el terreno tiene como dirección calle 19 con Diagonal

Figura 44

contexto del proyecto



Fuente: PEMP

El desarrollo de este proyecto estará abordado por tres núcleos los cuales determinaran los criterios de análisis, los hallazgos y los resultados que veremos a continuación. Estos tres son:

**el espacio público:** En el barrio el Listón la infraestructura vial tiene un papel preponderante, pues esta es la que genera la fragmentación del espacio público en la zona.

**Componente ambiental:** El área de estudio cuenta con importantes extensiones de áreas verdes las cuales la mayoría se encuentran contaminadas, deterioradas o abandonadas siendo estas partes del problema de generación del foco de inseguridad.

**Usos del suelo:** En el barrio el listón podemos encontrar distintos usos de suelos los cuales están generando problemas como: la contaminación a los espacios públicos o la dificultad para la interacción urbana.

### Sistema de vías

Las vías de tipo v1 son las que conectan con las demás localidades, por supuesto en ellas se desarrolla todo el apartado comercial y como se vio anteriormente fragmenta los usos del suelo que tiene el sector.



*Fuente: Elaboración propia – Google maps*

Por otro lado, en los perfiles v2 tenemos la infraestructura del barrio desarrollándose en esta calzada y en algunas ocasiones islas que cumplen la función de parques, a continuación, se mostrara la importancia de cada uno de los perfiles viales

Figura 44

perfil calle 13



Fuente: Elaboración propia – Google maps

*Perfil de la calle 13* Alrededor de esta vía se generan las distintas actividades económicas principales del sector, (ver Figura 45) además gracias a esta el área de estudio se conecta con los nuevos proyectos urbanos de la ciudad.

Figura 45  
perfil calle 30



Fuente: Elaboración propia – Google maps

La calle 30 es la conexión más cercana con el norte y permite conectar la plaza de paloquemao con los sentido norte y sur de la ciudad (ver Figura 46).



Figura 46  
perfil calle 19



Fuente: Elaboración propia – Google maps

Este perfil permite conectar el sector con el nodo urbano de col ferias, (ver Figura 47) además del aeropuerto el dorado y la terminal de transporte, por ultimo esta era la principal vía de abastecimiento de la plaza de paloquemao

Figura 47

Perfil de la carrera 18 20 22 25 y 27

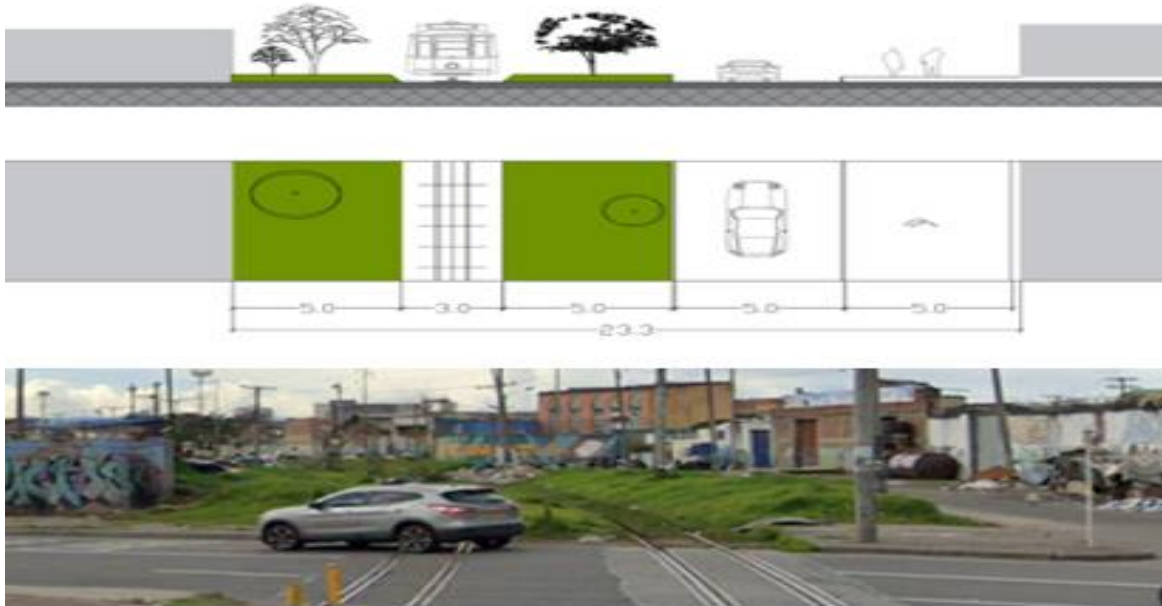


Fuente: Elaboración propia – Google maps

Estos perfiles suelen ser los nodos de inseguridad en el sector pues son calles que al estar rodeado de culatas y comercio si circulación no suele estar muy vigilada (ver Figura 48).

Figura 48

Perfil de la carrilera del tren



Fuente: Elaboración propia – Google maps

### Estructura de espacio público del área de estudio

En el área de estudio existe un polígono funcional de áreas verdes que rodean al barrio el listón, estos espacios están conectados por vías principales del centro. (Ver Figura 49) Sin embargo, debido a los múltiples problemas de contaminación, deterioro e inseguridad en la carrilera del ferrocarril no hay una correcta continuidad en los recorridos de estos espacios por lo que actualmente es difícil acceder a esta, pues no cuenta con el componente de comunicación peatonal

Figura 49  
estructura ecológica del sector



Por otro lado, como se evidencia en la (figura 50) En el barrio este componente se ha visto reflejado como cuatro modalidades las cuales son Parques, calzadas de las calles, área dotacional de la estación la sabana y el área verde correspondiente a la vía férrea

Figura 50  
tipología de área verde



Fuente: Elaboración propia – Google maps

A su vez dentro de estos espacios se desarrollan una gran cantidad de elementos arbóreos que si bien no son muy variados en su tipo si son abundantes en las áreas señaladas como se verá en la (figura 51)

Figura 51  
tipos de arborización existente



Fuente: Elaboración propia

## Usos de suelo

Se puede identificar que los usos del suelo en el área de estudio son cuatro como se ver en la (figura 52), esos cuatro usos están fragmentados e independizados por la vía de la carrilera del tren, la vía de la calle 19 y el perímetro de vigilancia policial de la calle 13; cada uno de estos usos posee elementos que afectan el barrio, por lo que es necesario analizar cada uno, estos usos son:

Figura 52

tipología de usos del suelo



Fuente: Elaboración propia

### ***Usos mixtos***

En este ítem se encuentra una mezcla entre el uso comercial y el residencial. (Ver Figura 53) Para este análisis es importante resaltar las edificaciones que generan un aislamiento urbano, tales como vivienda multifamiliar en altura, Parqueaderos privados, Viviendas antiguas

### ***Área industrial***

Aquí encontraremos principalmente locales comerciales y fabricas las cuales representan un 70% del uso del suelo en el área de estudio, entre estas fábricas las más importantes para el desarrollo del proyecto son las que se relacionan directamente con

la carrilera del tren las cuales son Herramientas Unidas S.A, CDA Auto Control S.A.S, Indumec, Indusolda Ltd, Importadora Ge.Gar.

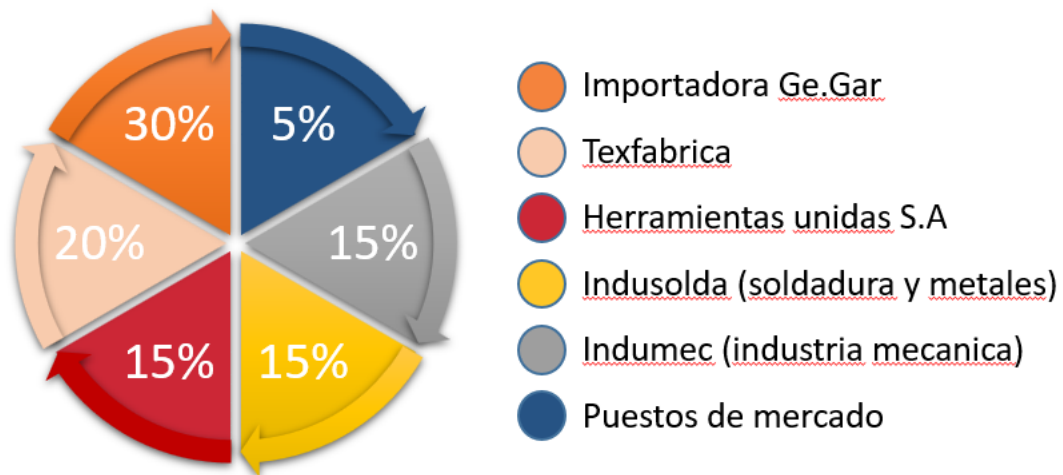
En cuanto a estos edificios es importante resaltar que estos tipos de industrias generalmente producen muchos desperdicios en la zona siendo estos los principales contaminantes de las zonas verdes como se verá en la (figura 54)

Figura 53

empresas industriales productoras de desechos



Fuente: Elaboración propia – Google maps



Fuente: Elaboración propia

### ***Edificaciones importantes del sector***

Entre este tipo de edificaciones como se verá en la (Figura 55) se encuentran Equipamientos culturales, de salud, de recreación, de transporte y judicial y algunos edificios comerciales que terminaron siendo hitos para la ciudad los cuales son complejo judicial de paloquemao, estación la sabana, clínica centenaria, iglesia nuestra sagrada pasión, colegio nuestra señora de la presentación, escuela tecnológica instituto técnico central la sallé.

Figura 54

### ***Edificaciones importantes del sector***



Fuente: Elaboración propia

### **Actividad 2 Problemáticas encontradas en el área de estudio**

En el sector estudiado (ver figura 56) encontraremos tres principales problemáticas que se evidencian de forma directa: Como lo es el aislamiento Urbano demarcado de beige donde se nota una negativa relación entre los habitantes y su entorno inmediato, como lo hace al cerrarse con muros altos que impiden la transición peatonal y de espacios públicos

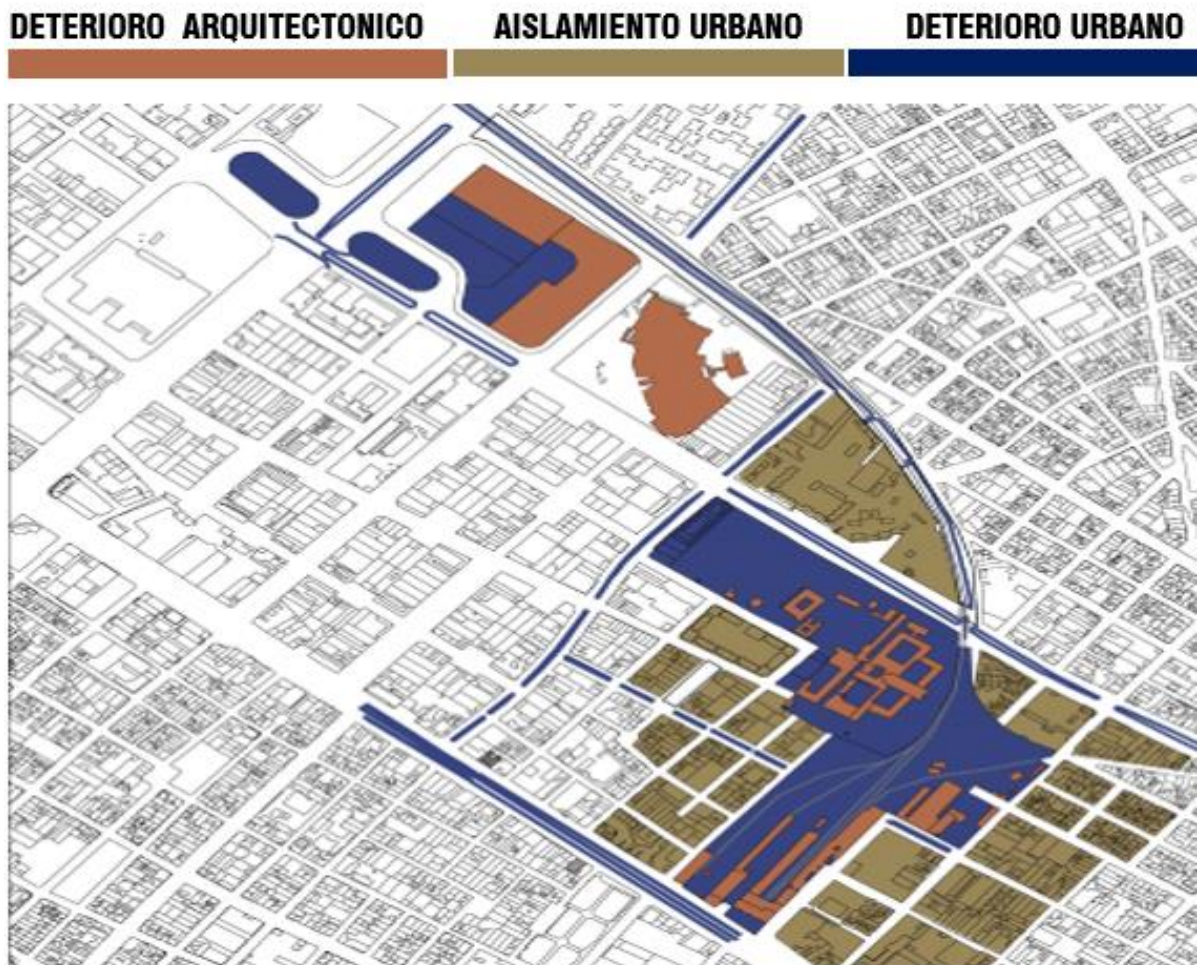


que a su vez causan problemas de interacción entre los ciudadanos del sector, generándose así vacíos urbanos y una percepción negativa hacia el sector residencial y público.

Otro punto es el deterioro urbano aledaña a la vía del ferrocarril que a su vez lo acompaña unas problemáticas fuertes en sus factores ambientales, lo cual genera unos espacios en situaciones precarias para los habitantes del sector. Por otro lado, demarcado de naranja tenemos el deterioro del objeto arquitectónico que a su vez vuelve más precaria la situación del espacio público.

*Figura 55*

*polígono del área de estudio y problemáticas del lugar*



*Fuente: Elaboración propia*

## Deterioro urbano

Así pues, en la (figura 57) se logran evidenciar zonas de contaminación por basuras y otros elementos e invasiones al espacio público además de daños físicos en las vías tanto peatonales como vehiculares

Figura 56

Estado actual de la zona de la carrilera del tren



1.Calle diagonal 19ª carrera  
26

2.Calle diagonal 19ª carrera  
21

3.Calle diagonal 19ª carrera  
18

Fuente: Elaboración propia

Por otro lado, como se observa en la (figura 58) en cuanto a las vías principales como la calle 19 Se evidencia también el mal estado de los andenes y vías teniendo alcantarillado sin tapar, vías sucias y deterioradas y en vías principales un gran número de culatas

*Figura 57*

*recorrido de la calle 19*



*Fuente: Elaboración propia*

### **Aislamiento urbano**

Por otro lado, en este apartado a lo largo del recorrido del area de estudio se encontró con muchos espacios privatizados que intervenían el correcto desarrollo urbano como se verá en la (figura 59) pues este es un espacio que se encuentra rodado por las culatas de la estación la sabana y que termina siendo un espacio sin ley ocupado principalmente por asentamientos ilegales además de ser un punto que fomenta la inseguridad en el sector.

*Figura 58*

*Culatas de la estación la sabana área generadora de inseguridad*



*Fuente: Elaboración propia*

Siguiendo este tema también se encontraron calles sin cómo se ve en la (figura 60) salida las cuales Evidencian que en el barrio el listón existe una gran cantidad de áreas aisladas las cuales dificultan la interacción con el entorno y se vuelven puntos críticos del robo e inseguridad.

Figura 59

Calles con problemas de continuidad



Fuente: Elaboración propia

### Deterioro arquitectónico

Dentro de este apartado se evidencia en la (figura 61) un deterioro por el cambio de uso en las viviendas pertenecientes al área de estudio, además de que también existen modificaciones en las fachadas por parte de las entidades comerciales. Estas viviendas si bien hacen parte de la memoria histórica de la ciudad para el PEMP de Bogotá estas edificaciones no entran en el cuadro de los BIC

Figura 60

viviendas en estado de deterioro por el constante cambio de uso



Fuente: Elaboración propia

Así pues, se encontró también edificaciones patrimoniales un poco dañadas como el caso del colegio nuestra señora de la presentación, algunos que incluso cambiaron su uso como la plaza de paloquemao, otros en estado avanzado de deterioro como los edificios consolidados de la estación la sabana. Por lo cual a continuación en la (figura 62) se verá un mapa con la ubicación de cada una de los edificios importantes en estado de deterioro

Figura 61

Mapa de las edificaciones importantes en deterioro del área de estudio



Fuente: Elaboración propia

### Plaza de paloquemao

La plaza actualmente sufre debido a su cercanía con el área industrial, pues la población del Listón se abstiene de hacer las compras aquí por el miedo y la inseguridad, además de eso los habitantes del otro lado de la carrilera mencionan que es mucho mejor comprar a los vendedores ambulantes ubicados cerca de la plaza pues es más barato y más rápido (ver Figura 63).

Figura 62

Fotos del uso actual de la estación la sabana



Fuente: Elaboración propia

### Colegio Nuestra Señora De La Presentación

Actualmente en la catedral del colegio están realizando por parte de la administración de la escuela una restauración a toda la fachada, pues debido al clima y su antigüedad este elemento está presentando un alto nivel de deterioros.



Fuente: Elaboración propia



### **Estación de la sabana.**

A pesar del tiempo el edificio de la estación la sabana está muy bien cuidado sin embargo y lo que es realmente preocupante es el espacio del tren pues esta área se encuentra altamente deteriorada iniciando en la parte natural el estado de las locomotoras y las fachadas o culatas que posee.

Dentro de la estación también podemos encontrar distintos salones los cuales anteriormente eran usados para actividades artísticas, pero que actualmente se encuentran en desuso salones que podemos aprovechar para la implementación de nuevas actividades culturales.

La zona exterior de la fachada es susceptible al vandalismo al estar abierta a la calle, (ver Figura 64) por ello en sus edificios encontramos Grietas Alteraciones que aparece como una pigmentación en la superficie accidental y localizada, que está correlacionada con la presencia de material extraño.

Figura 63

descripción de la estación la sabana



Fuente: Elaboración propia

### Actividad 3 encuestas

Se realizaron 90 encuestas, ver (figura 65), en las cuales se intervinieron 3 barrios (el listón, paloquemao y la estanzuela) siendo estos los barrios que intervienen la vía férrea de la estación la sabana, se realizaron 30 encuestas por barrio arrojando un total de 90 donde se pudo evidenciar las problemáticas y necesidad que se presenta en los sectores próximos a la vía férrea como déficit en espacialidad publica, inseguridad, baja economía y contaminación, siendo el aspecto ambiental la más crítica como se ilustra en la (figura 66 y 67).

Figura 64

Encuesta realizada a los habitantes del área de estudio



Nombre:

Edad:

1. ¿Hace cuánto tiempo vive en el barrio?
  - a. Menos de dos años
  - b. Más de dos años
  - c. Más de cinco años
  - d. Más de diez años
  
2. ¿Cuál de los siguientes problemas de la comunidad es el más grave?
  - a. Contaminación
  - b. Delincuencia
  - c. Carencia de áreas verdes
  - d. Falta de infraestructura (colegio, clínicas,)
  - e. vivienda
  - f. Otro

---
  
3. ¿Considera el barrio donde vive un lugar seguro?
  - a. Si
  - b. No
  
4. ¿Cuál cree usted que es la razón de la inseguridad?

---

¿Qué opina respecto a las zonas verdes o los espacios público del sector?

---

¿Cuál considera usted que son los espacios más importantes del barrio?

¿Qué espacios públicos frecuenta usted?

---



5. ¿Qué considera usted que es el principal atractivo del barrio?
- a. Las plazas o Los parques
  - b. Es un lugar de zonas residencial
  - c. La zona comercial
  - d. Los edificios culturales, educativos y/o de salud
  - e. Otro
- 
6. ¿En qué estado se encuentran las zonas públicas?
- a. Buenas condiciones
  - b. Descuidadas
  - c. Poco usadas
  - d. Abandonadas
7. ¿Qué opina sobre el manejo de basuras y la contaminación en el sector?
- 
8. ¿Qué tan importante son los parques, zonas recreativas y zonas verdes para usted?
- 
9. ¿Qué medio de transporte usas para llegar al Parque o zonas verdes, recreativas?
- a. Caminando
  - b. Vehículo automotor
  - c. Bicicleta o patineta
  - d. Transporte publico

¿en su experiencia como percibe usted estos espacios?

- e. Muy seguro
- f. Seguro
- g. Nada seguro
- h. Es peligroso circular por estas zonas

¿en su opinión, en qué momento del día se usan más los parques?

---

¿con que frecuencia recorre y visita los espacios públicos de la ciudad y que actividades realiza?

---



10. ¿Qué impide que su familia utilice el Parque o zonas verdes con más frecuencia?

---

11. Que instalaciones o servicios suele usar en su visita

- a. Evento cultural
- b. Jardines naturales
- c. Instalaciones deportivas
- d. Parque de niños
- e. Lugares de contemplación
- f. Otro

---

12. ¿Qué espacios considera que le hacen falta al barrio?

---

13. ¿Qué cree que necesite el barrio?

---

---

---

---

*Fuente: Elaboración propia*

### **Resultado de Encuestas**

Se presentan los resultados de las encuestas, ver (tabla 15), realizadas en los barrios que intervienen la vía férrea abarcando tres (3) componentes (social, económico y ambiental), teniendo en cuenta la población de menores, adultos y adulto mayor.

Figura 65  
resultados

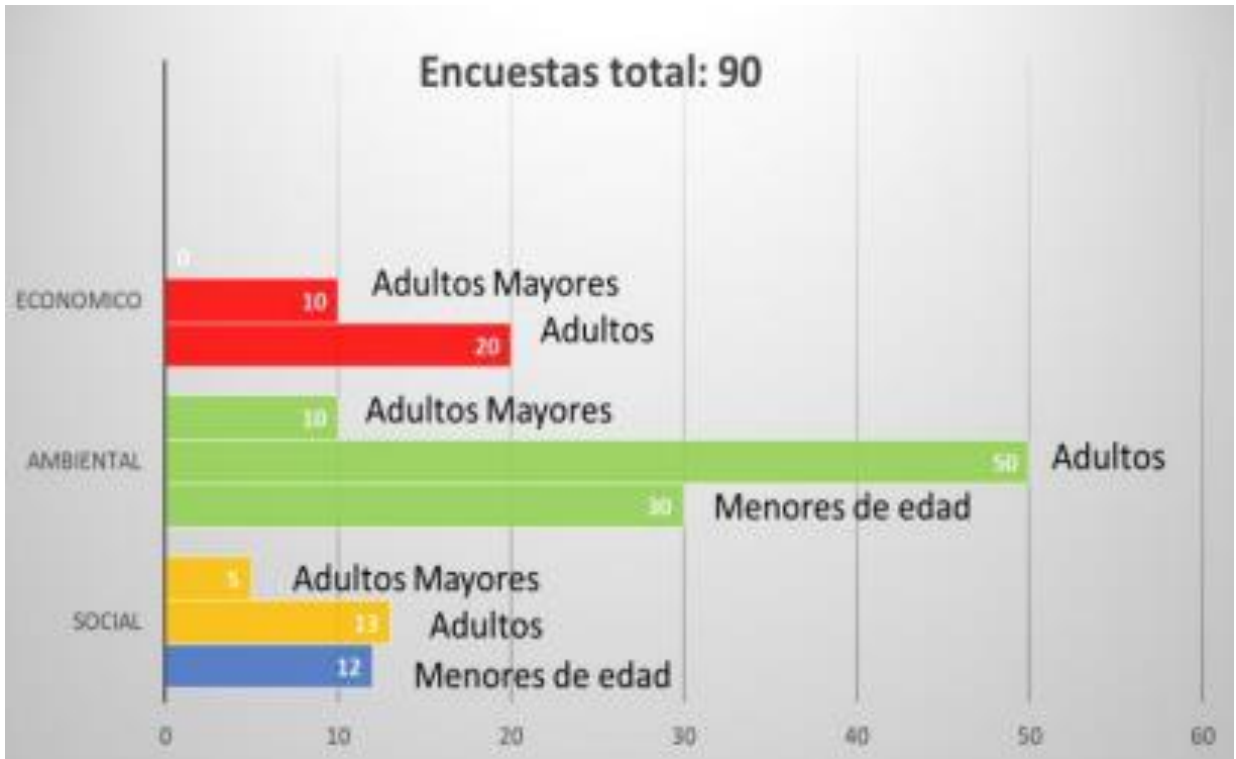
COMPONENTES	ENCUESTA	RESULTADO
<b>SOCIAL</b>	60 personas encuestadas en el sector de el Listón y Paloquemao.	-21 personas mayores de edad manifestaron déficit de espacio publico -17 personas adultas mayores piden zonas de recorrido y permanencia.  -32 personas adultos mayores y 5 menores de edad dicen que hay carencia de espacios para deporte y recreación e inseguridad en el sector.
<b>ECONOMICO</b>	30 personas encuestadas en el sector del la Sabana.	-20 personas mayores de edad piden propuestas para reactivación económica, -10 personas adultos mayores afirman que hay un déficit en zonas de comercio en las vías arteriales del barrio
<b>AMBIENTAL</b>	90 personas encuestadas en el sector del <u>liston paloquemao</u> y la sabana	-40 personas mayores de edad, manifestaron que el estado tiene poco interés por desarrollar zonas verdes -30 personas adultos mayores piden la integración de mas parques y zonas naturales .  -10 personas adultas y 10 menores de edad piden propuestas de intervención para el área dotacional de la estación la sabana

Fuente: Elaboración propia

Figura 66  
resultados de la encuesta

COMPONENTES	ITEM	NECESIDAD	RESULTADO		
<b>SOCIAL</b>	1	Déficit de Espacio publico.	-1,000 m de Peatonalización. -800 m vías para consolidar y conectar con el tejido urbano del centro histórico 2 Zonas de uso múltiple - Habitabilidad. 1.5 km de Eje verde - corredor ambiental - espacios verdes - espacios de recorrido y permanencia. Biodiversidad urbana - Ciclo ruta. Integración social entre los habitantes de distintas clase 3 tipos de Mobiliarios urbanos. Implementación de forma para equipamiento de estación de policía Activación de la estación la sabana como centro de cultura		
<b>AMBIENTAL</b>			2	Recuperar el área dotacional de la estación la sabana y la carrera diagonal 19a.	1,5 km Desarrollo del corredor urbano - ambiental. Propuestas de Infraestructura verde conexión con las zonas de protección de la acequia Guabitas.
<b>ECONOMICO</b>			3	Activación económica.	Recuperación de la plaza de paloquemao 2 zonas de uso comercial. Integración social para promover la interacción entre las personas con el

Fuente: Elaboración propia



Fuente: Elaboración propia

Con los resultados arrojados por las encuestas realizadas, se concluye que: los componentes económicos y ambientales presentan una mayor problemática e inconformidad por parte de la población que reside dentro de los 3 barrios que intervienen la línea férrea.

### **Desarrollo objeto dos**

A continuación, se presentan las actividades y estrategias realizadas para la elaboración del trabajo de investigación contemplado dentro del objetivo 2 como se ilustra en la (figura 68)

Figura 67

Actividades objetivo 2

OBJETIVO 2	actividad	Estrategia	Herramientas	Logro
<p><u>Análisis de los referentes y criterios de diseño</u></p> <p>Determinar los componentes de diseño, a partir de las características del barrio el Listón y el análisis de los referentes urbanos, para definir unos criterios que puedan dar solución a las necesidades ya estipuladas.</p>	Sintetizar los datos recopilados en el objetivo 1	Separar los datos obtenidos por medio de distintos componentes medio ambiente, social, económico, etc.	En cada cuadro dar a entender la descripción del problema, análisis del problema y la conclusión	proponer ideas para solucionar el problema
	Recopilar conceptos que se basen en la caracterización del territorio.	Analizar referentes que tengan como objetivo la recuperación del E.P.	Estudio de casos similares enfocados en la forma, la función y el concepto	Aplicación de manera proyectual de los conceptos de la para la recuperación del espacio público del barrio el Listón.
	Identificar y relacionar las estrategias en dichos espacios para su aprovechamiento y recuperación.	Contextualizar y definir puntos clave para determinar el concepto de intervención.	Generar simbología que ayude a identificar los parámetros y lugares a intervenir en el polígono de estudio	

Fuente: Elaboración propia

**Actividad 1 síntesis por componente e ideas de diseño**

Para el desarrollo de esta actividad como se evidencia en la (Figura 68) se entiende que dentro de los componentes seleccionados priman necesidades como la recuperación del componente ambiental además de la necesidad de reactivar las zonas por medio del componente económico para atraer a los turistas que vienen al sector además se hace énfasis en el fortalecimiento del componente cultural pues el área de estudio cuenta con hitos que fueron parte fundamental para el desarrollo de la historia de la ciudad, por lo que es imprescindible darle a la zona el respectivo reconocimiento que se merece



Figura 68

Tabla de síntesis por componente del área de estudio







Descripción del Problema	Propuesta	
Contaminación ambiental e Inestabilidad en la calidad ecológica del paisaje	Generar una estructura ecológica principal, que permita recuperar las zonas verdes contaminadas, proponer mas individuos arbóreos, genere nuevos espacios verdes y mitigue el daño de la contaminación en el sector.	Medio ambiente
Aislamiento urbano- Inseguridad	Generar actividades recreativas que inviten a los residentes a desarrollarse fuera de sus conjuntos residenciales además se necesita que también se realice un control social fomentando actividades nocturnos y un equipamiento para la policía pues son un factor importante para la población.	Socio-económico
Despoblamiento- Pérdida de la memoria. Abandono	Fortalecer y recuperar la imagen del barrio, destacando el valor arquitectónico de la estación la sabana como punto principal de la intervención.	Uso de suelos
Gestión del suelo- Vías deterioradas y abandonadas	Se genera un sendero exclusivo para el peatón por el cual pueda desplazarse a las distintas actividades del sector y la generación de plazas que articulen los distintos usos en el sector.	Hitos urbanos
Generadores del deterioro- Percepción del Paisaje	En ánimos de proponer un paisaje mas ecológico se debe eliminar las fabricas ubicadas alrededor de la carrilera del tren, así como también se propone eliminar las culatas de la estación para poder eliminar todos estos puntos críticos que tiene el sector	físico urbano arquitectónico

Fuente: Elaboración propia

Por otro lado para la elaboracion de las propuestas tambien se tomo en cuenta la opinion de los distintos tipos de personas, de hecho como se puede evidenciar en la (Figura 70) se hizo una tabla como punto principal cada uno de los distintos tipos de usuarios en la cual se determino la manera en la que usan el sector, las problemáticas que tienen todos los días y por ultimo una propuesta condensada de los deseos de cada tipo de usuario

Figura 69

Tabla síntesis de necesidades y usos de la población objeto del área de estudio.

usuario	Razón de uso	Necesidades expuestas	propuesta
 TURISTAS	visitan la estación la sabana con animo de viajar hacia el municipio de Zipaquirá	Los usuarios manifiestan que no hay razón par usar la estación mas allá de esperar el tren desean mas espacios de apropiación cultural	Generar nodos de exposición cultura en donde se generen actividades para complementar el inicio del viaje y generar confianza al finalizar el recorrido
 ESTUDIANTES UNIVERSITARIOS	Viaje gratis y veloz a las universidades cerca de la estación de Usaquén	además de manifestar lo incomodo que se vuelve estar en esta área después de terminar el recorrido, la mayoría de usuarios de esta índole llegan al sector por medio de la bicicleta u en varios grupos por lo que les gustaría un recorrido exclusivo para ellos	Conectar las ciclo rutas para facilitar el acceso esta población, y fomentar actividades nocturnas para extender las visitas de estas personas
 RESIDENTES DEL SECTOR (Estudiantes)	Adolescentes que estudian en el colegio que prefieren evitar la zona a intervenir.	Se encontró que estos jóvenes deben desplazarse hasta el tercer milenio en ansias de solventar sus necesidades recreativas, además de desear no tener que desviarse del trayecto corto y desear mas actividades culturales.	Proponer espacios deportivos para que los jóvenes no tengan que acceder a otras localidades en búsqueda de recreación
 POLICIAS	Encargados de mantener segura la calle 13	Los agentes se han vuelto indispensables para el manejo de la seguridad en el sector pero debido a el escaso personal de policía no se puede asegurar la protección de toda la carrilera, por ello los policías manifiestan que es importante generar varios nodos de seguridad a lo largo de esta.	Proponer una nueva inspección de policía que permita la implementación de la seguridad por parte de los agentes
 COMERCIANTES (Paloquemao)	Venta de productos materia prima e ítems básicos	Manifiestan que debido a las invasiones y al mal estado de la vía férrea el comercio de los bienes se ha ido cayendo además de la poca cantidad de personas que en este momento visitan el sector	Generar un corredor que de conexión con la plaza de paloquemao para permitirle reactivarse
 HABITANTES DE LA CALLE	Recolección de materia prima para subsistir el día a día	Muchos de ellos manifiestan no tener un lugar donde dormir, por ello deciden invadir las calles y hacer sus viviendas en los linderos, además manifiestan que lo único que hacen es separar los desechos es decir las fabricas son las causantes de la contaminación.	Eliminar las fabricas que ocasionan la contaminación y proponer habitáculos en estas áreas para las personas de bajos recursos.

Fuente: Elaboración propia

## Actividad dos búsquedas de referentes

### Referente de programa arquitectónico parque tercer milenio

Es un proyecto de la ciudad de Bogotá conocido por ser construido sobre la zona antes conocida como El Cartucho, en el barrio de Santa Inés, que era un lugar tradicional de la ciudad donde habitaba la delincuencia y la población flotante, era parte de un plan de la ciudad que tenía como objetivo la recuperación del centro de Bogotá.

El proyecto posee muchas zonas recreativas y hoy por hoy es el pulmón verde del centro histórico y el principal exponente de la red de parques y espacios recreativos de la ciudad, sin embargo, el principal motivo de este referente es notar ciertos conflictos que

aparecieron en la ciudad luego de su creación para así con el proyecto que se quiere diseñar no cometer los mismos errores.

El primer criterio es su poca consideración con el tema de la población flotante lo que lo convierte en un problema social más que una respuesta ambiental puesto que debido a su construcción los habitantes de el cartucho fueron desplazados invadiendo otros barrios vecinos haciendo que la inseguridad y el comercio ilegal en vez de desaparecer emigrara a otro lado.

El segundo componente es su permeabilidad puesto que antes el barrio santa Inés tenía una conexión clara con barrios como san Bernardo y san Victorino, sin embargo con la llegada de la carrera 10 se empieza a perder esta permeabilidad con el san Victorino y finalmente con la llegada del parque hacen que el barrio san Bernardo un lugar difícil para acceder de hecho uno de los propios problemas del parque es que al estar ubicado en medio de carreras principales su acceso es un poco complicado encerrándose el mismo y no permitiendo la conexión entre sus barrios vecinos.

*Figura 70*

*Parque tercer milenio*



*Fuente: ArqchDaily*

Ahora, el proyecto cuenta con espacios recreativos que podemos aplicar para nuestro diseño, (ver Figura71) además de tener un concepto de diseño cíclico que conecta distintos escenarios mediante una circulación principal, la cual se va transformando dependiendo de la necesidad, todo esto resulta en un concepto de diseño denominado como circulaciones legibles y versátiles.

De estos espacios los destacados para este caso de estudio son:

Pista de patinaje, canchas de microfútbol, canchas de baloncesto, red santa ines, escenarios culturales, parque infantil, pista de triciclos, mirador, estanque jardín botánico, módulos de puesto cultural, módulos de comercio, zona de esculturas, administración

Figura 71

Programa de usos del parque



Fuente: ArqchDaily

## Referente de concepto

### Highline de New York

El objetivo de este proyecto es la recuperación de la vía férrea con la integración de nuevos espacios de permanencia (ver Figura 72) que reflejan la gran vegetación de la ciudad el recorrido se puede definir como una gran línea verde que conecta los distintos parques de la ciudad mientras ofrece confort mediante su mobiliario urbano que acompaña toda esta línea férrea

Gracias a este espacio los recorridos peatonales por la ciudad son dinámicos debido a las distintas actividades que nos ofrece este proyecto

Ahora bien, este proyecto resulta interesante por su concepto de conectividad y riqueza visual ya que su principal labor es conectar zonas importantes de la ciudad ofreciéndole al peatón un recorrido rico en Fito textura y actividades de esparcimiento que le brindan su propia identidad al proyecto.

*Figura 72*

*Highline de New York*



*Fuente: ArqchDaily*

## **Referente conceptual 2**

### **Renovación urbana y peatonalización del centro de Palmira Valle del Cauca**

Se proyecta la peatonalización del centro de la ciudad de Palmira interviniendo la calle 30 como se muestra en la (Figura 73), “se realiza con el propósito de Revertir el proceso de deterioro urbano, recuperando espacios para vivir y trabajar, en condiciones que permitan

potenciar elementos vigentes de la identidad Palmira, habilitando nuevas posibilidades de realización para los habitantes del municipio y su área de influencia” (Peña, 2013, pág. 5)

Figura 73

Peatonalización calle 30



Fuente: <https://es.slideshare.net/lahoradepalmira/renovacin-urbana-y-peatonalizacin-del-centro-de-palmira-septiembre-2014>

Durante el desarrollo de este proyecto (ver Figura 74) se pudo evidenciar que la peatonalización trajo ciertos beneficios como, por ejemplo

Pero para el desarrollo del proyecto lo más importante a resaltar es como el desarrollo de un sendero permite reestructurar la habitabilidad del área de estudio además de reactivar la economía del lugar y permitir la prioridad del peatón como principal beneficiario en el uso de los elementos patrimoniales y económicos del sector.

*Figura 74*

*Calle 30 antes y después de la intervención.*



*Fuente: <https://es.slideshare.net/lahoradepalmira/renovacin-urbana-y-peatonalizacion-del-centro-de-palmira-septiembre-2014>*

### **Referencias obtenidas.**

Analizando el proyecto seleccionado como referente conceptual (2) se tienen en cuenta los siguientes aspectos para la intervención y adaptación del proyecto de trabajo de grado (ver Figura 75):

- Revestimiento del deterioro Urbano
- El peatón como aspecto principal
- Adaptación de diversas soluciones amigables al entorno

### **Referente función y forma**

#### **Corredor ambiental urbano del río Cali (Alcuadrado Arquitectos)**

“El proyecto surge como respuesta a la reestructuración ambiental y manejo del paisaje contribuyendo a la conectividad ecológica, urbanas y abordando estrategias de



conservación y uso sostenible de la biodiversidad como infraestructura verde de la ciudad de Cali” (Colectivo, Corredor ambiental urbano del Río Cali, Colombia, 2018)

*Figura 75*

*Corredor ambiental urbano del rio Cali*



*Fuente: <https://www.archdaily.co/co/914438/conoce-el-proyecto-ganador-para-el-corredor-ambiental-urbano-del-rio-cali-colombia>*

“El proyecto articula los espacios urbanos de la ciudad con un tejido ambiental verde ilustrado en la (figura 76) el cual incorpora espacios de recreación, comercio, zonas verdes, peatonales y esparcimiento” (Colectivo, Corredor ambiental urbano del Río Cali, Colombia, 2018)

A continuación (ver Figura 77, Figura 78 y Figura 79), se ilustra los pasos realizados en el proyecto de investigación para la articulación de la ciudad de Cali con el tejido ambiental verde incorporando los ítems de: recuperación del ecosistema, conexión de espacio público y concluyendo con la integración del proyecto.

Figura 76

Fase 1 de diseño corredor ambiental rio Cali.



Fuente: <https://www.archdaily.co/co/914438/conoce-el-proyecto-ganador-para-el-corredor-ambiental-urbano-del-rio-cali-colombia>

### Recuperación de la conectividad eco sistémica.

- Conectividad natural fragmentada por intersecciones vehiculares
- Área forestal protectora relación ambiental entre Farallones – Rio Cauca

Figura 77

Fase 2 de diseño corredor ambiental rio Cali



Fuente: <https://www.archdaily.co/co/914438/conoce-el-proyecto-ganador-para-el-corredor-ambiental-urbano-del-rio-cali-colombia>

### Conexión del espacio público

- Vacíos verdes
- Vías transversales que rematan en nuevos espacios
- Corredor verde

Figura 78

. Fase 3 de diseño corredor ambiental rio Cali



Fuente: <https://www.archdaily.co/co/914438/conoce-el-proyecto-ganador-para-el-corredor-ambiental-urbano-del-rio-cali-colombia>

### Integrar

- Paisaje urbano
- Espacio público a manera de “grapas” que suplan la carencia de espacio publico

“El proyecto introduce una rica y diversa plataforma de vida silvestre, que sirvan como un espacio dinámico que sean complemento de los espacios para todo tipo de recreación activa física y cultural, integrando así lo antrópico con lo natural” (Colectivo, Corredor ambiental urbano del Río Cali, Colombia, 2018).

La rehabilitación e integración de espacios existentes hacen parte de las vocaciones de los tramos, buscando potencializar las actividades, recreativas, lúdicas, deportivas y educativo ambientales, a lo largo del parque adaptando módulos de mobiliario urbano de usos múltiples (ver Figura 80).

Figura 79

Mobiliario urbano corredor ambiental rio Cali



Fuente: <https://www.archdaily.co/co/914438/conoce-el-proyecto-ganador-para-el-corredor-ambiental-urbano-del-rio-cali-colombia>

### Referencias obtenidas.

Analizando el proyecto seleccionado como referente de función y forma se tienen en cuenta los siguientes aspectos para la intervención y adaptación de nuestro proyecto de trabajo de grado Acequia La Chamba corredor urbano articulador del desarrollo en Guacari Valle del Cauca

- Eje urbano
- ambiental sectorial
- Zonas de permanencia como dinámicas visuales del entorno urbano.
- Interacción directa y simbiótica entre las personas y el entorno natural
- Relación entre lo urbano y el espacio de intervención.
- Potencialización económica.

### Referente de composición.

#### Jardín Le Meridien / Shma Company Limited

Se trata de un proyecto de renovación a pequeña escala de unos 6.000 metros cuadrados de superficie paisajística en la fachada de un hotel de cinco estrellas ya existente, realizado en 2013 por Neri & Hu. El encargo del cliente buscaba un

impresionante paisaje en la fachada del hotel para mejorar el aspecto general, así como resolver los espacios de estacionamiento y el movimiento de vehículos al mismo tiempo. Con la ubicación que se encuentra en una zona densamente poblada nos propusimos lograr un paisaje interactivo, imaginativo y artísticamente elaborado para convertirse en el nuevo punto de referencia de este barrio (ver Figura 81).

*Figura 80*

*Formas conceptuales de la industria textil.*



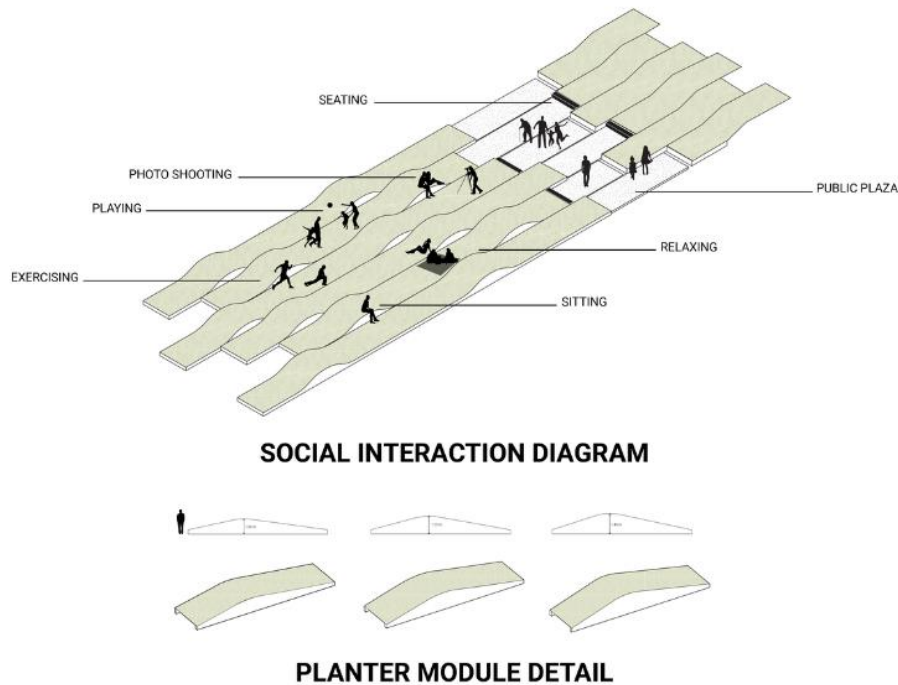
Fuente: <https://www.archdaily.co/>

Como dice Shma Company Limited cuando se le pregunta la razón del diseño ellos afirman que “creamos un paisaje escultórico que se teje y se pliega para revelar un espacio público estéticamente agradable” esto es importante pues Se generan tensiones y diagonales por parte del entorno constituido creando así formas geométricas, (ver Figura 82) las cuales se reinterpretan para crear zonas verdes y mobiliarios amarradas a

la misma forma geométrica. Se crea espacio de circulación y permanencia otorgando la posibilidad de manejar texturas de piso demarcando las zonas blandas y duras al mismo tiempo que cambios de niveles debido a las diagonales generadas por la morfología del proyecto

Figura 81

Referente compositivo desarrollo de zonas verdes y espacio publico

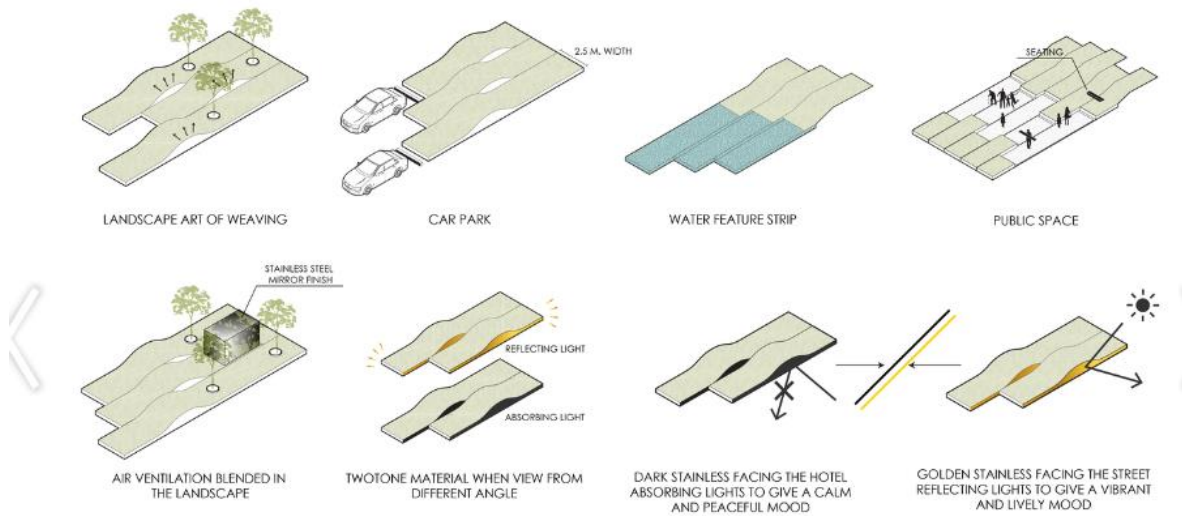


Fuente: <https://www.archdaily.co/>

Gracias a la proyección de diagonales se generan zonas verdes en donde actúan mobiliario urbano el cual continua con el lenguaje geométrico del diseño otorgado por las tensiones generadas comprendidas en la (Figura 83)

Figura 82

Referente compositivo sub conceptos de concepción urbana



Fuente: <https://www.archdaily.co/>

### Marco conceptual

Mediante el concepto de la infraestructura verde se definen unos sub - conceptos que se van a trabajar dentro del proyecto de investigación, se definen seis (6) sub – conceptos, ver (figura 84) los cuales se logra la recolección de estos mediante las actividades realizadas en los objetivos uno (1) y dos (2).

Recreación - Biodiversidad - Bienestar y Salud - Productividad y turismo - Espacio de calidad - Valor patrimonial - Crecimiento económico.



Figura 83

Mapa conceptual sobre los conceptos recolectados mediante las actividades



Fuente: Elaboración propia

Criterios de composición

*Puntos críticos del proyecto*

En total existen seis puntos los cuales se deben intervenir para generar una correcta relación pues cada uno es un **engranaje** que se debe intervenir para permitir al sector funcionar como uno solo. (ver Figura 85) Por ello, como si estuviéramos hablando de una locomotora el concepto del proyecto es el sistema de engranajes que unidos por una cremallera permitirán el movimiento al cambio.

Figura 84

Puntos críticos del proyecto



Fuente: Elaboración propia

Dentro de los alcances para la intervención del proyecto se elige la estación la sabana debido a que es la que presenta el mayor número de engranajes por lo que la propuesta se centrara en proponer un nuevo espacio público que solvente las necesidades expuestas.

Para ser más claros se opta por intervenir tres de los nodos, Cada nodo se especializa en potenciar uno de los ítems en especial mientras que en conjunto se fortalece el componente ambiental.

Figura 85

*Nodos del proyecto a intervenir*



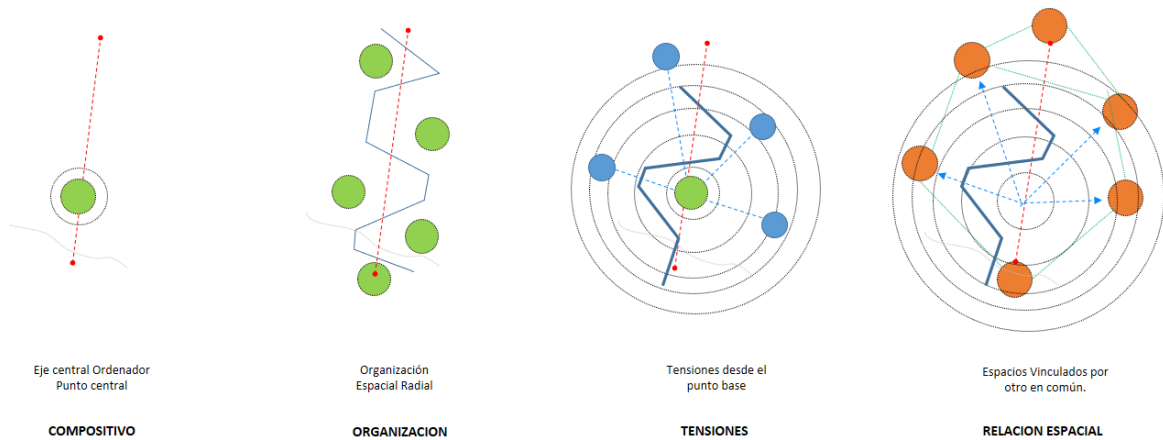
*Fuente: Elaboración propia*

*Concepto: Recorrer e integrar la zona urbana, armonizando tres elementos básicos: el crecimiento económico, la inclusión social y la reutilización del espacio.*

Se establecen criterios de composición manejando un eje ordenador siendo este la carrilera del tren, contemplando un punto central como el nodo deportivo cultural, el cual nos brinda una espacialidad radial y ejerza unas tensiones vinculando zonas importantes del área de estudio, como serias las zonas culturales, comerciales y articulando el corredor urbano como se demuestra en la (Figura 86).

Figura 86

Criterios compositivos



Fuente: Elaboración propia

## Procesos de composición

A continuación, conforme al análisis realizado gracias a los objetivos y referentes consultados, se presenta el proceso generado para el diseño de composición el cual es el fruto del trabajo de investigación realizado.

Figura 88

Mapa de generalidades del área de estudio

Se realiza una proyección de las vías teniendo en cuenta las conexiones importantes del barrio (ver figura 89).

Figura 89

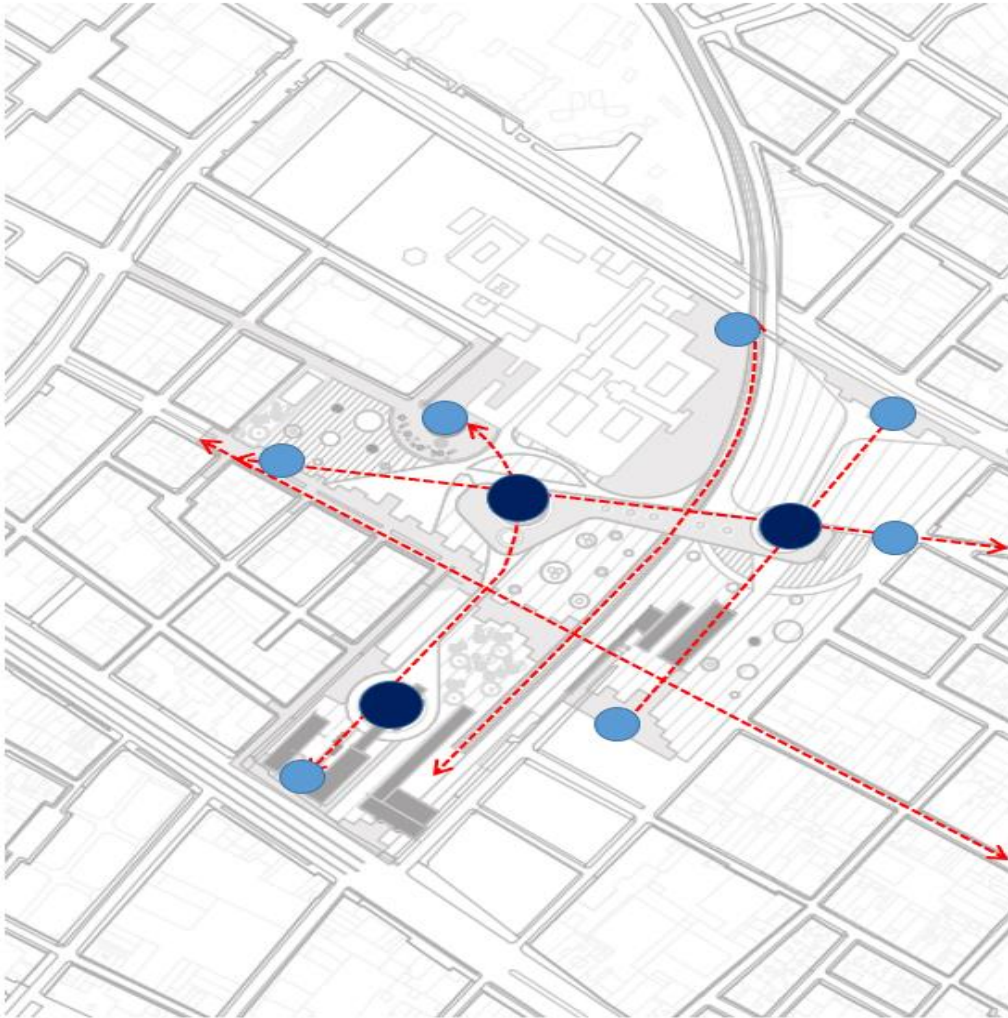
Conexiones importantes de vías



Como segundo punto se muestra un mapeo general del orden de los elementos a intervenir y su conexión con el resto de la ciudad (ver Figura 90).

Figura 90

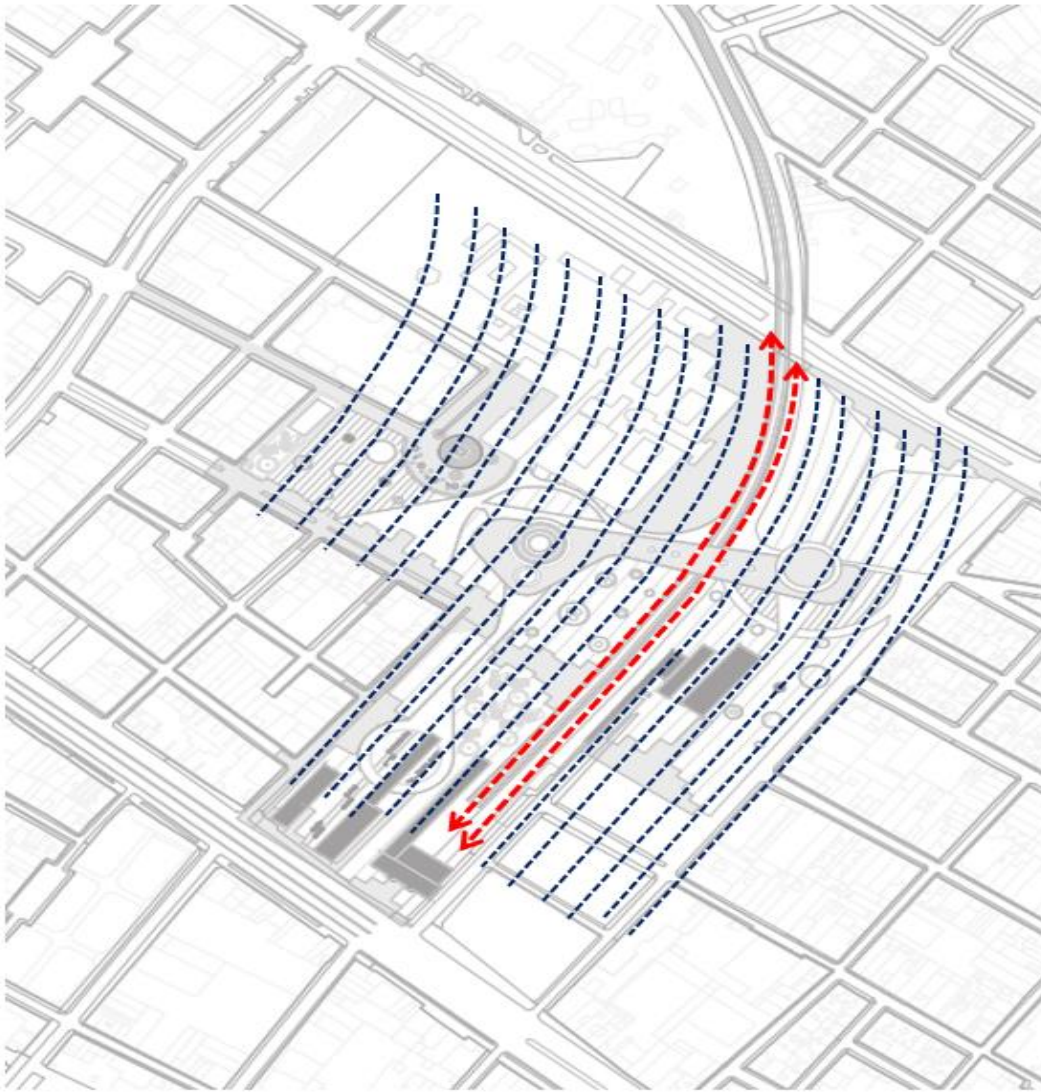
Mapa general de puntos críticos en el área a intervenir



Se crean tensiones y diagonales acorde a la vía férrea y a los elementos contextuales del sector ilustrado en la (figura 91), brindando así una vinculación entre la zona urbana próxima y el corredor urbano generando una permeabilidad espacial.

Figura 92

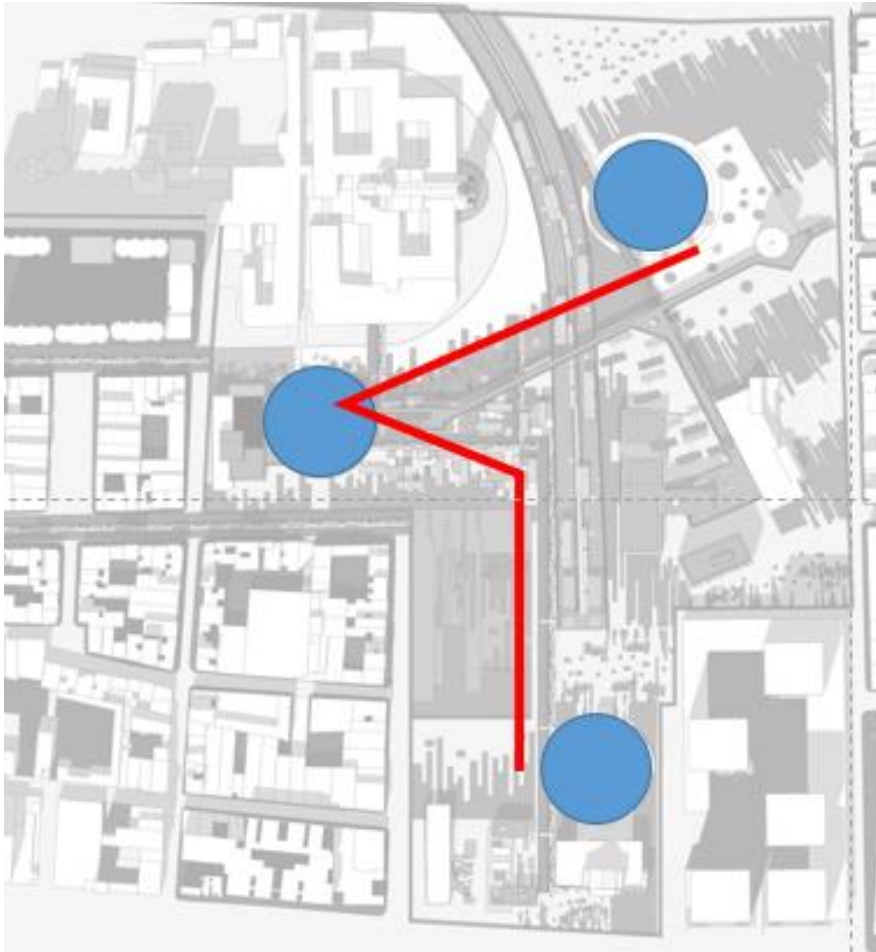
*Ejes y tensiones para el diseño de espacio publico*



Se constituye una composición con unos espacios de permanencia y recorrido como se ilustra en la (figura 92), los cuales se vinculan por un espacio en común otorgado por las tensiones y diagonales creadas, de esta manera se demarcan los espacios de usos múltiples, espacios de permanencia y circulación.

Figura 92

Espacios vinculados por otro en comun



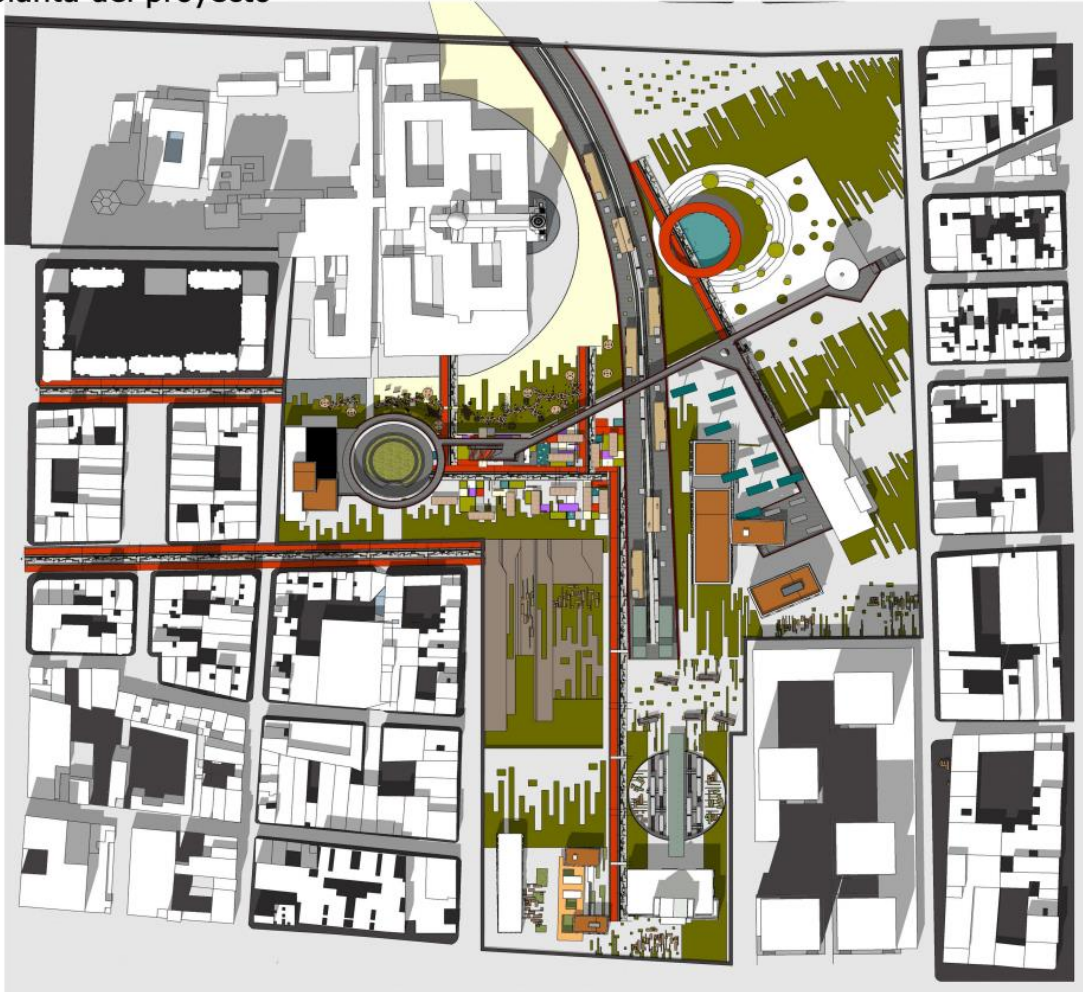
Finalmente, con ánimo de no intervenir el flujo del tren se crea un puente que conecta los últimos dos componentes creando un nuevo espacio que sirve como contemplador y mirador del paisaje urbano.



Figura 93

Planta general

planta del proyecto



## **DESARROLLO DEL PROYECTO.**

### **PROGRAMA ARQUITECTÓNICO.**

Se establece el programa arquitectónico detallando zonas de proyección para los distintos nodos urbanos, siendo estas las elegidas para la elaboración de la propuesta de diseño del proyecto de investigación sobre la estación la sabana dando principal énfasis al desarrollo del primer componente el nodo recreativo pues este servirá como centro del proyecto y será el punto de intervención más detallado.

Se muestra a continuación las siguientes tablas de contenido con los respectivos datos del programa arquitectónico en donde se encuentran las categorías de diseño de proyecto y proyección futura para el trabajo de investigación

#### Zona cultural

Se genera la proyección de una zona cultural de uso múltiples que tiene como principal objetivo recuperar la interacción de los habitantes con la estación la sabana, creando así una tensión conectando con la zona cultural y parque de la estación férrea( ver figura 94)

Figura 94

Cuadro de areas zona cultural/

zona	Descripción y requerimientos	M2 por espacio	M2 usuario	Numero de usuarios	Área m2
cultural	Zona de estatuas	4000	11 metros cuadrados	615	12300
	Salones de taller				
	Exposiciones de trenes	4300			
	Módulos de exposiciones	4000			

### Zona Deportiva

Se realiza zonas deportivas que solventa las necesidades de los niños del colegio y a su vez conecte con las zonas de ciclo vías generadas sobre la calle 13 y la calle 19 ( ver figura 95)

Figura 95

Cuadro de areas zona deportiva

zona	Descripción y requerimientos	M2 por espacio	M2 usuario	Numero de usuarios	Área m2
Deportiva-cultural	<u>Teatrino</u>	1680	20 metros cuadrados	1848	36967
	Plaza de recepción	3500			
	Cancha de uso múltiple	4500			
	Mirador	6000			
	Módulos de puesto cultural	5090			
	Parque infantil	4137			
	<u>Zon deportes</u>	6860			
	<u>Estacion del tren</u>	3200			
	<u>Baiha de espera</u>	2000			

### Senderos y complementos

Se realiza la renovación del perfil vial de la carrilera del tren, siendo esta vía el principal componente del tejido urbano para el proyecto de investigación, ver figura 96

Figura 96

Cuadro de areas senderos y complementos

zona	Descripción y requerimientos	M2 por espacio	M2 usuario	Numero de usuarios	Área m2
Senderos y otros	<u>Area de servicios</u> <u>Semi peatonalización</u> <u>Ciclovia</u> Perfil urbano Perfil vial <u>Moviliario rbano</u>	1600 15000 3000	11 metros cuadrados		

#### DIAGRAMA DE FUNCIÓN Y FLUJOS

Mediante la adaptación del espacio público sobre la estación la sabana, se realiza un tejido manejando el concepto de infraestructura verde y sus componentes pudiendo de esta manera conectar desde dentro del área de estudio, puntos estratégicos e importantes para el barrio en toda su extensión como se ilustra en la figura

Figura 97

Diagrama de funciones



**Programa arquitectónico**

1. Teatrino
2. Monumento al ferrocarril
3. Estacion del recuerdo del tren la sabana
4. Plaza de acceso
5. Punto de encuentro ciclovía
6. Plaza del colegio
7. Peatonalización calle 19
8. Puesto de comercio
9. Acceso a plan urbano la sabana
10. Acceso a estación de policía
11. Zona deportiva
12. Plazoleta deportes
13. Zona cultural y modulo culturales
14. Bahía de acceso al ferrocarril la sabana
15. Puestos de comercio

Figura 98

Implantación

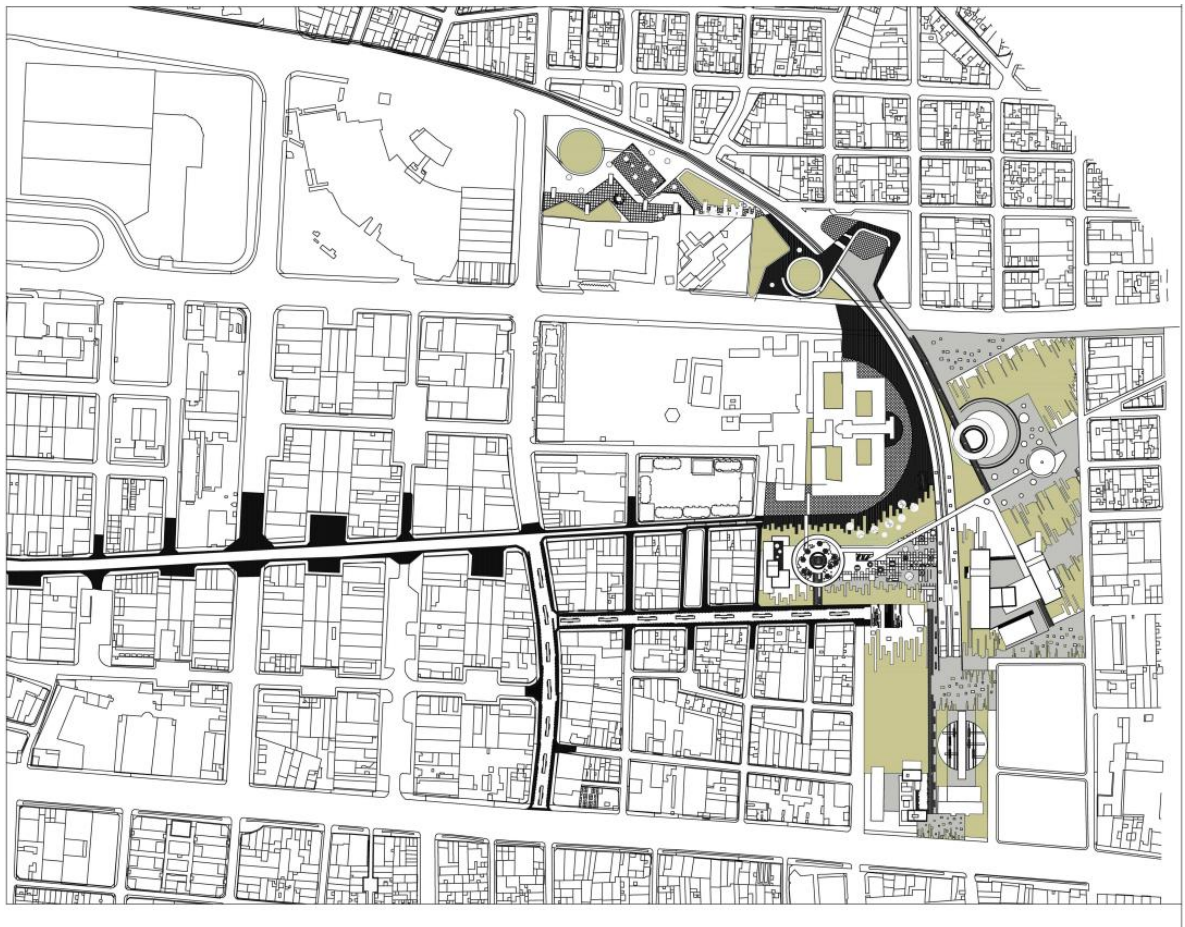


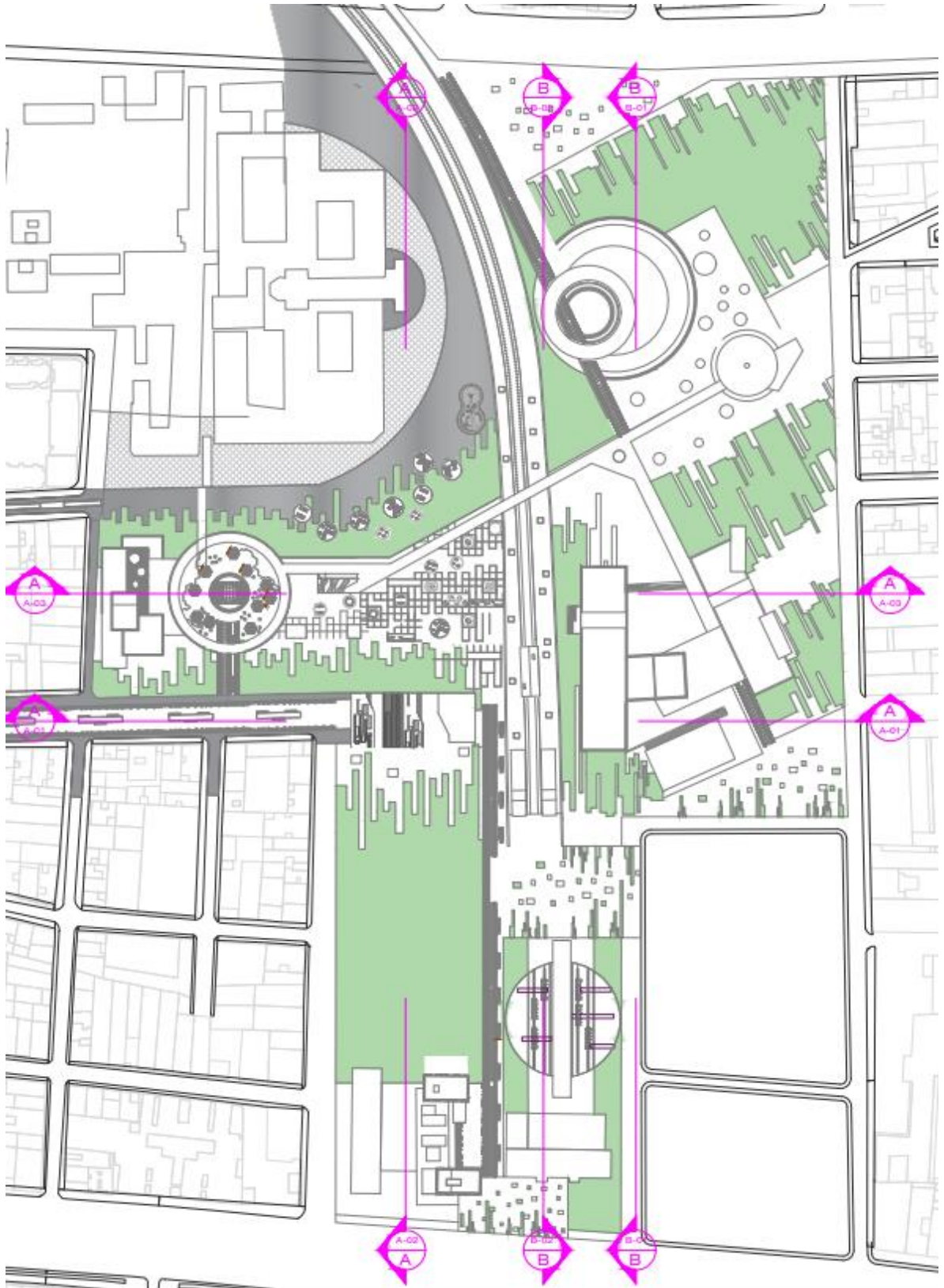
Figura 99

Planta general



Figura 102

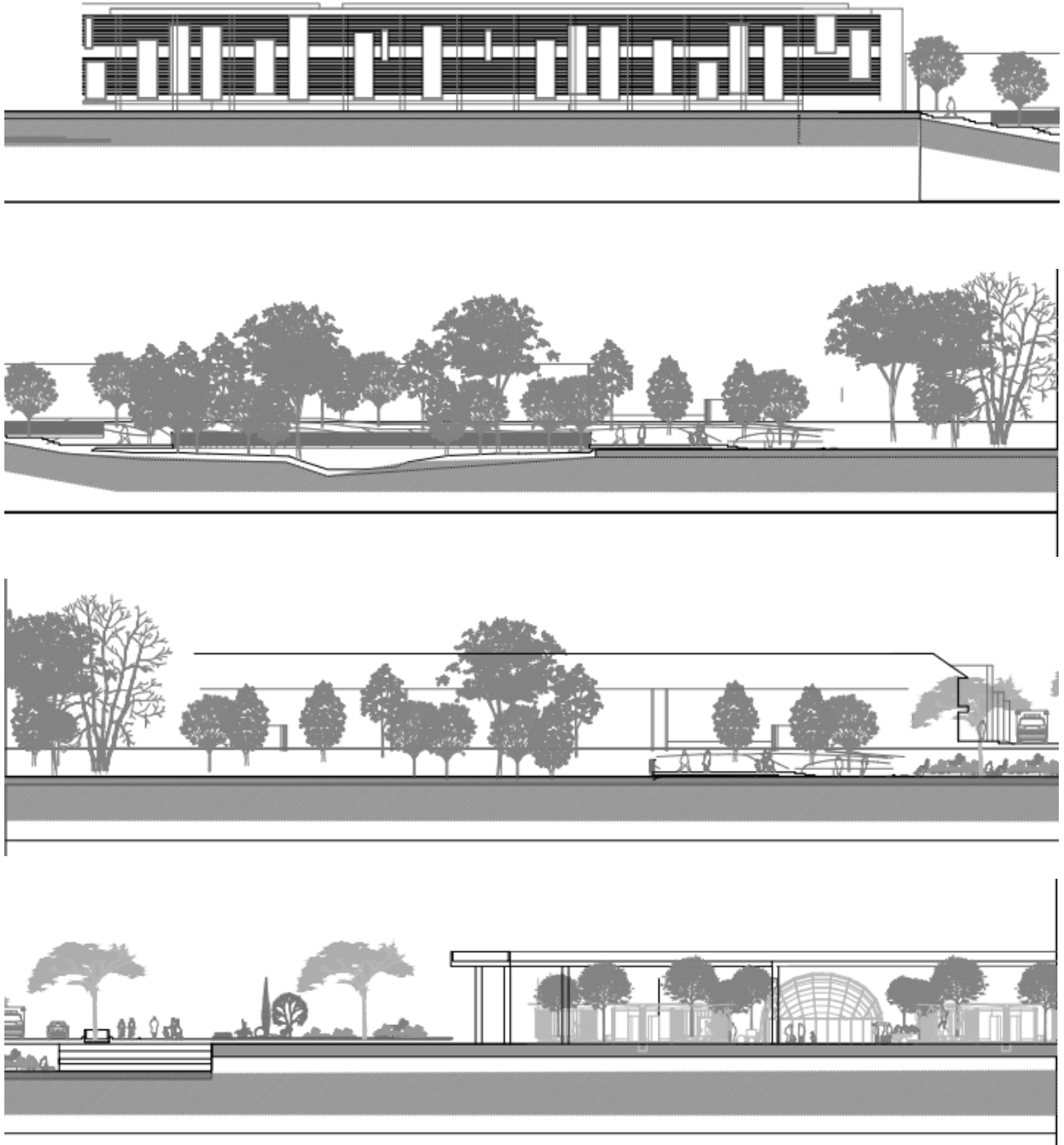
Mapa de cortes del proyecto

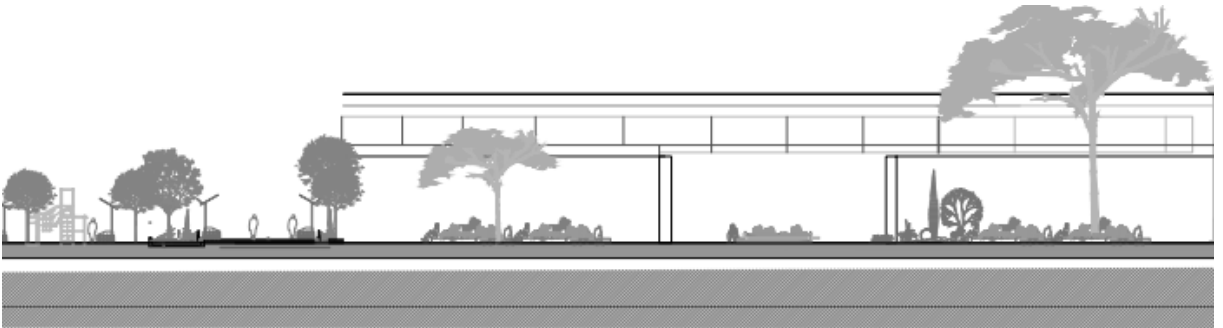
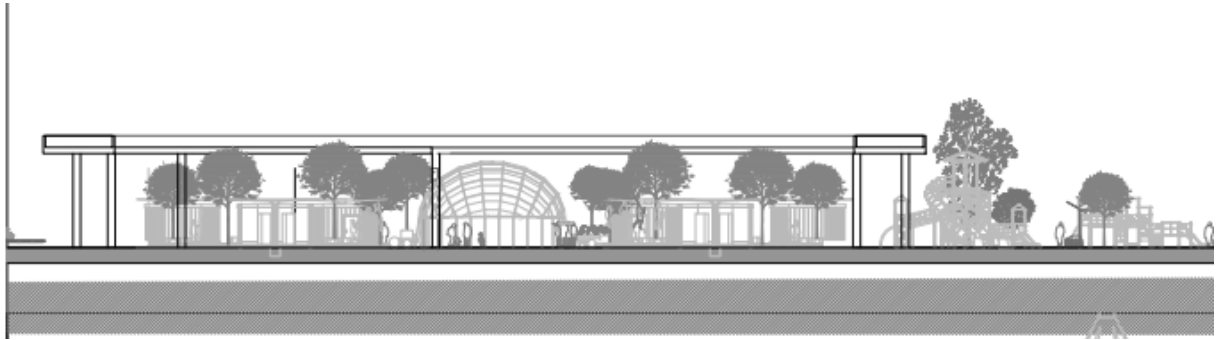




*Figura 101*

*Corte A-I general*

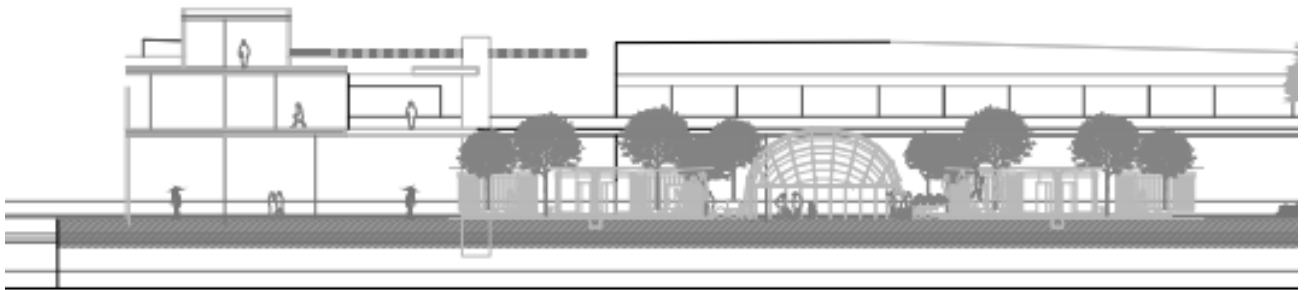






*Figura 102*

*Corte A-2 general*



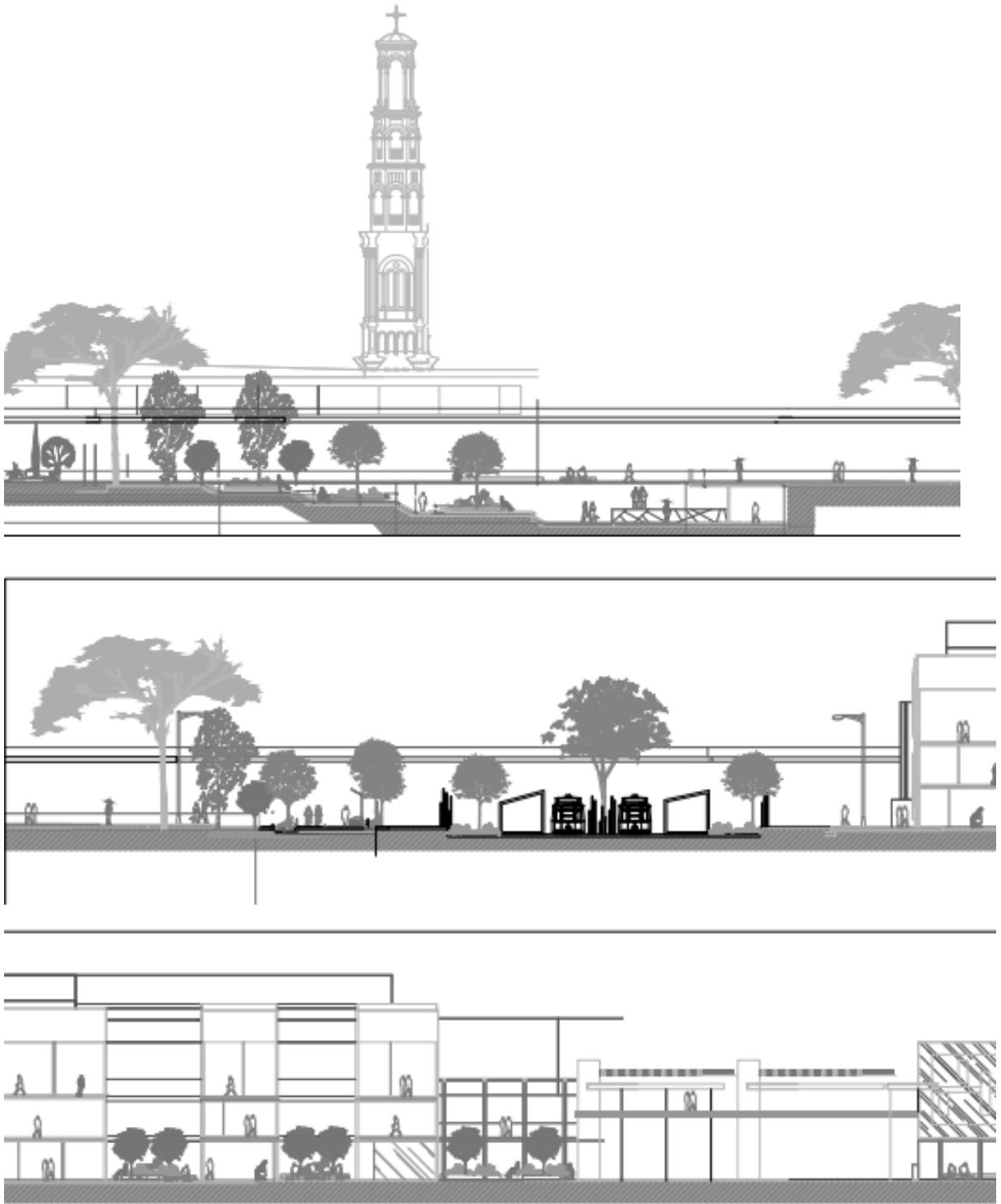
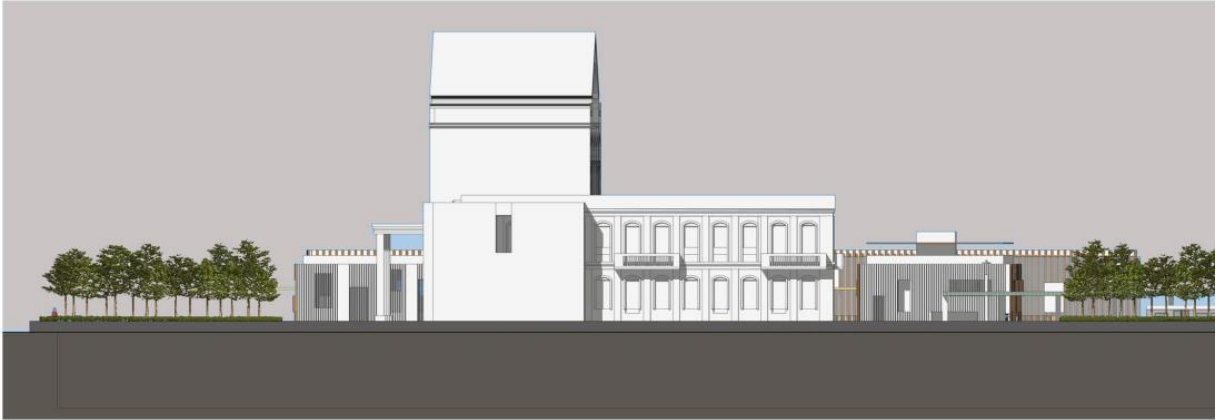


Figura 103  
Fachada este







*Figura 104*

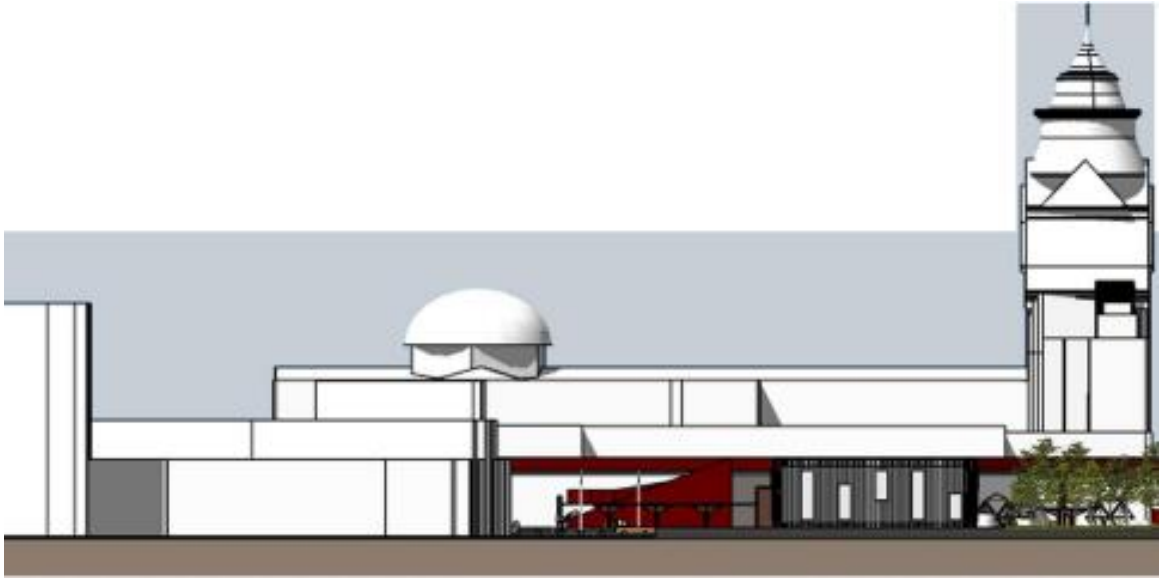
*Fachada oeste*





Figura 105  
Fachada norte



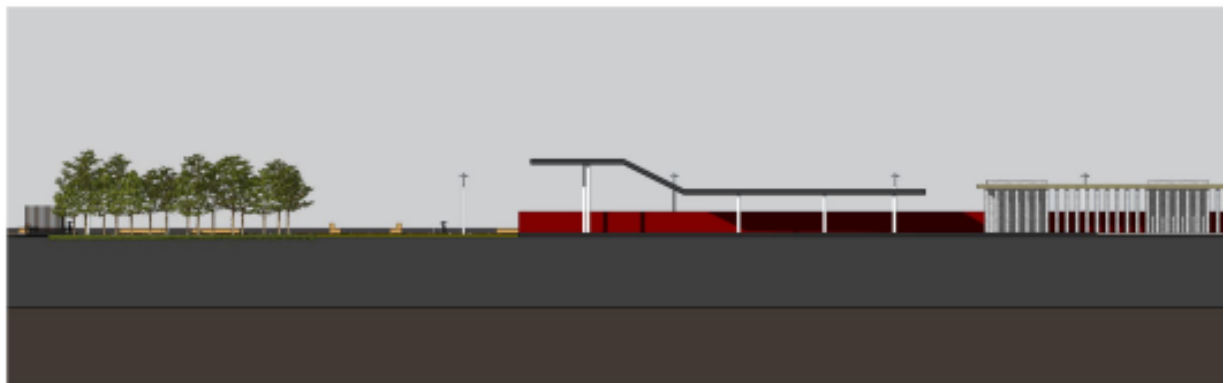




*Figura 106*

*Corte A-3 general*







*Figura 107*

*Corte A-4 general*



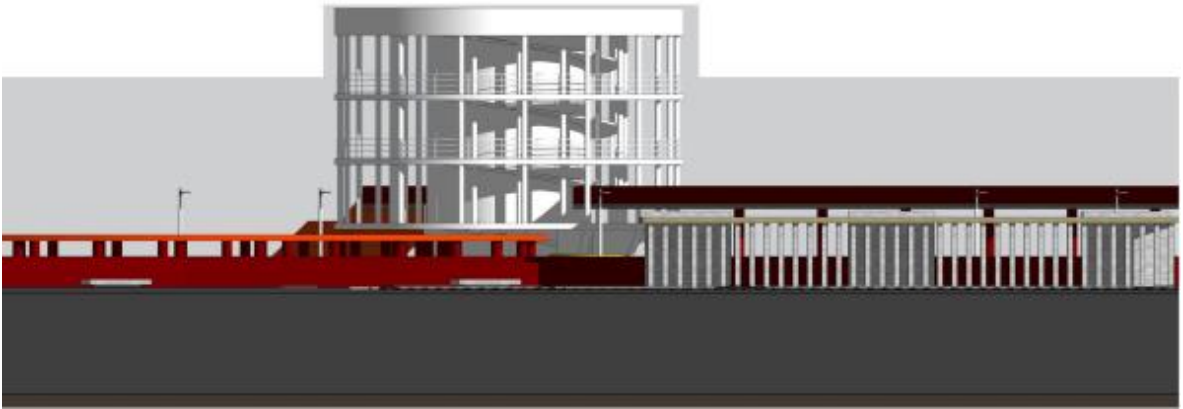




Figura 108

Corte A-6 general





*Figura 109*

*Axonometría del proyecto*

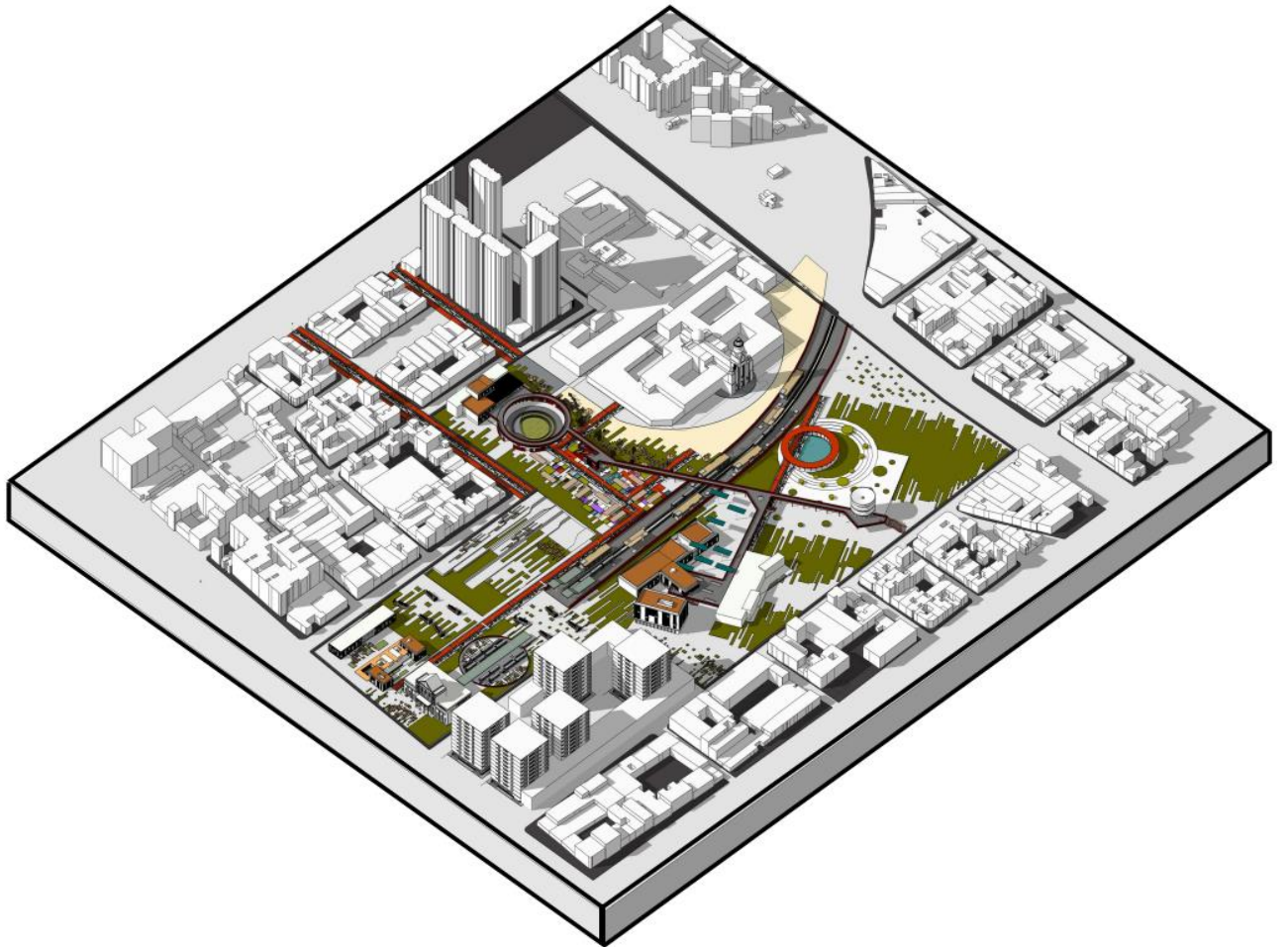




Figura 109

Axonometría del area comercial



Figura 110

Axonometría del area comercial zona espejo de agua



Figura 111

Axonometría del área de la estación la sabana



Figura 112

Axonometría del área zona deportiva y cultural

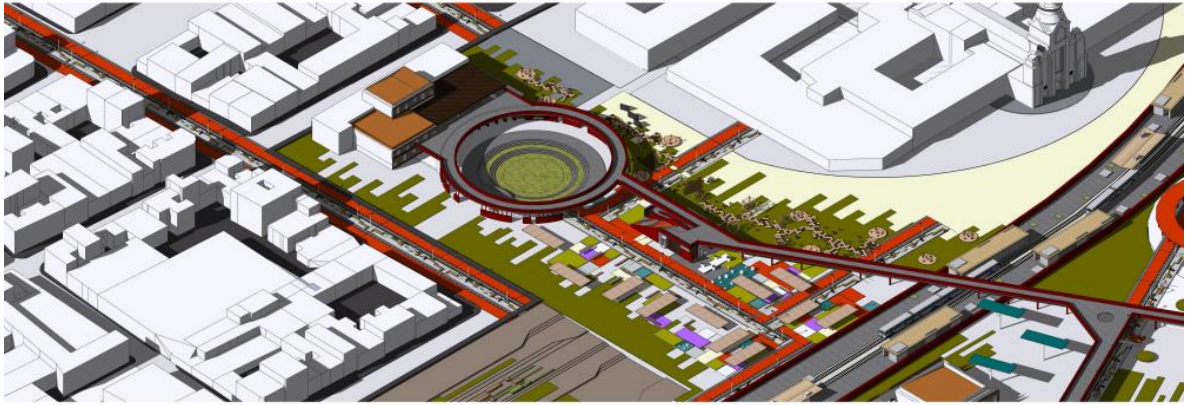


Figura 113

Axonometría del área presentación y zona recreativa cultural



Figura 114

Axonometría del área remate del bulevar y estación del tren

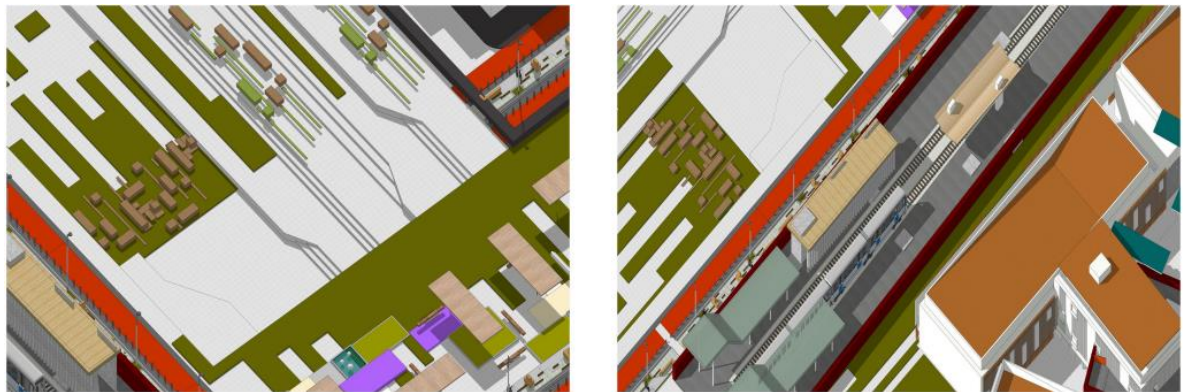


Figura 115

Corte sección puente

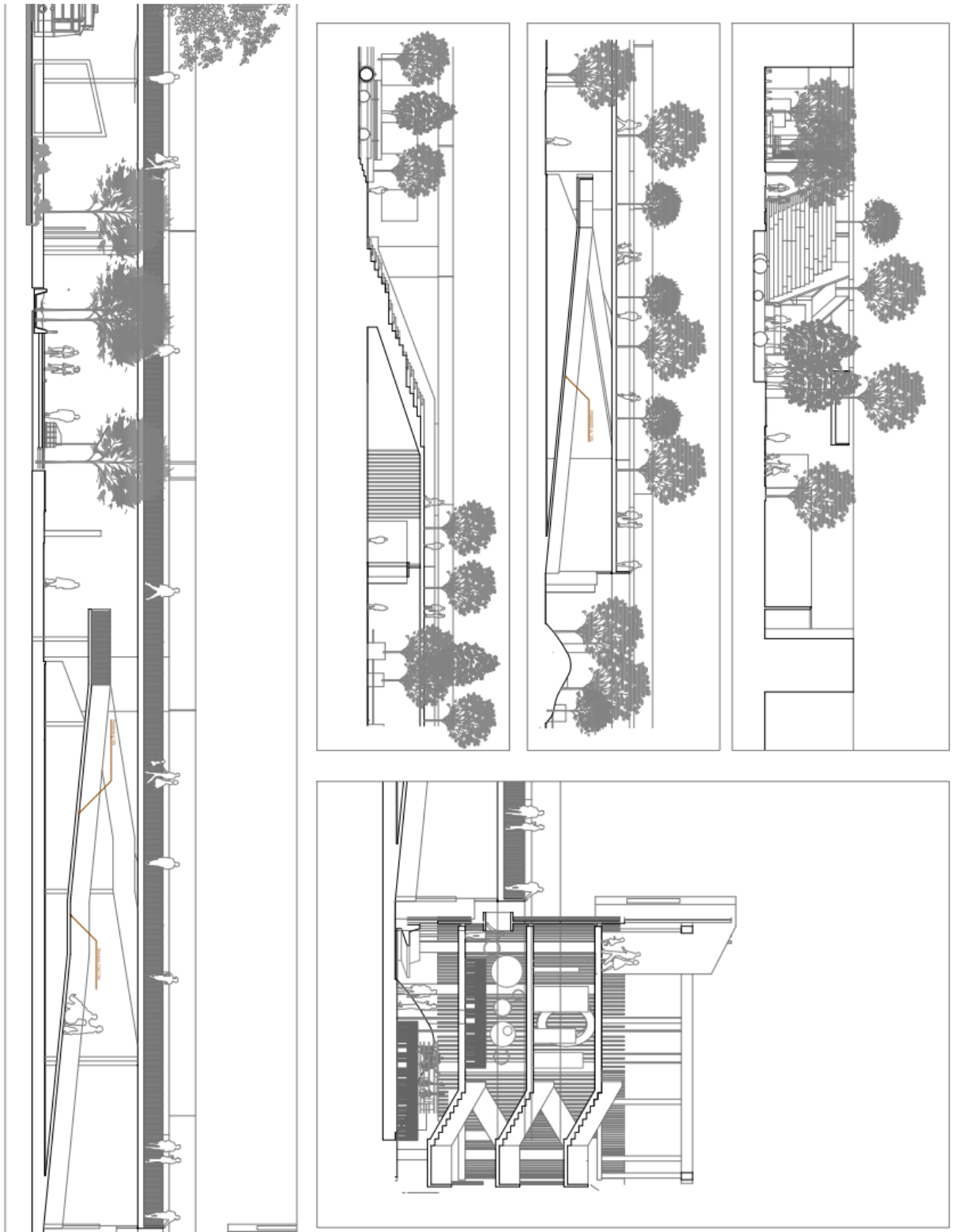


Figura 116

Corte sección zona deportes

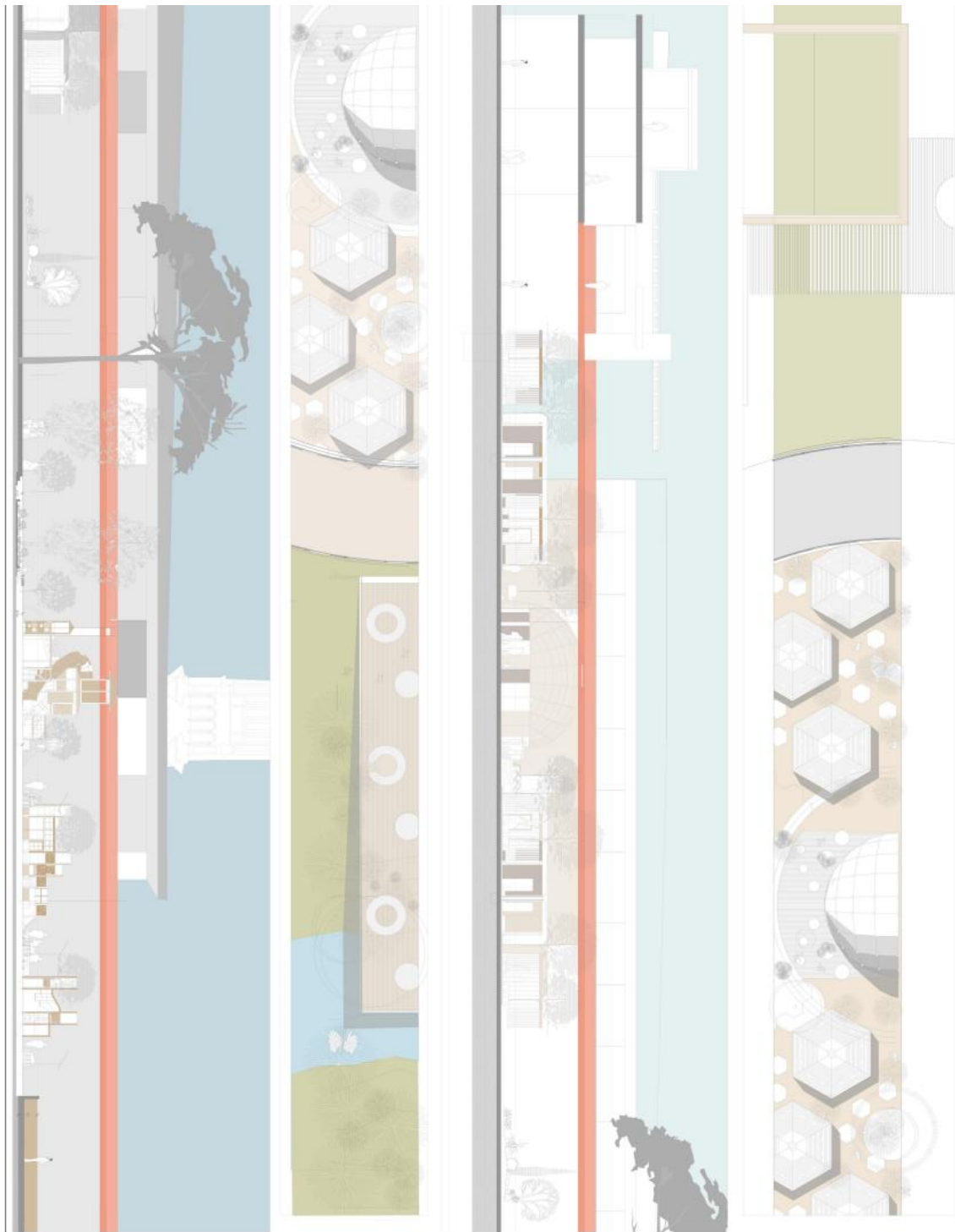


Figura 117

Corte sección zona deportes y corte sección planta baja

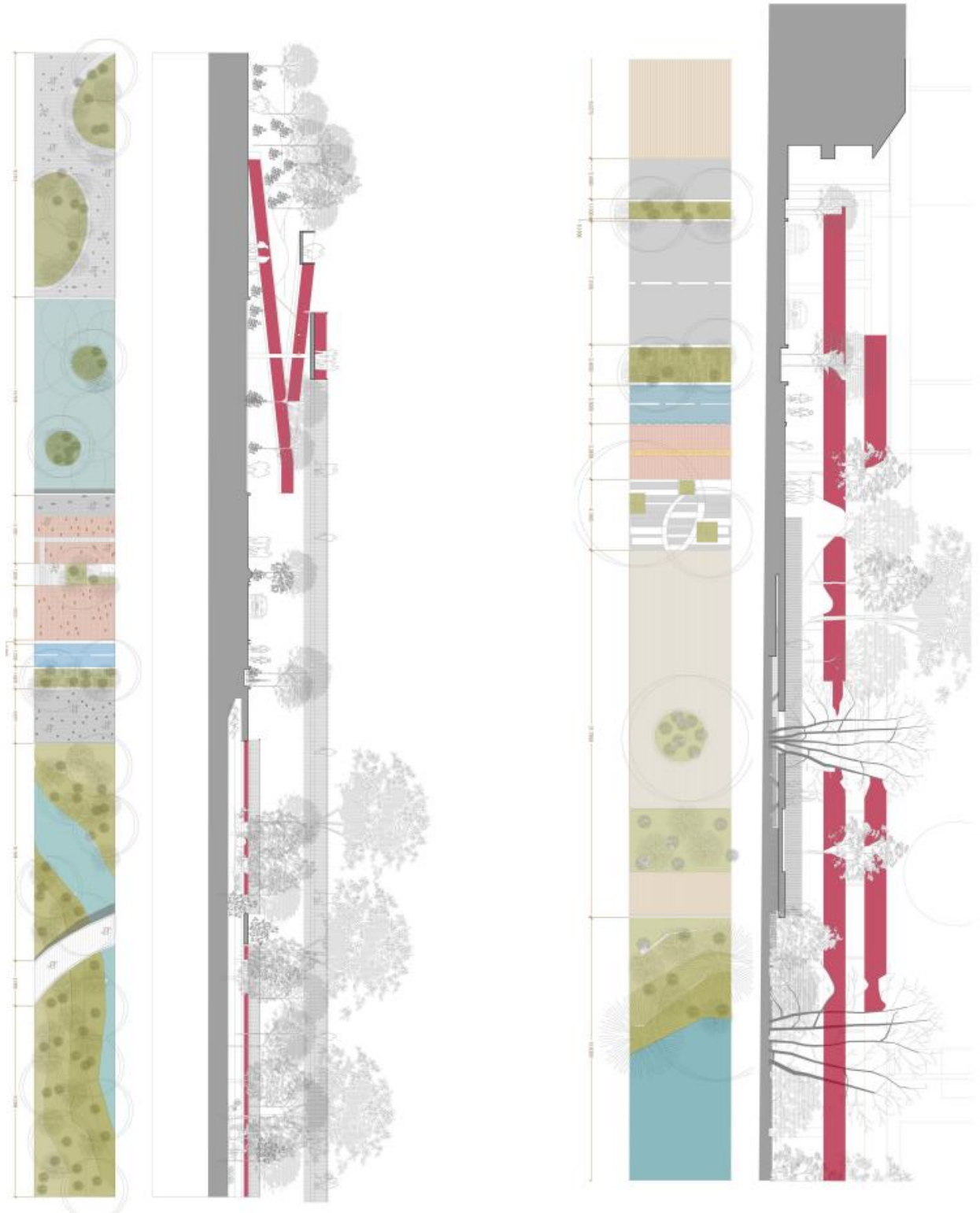


Figura 118

Sección detalle deprimido



Figura 119

Corte detalle zona lúdica

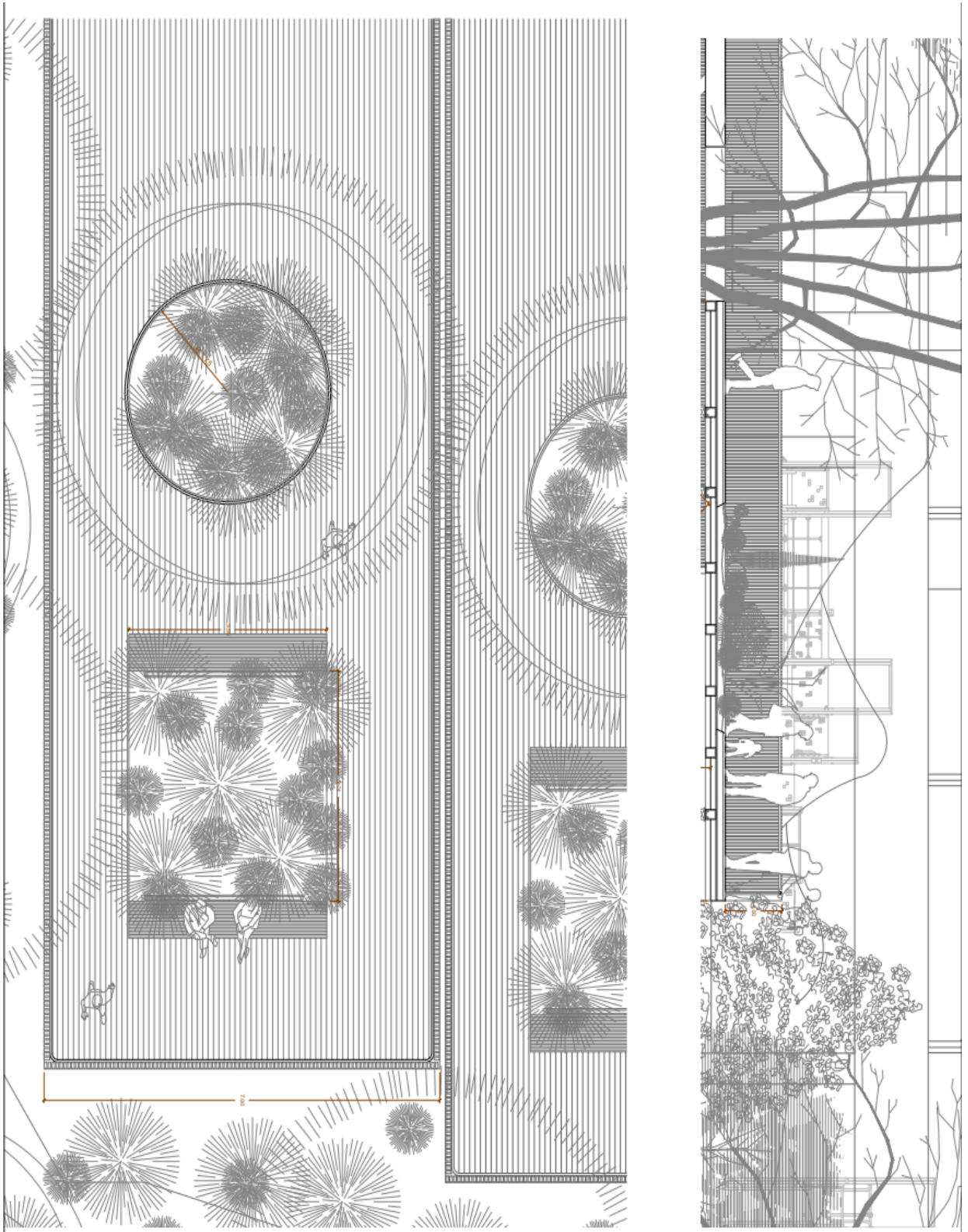


Figura 120  
detalle constructivo recorridos

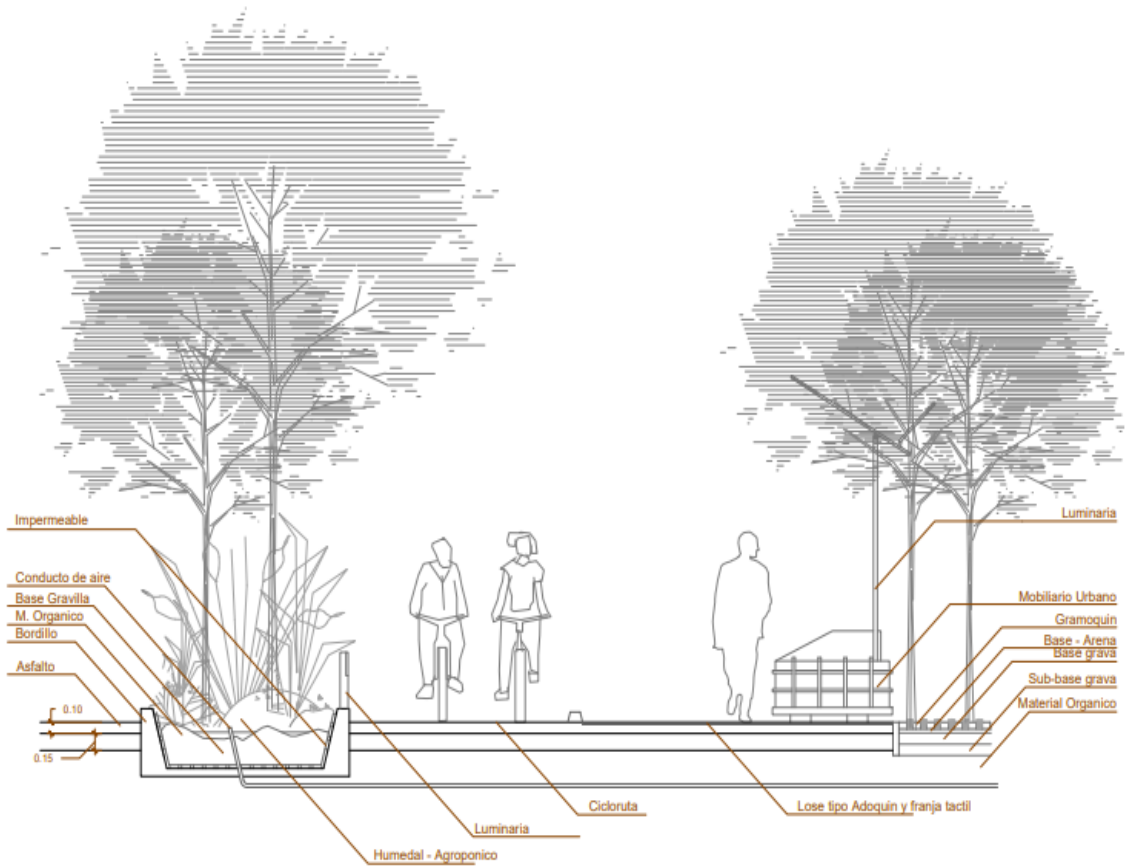
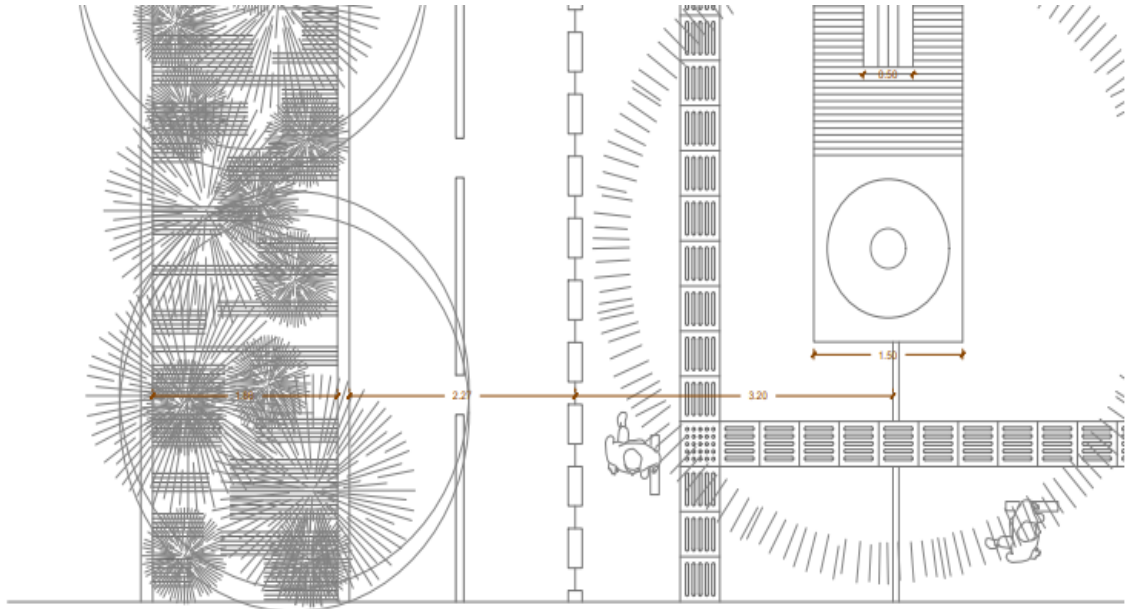


Figura 121

detalle constructivo puente



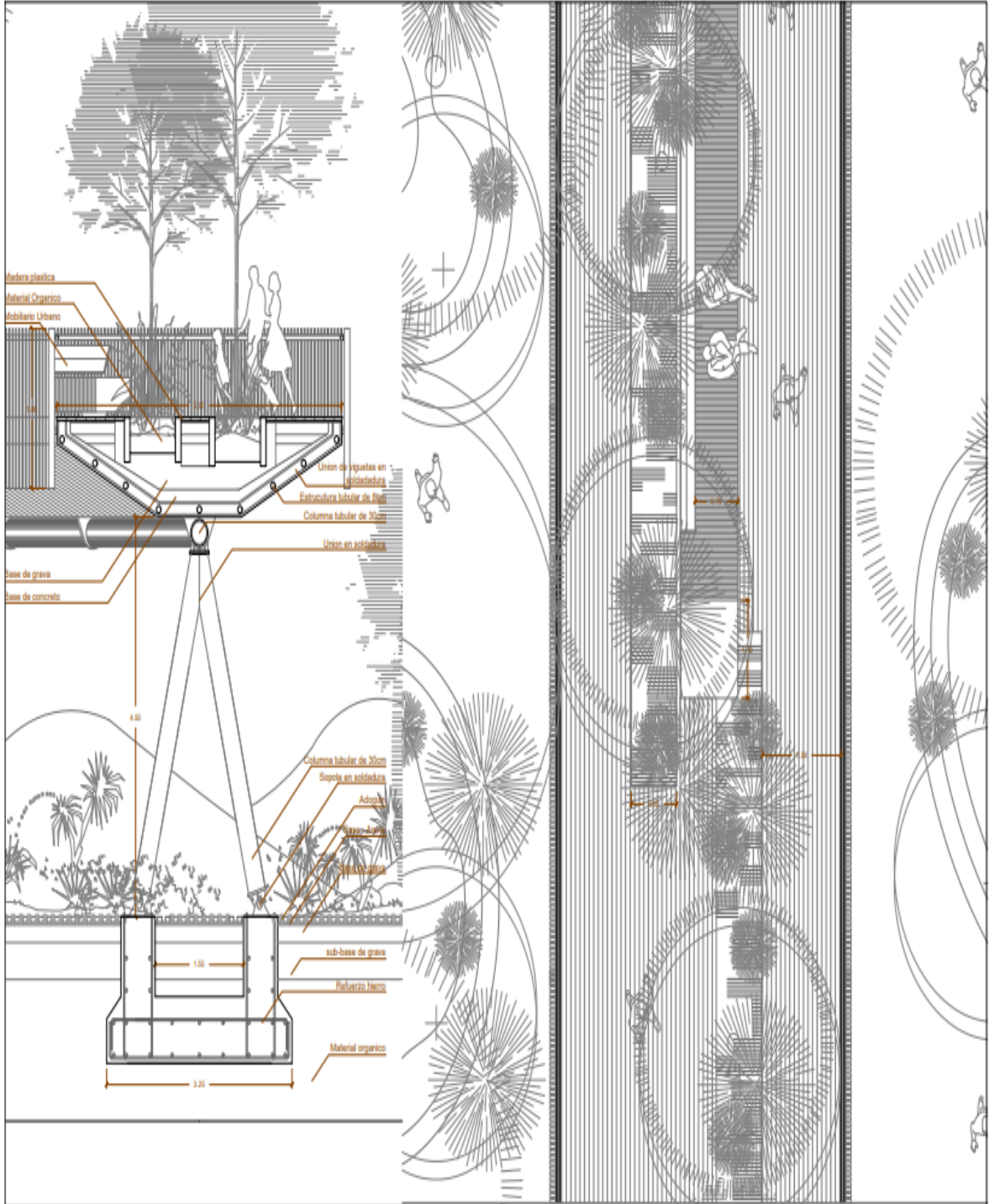


Figura 122

Detalle constructivo kioscos culturales

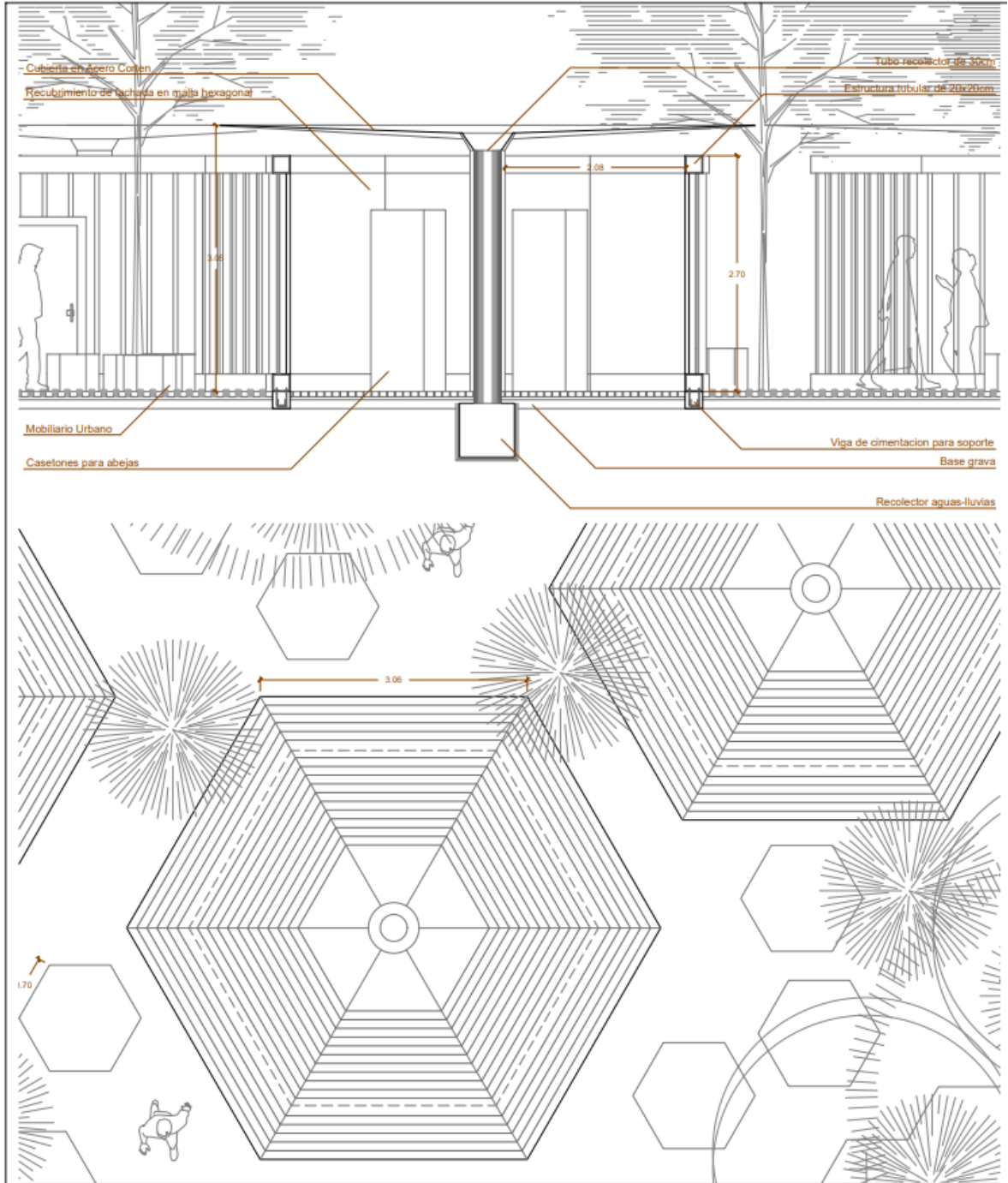


Figura 123

Detalle constructivo rampa y estructura puente y tren

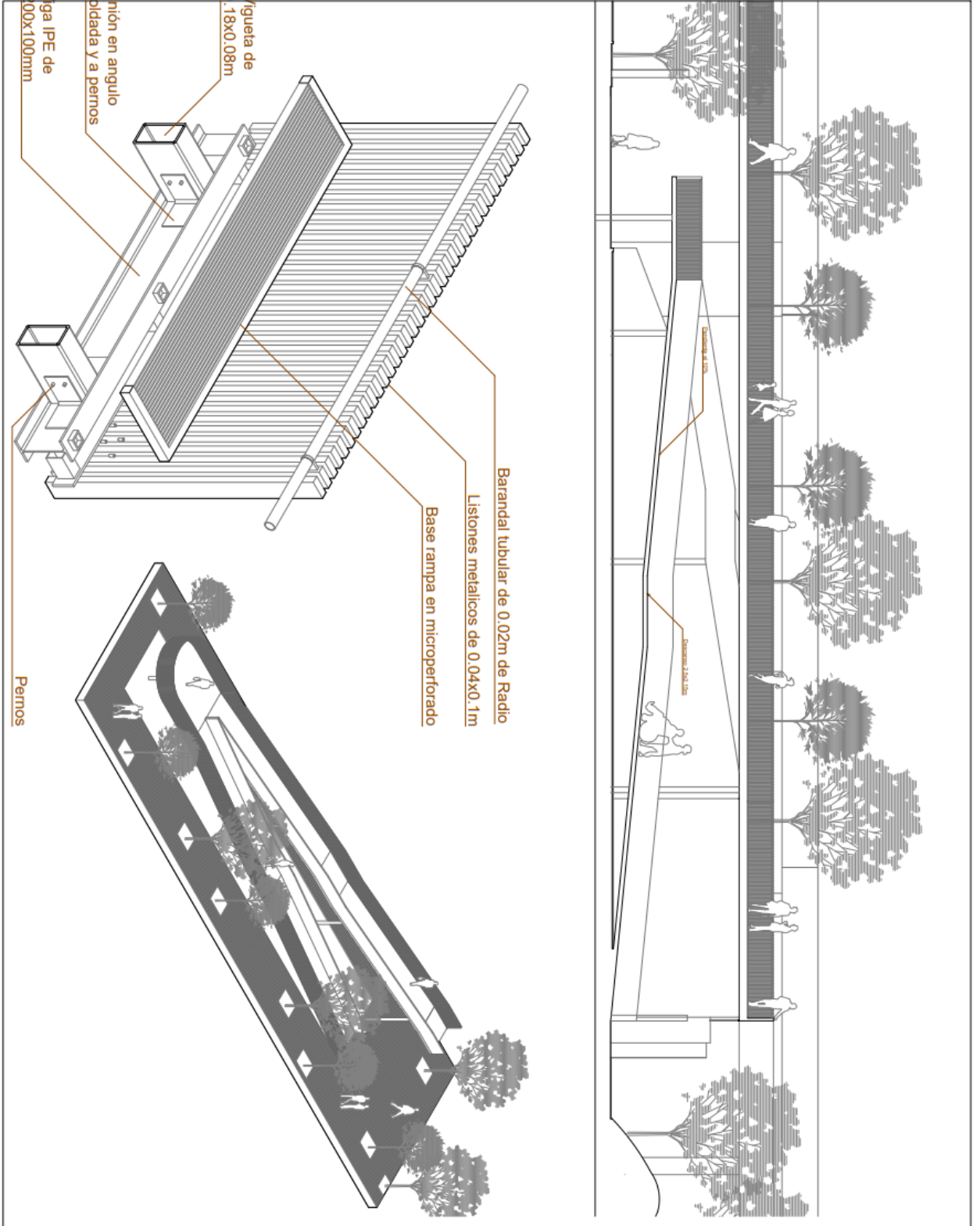


Figura 124

Detalle constructivo edificio deportivo

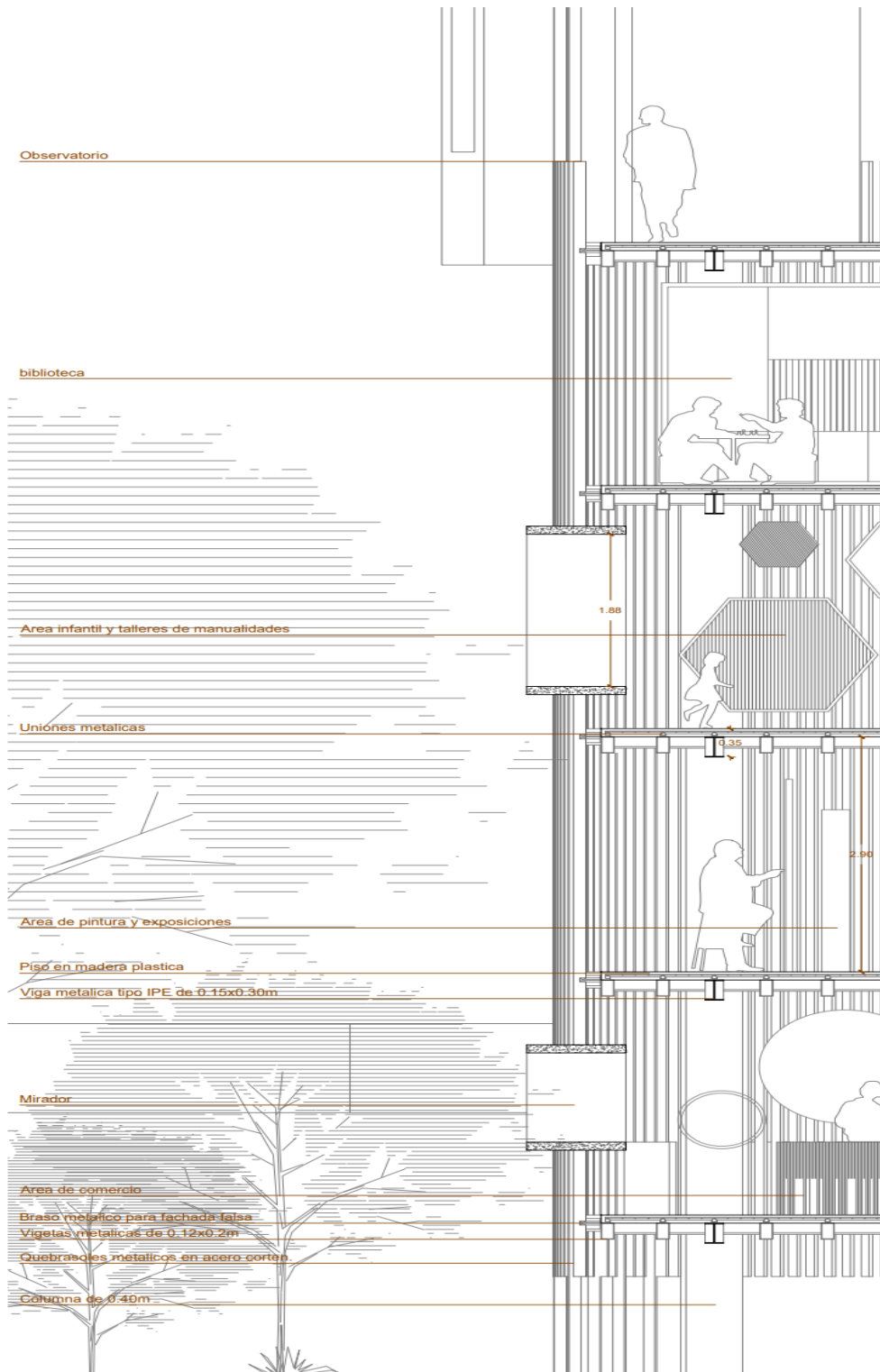


Figura 125

Detalle constructivo mobiliario urbano

