

ESTACIÓN INTERMODAL - PARQUE LA ESPERANZA.



**AUTOR:
DANIEL HUERTAS SENOSIAIN**

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

ESTACIÓN INTERMODAL - PARQUE LA ESPERANZA.



**AUTOR:
DANIEL HUERTAS SENOSIAIN**

Presentado para optar el título de Arquitecto.

**DIRECTOR:
EDUARDO RESTREPO**

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

INDICE

- 1- Introducción.
- 2- Justificación.
- 3- Estado del arte – Referentes.
- 4- Marco Conceptual.
- 5- Problemática e Hipótesis.
- 6- Objetivo General y Objetivos Específicos.
- 7- Bibliografía.

- 10- Anexos.

1- Introducción.

El desarrollo de este trabajo de grado se empezó con una lectura “Enfoque de las capacidades” de M. Nussbaum, la cual me ayudo a encontrar el camino sobre el que quiero hacer el desarrollo de la tesis.

La lectura me sugiere que el enfoque de las capacidades es el espacio idóneo para realizar una comparación sobre la calidad de vida del ser humano como lo son la integridad física, salud, educación, etc. Para ser mas exactos el desarrollo del ser humano, sugiere una evaluación de la calidad de vida y la justicia social básica, de cierta forma la arquitectura esta permanentemente preguntándose y evaluando la calidad de vida de las personas mediante los espacios que diseñan y el urbanismo que se proyecta. Al hablar de las diferentes capacidades, el bienestar de la persona y generar oportunidades individuales, lo cual me hace pensar que todo es un sistema (ciudad) global donde se ve al ser humano desde un punto de vista multi-escalar (macro, meso y micro). Un sistema que está integrado principalmente por tres estructuras: Estructura Ecológica Principal, Estructura Funcional y de Servicios, y finalmente la Estructura Socio-Económica. Con base a estas tres estructuras se basa el análisis de un territorio para generar un proyecto que mejore la prosperidad y las oportunidades de las personas.

Las capacidades de la persona exige una relación constante con el entorno (urbanismo) tanto con espacios públicos como en la manera de moverse dentro de ella, estados de las personas que son fluidos y dinámicos, en este punto, lo compare con una ciudad, con la arquitectura, dinámicos que dan multiplicidades de relaciones al individuo para desarrollarse integralmente, así la ciudad y la arquitectura como un potenciador de las capacidades, pero a la vez un reprimente de las mismas, ya que no es posible ver a esa escala los problemas y necesidades de cada uno, es una expresión de materialización de las capacidades.

La arquitectura debe responder y dar lugar a buenas condiciones para que se desarrollen las 10 capacidades centrales, sin embargo la arquitectura se relaciona directamente con las siguientes: salud física, integridad física, sentidos, imaginación y pensamiento, afiliación y razón práctica.

Hablan de la igualdad y los diferentes derechos que tiene el ser humano y como no deben ser discriminados, deben tener las mismas capacidades y funcionamiento, mismo respeto y consideración, este punto me hace pensar en las desigualdades sociales que se dan en nuestro país, y el enorme fracaso de las viviendas de interés social que se están dando en el país, ya que no toman las capacidades básicas del individuo y de la comunidad en si y desarrollan un sistema ineficiente que no soluciona las necesidades de las personas, no las ayudan a progresar y no originan cambios en la dignidad humana. En este punto quiero hacer una crítica a la vivienda de interés social que se da en el país, esas “cajas de bocadillos” que llegan y se asientan como una especie de extraterrestre a implantarse en cualquier lugar, hay que pensar mejor este tipo de arquitectura y tal vez cambiarle el nombre a vivienda de interés cultural, ya que la vivienda debe responder a una persona, familia o sociedad específica, con materiales diferentes, con fenómenos climatológicos diferentes, etc., con culturas diferentes y características diferentes.

Así, pensando un poco mejor la idea expresada anteriormente me gustaría enfocar mi proyecto de tesis en uno de los siguientes títulos: Movilidad Y Espacio Público, Vivienda de Interés Social (Cultural), Desarrollo de Proyectos Puntuales que sirvan como detonantes en la sociedad (Equipamientos), Relación con el Entorno Inmediato, Adaptación al contexto (Arquitectura Sostenible).

2 – Justificación.

El proceso metodológico de este trabajo de grado se desarrollo de la siguiente manera:
Encontrar una problemática en el territorio.

Entender la problemática.

Analizar la problemática.

Proponer nuevos modelos que resuelvan o ataquen dicha problemática.

Enfocar la problemática en un contexto determinado.

Proponer un proyecto urbano, a modo de esquema básico.

Proponer un proyecto Arquitectónico.

Escoger un lugar de intervención según análisis realizado.

Analizar el lugar de intervención.

Desarrollar un proyecto Arquitectónico.

La primera parte se habla de la problemática actual de bogota en cuanto a la movilidad, según interrogantes que se presentan en actividades cotidianas de los habitantes de Bogotá y del área metropolitana. ¿Qué pasa con la movilidad? ¿Por qué tantos atascos en las vías? ¿Qué pasa con el sistema de transporte publico en el territorio? ¿Porqué un transporte masivo como el metro? Si hay un gran eje integrador y cohesionador del territorio como lo es la vía férrea, ¿Porqué no usar la infraestructura existente para generar nuevas dinámicas en el territorio y potenciar actividades específicas, y generar economía regional?

Por eso mi trabajo de grado se enfoca y tiene como lineamiento principal la línea férrea. Es necesario para resolver estas interrogantes y poder llegar a la conclusión de este trabajo de grado, entender la problemática actual de un modelo insostenible que se esta dando en todo el mundo y que ha ido evolucionando a lo largo de la historia.

MODELO INSOSTENIBLE: en el trascurso de la historia se ha producido una ruptura de la ciudad continua, originando formas variadas de ocupación ligadas a actividades, , ya no se relacionan con un solo núcleo urbano fijo sino que crean relaciones espaciales con otros espacios a otras distancias.

Ahora los factores de localización de una ciudad se dan en la medida que tengan mejores oportunidades, mejor oferta de externalidades que busque economía regional, iniciando así una competencia entre espacios, originando una especialización territorial. Así el nuevo modelo de ocupación propone construcción de infraestructuras de todo tipo y niveles para incrementar la atracción de los espacios especializados.

La infraestructura entonces juega un papel muy importante como medio atractor a dichos espacios, y como soporte de una economía regional originando problemáticas definidas que les explicare más adelante.

Entendiendo la problemática del modelo insostenible de movilidad que se está dando actualmente (ver anexo 1), fue necesario entender que es lo que pasa con este sistema a nivel nacional, entender que hay un red muy bien consolidada que relaciona todo el territorio nacional y que genera relaciones muy marcadas y que tiene como oportunidad integrar el territorio con un efecto cremallera y potenciar el sector público.

Es importante bajar de escala para así poder llegar a un lugar de intervención puntual que tenga las mismas problemáticas del modelo insostenible, pero que tenga aun soluciones mas eficaces y efectivas para la población.

Bogotá al ser el foco de atracción de Colombia y de las infraestructuras toma un papel importante a desarrollar, así como su área de influencia, Cundinamarca, por donde pasan cuatro líneas férreas que lo comunican con las grandes centralidades del país.

¿Qué lugar estratégico existe en Cundinamarca para desarrollar y potenciar esta línea férrea?

La sabana centro es la segunda economía de la región, así como la provincia con mayor población, con un 72.2% de la población ubicada en la cabecera municipal de sus municipios, lo cual la hace la mas productiva con grandes extensiones de tierras, y que se alojen en ellas todas las empresas de futuros desarrollo que complemento la actividad económica de Bogotá. También, esta gran cantidad de tierras sin desarrollar, dan la oportunidad de controlar el desarrollo y así evitar un mayor crecimiento del modelo insostenible de movilidad. (ver anexo 1)

La relación que tiene la principal centralidad de Colombia con su contexto inmediato es importante para analizar y sacar conclusiones en cuando al modelo insostenible de movilidad.

Por eso, se analiza como ha ido evolucionando el crecimiento de bogota y de los municipios aledaños en tres momentos específicos.

Al principio las relaciones se daban hacia el interior de los centros urbanos, con dinámicas muy marcadas, las infraestructuras eran pocas, y solo se conectaban mediante un eje férreo mas que todo por el transporte de la sal.

Las ciudades fueron creciendo cada vez gracias a la ampliación de las infraestructuras y se fue generando mas dinámicas y mas dispersión en el territorio. Fenómeno de expansión.

Hoy por hoy bogota ya ha crecido de forma incontrolada al igual que los municipios aledaños, generando una mayor red de infraestructuras para potenciar cada polo regional, así mismo, empieza una competencia entre espacios, se da una especialización de espacios, ligadas netamente a actividades y usos.

Una vez realizado un análisis a diferentes escalas sobre la problemática de movilidad que se esta dando, propongo realizar un modelo sostenible que solucione dicha problemática, esta concepto de movilidad sostenible se da gracias a conceptos de Manuel Herce en la que nos dice que para que haya una movilidad sostenible y que

haya una movilidad como derecho es importante, que haya una relación entre tres sistemas principales,

-Sostenibilidad Ambiental, en la que se reduzcan las emisiones de contaminación.

-Sostenibilidad Social, en la medida que haya una mejor equidad en la accesibilidad a los diferentes sistemas de transporte.

-Sostenibilidad Energética, implementando nuevas tecnologías para reducir gastos energéticos.

Hay que hacer especial énfasis en los sistemas no motorizados ya que son los principales en los que se pueden dar diferentes relaciones personales, que potencien el desarrollo y la vida urbana, así entra a jugar un papel importante el espacio público como una estrategia para mejorar la movilidad.(ver anexo 1)

El punto central de mi proyecto se da en el municipio de Zipaquirá, ubicado a 48 kilómetros de Bogotá. Zipaquirá es un municipio con una población de 112.069 habitantes y actualmente genera varios problemas urbanos como cualquier municipio de Cundinamarca, sin embargo Zipaquirá juega el papel mas importante de la Sabana Centro y su rápido crecimiento origina grandes potenciales de cambio (aprovechando su conexión con Bogotá y con la zona norte del País).

La escogencia de este lugar se da porqueme parece una buena zona para implementar lo que me gustaría ejercer en mi trabajo de grado, ya que es un gran lugar con grandes oportunidades, permite desarrollar planes urbanos y actuaciones puntuales de cualquier índole que sirvan como detonantes en el sector. Actualmente Zipaquirá es un nodo turístico de gran importancia en la sabana de Bogotá, gracias a la “Catedral de Sal” y por lo que he observado, carece de infraestructuras necesarias para dicho uso del sector, al consolidar esta zona con tal uso, se puede potenciar el sector económico, hotelero y turístico, por medio de negocios locales y de gran escala, hoteles, restaurantes, etc.

También se encuentra el proceso de crecimiento urbano de Bogotá que ya se está generando en Chía y Cajicá mediante el fenómeno de sub-urbanización, que actualmente, y en mi opinión , no es el modelo adecuado para desarrollar el territorio, ya que en un mismo lote se construyen muchas viviendas, sin desarrollo de equipamientos suficientes y generación de espacios públicos óptimos que suplan las necesidades de los habitantes, este fenómeno es enemigo de la movilidad ya que con la misma red madre que alimenta a los municipios vecinos se le añaden mas redes, de uso privado, que no dotan de infraestructura al territorio como unidad, se puede hacer la analogía con un árbol, cuando el tronco seria la vía publica, que cada vez mas se va congestionando y las ramas las vías de uso privado que no dotan de conectividad a la zona y se hace mas difícil movilizarse en el territorio.

El mayor potencial que le veo en cuestión de movilidad, es la existencia de una línea férrea que comunica la sabana y que actualmente esta en desuso, impidiendo una conexión económica y social entre todo el territorio. Para mi es importante empezar coneste proyecto analizando las tres estructuras que he trabajado en todos los proyectos, para entender bien una zona determinada. Estas tres estructuras son: Estructura Ecológica Principal, Estructura Funcional y de Servicios y la Estructura Socioeconómica.

Es importante empezar esta justificación haciéndose varias preguntas sobre la situación actual de la zona de estudio.

¿Qué vocación tiene Zipaquirá? ¿Cómo se desarrolla esta vocación? ¿Qué impulsa el sector turístico de Zipaquirá? ¿Cuáles son los principales focos de atracción? ¿Cómo llegan las personas a su destino? ¿Es Zipaquirá una ciudad de paso? Entre otras.

Viendo el problema de movilidad a una menor escala, existe una evidente falencia en cuanto a la organización del transporte interno, siendo este el que garantice la movilidad del visitante de la ciudad, con zonas de parqueo establecidas e identificadas para los vehículos públicos y privados. Al analizar el territorio desde este punto de vista, empiezo a pensar en posibles soluciones, como entregarle a la ciudad un sistema interno local con creación y establecimiento de estaciones intermodales que conecten todas las piezas del territorio de Zipaquirá, la reubicación del Terminal de Transporte que a su vez puede ser el gran equipamiento de movilidad generando una conexión intermodal con un sistema de transporte masivo, como lo es el tren de cercanías, que permite conectar a Zipaquirá con todo el departamento y se adopten otros medios para mejorar y progresar en los nuevos usos del suelo con las actividades propias de la dinámica de la movilización local e intermunicipal.

¿Cuánta población llega a Zipaquirá solo por turismo? ¿Cuánto es el ingreso de Zipaquirá por dicha actividad? ¿Población flotante?.

Según estudios realizados por la alcaldía de Zipaquirá y la Universidad de San Buenaventura, el promedio anual de visitantes a la Catedral es de 400.000 con un mínimo de gasto de \$ 20.000 por persona, esto nos da aproximadamente \$ 8.000.000.000, esta cifra solamente accediendo a la Catedral de Sal, sin contar los gastos adicionales que se pudiesen dar, examinando estas cifras sin duda es un potencial económico importante y una oportunidad inmensa de fuente de empleo. Los principales visitantes se reparten así: 38,59% de Bogotá, 12,36% de Cundinamarca y el 2,04% extranjeros. El 56,13 % de los turistas tiene edades entre 30 y 50 años. Luego la movilidad es primordial y juega un papel muy importante en el desarrollo integral de la ciudad, la cual tenga la capacidad de superar en un ámbito competitivo.

¿Cómo se aproximan estos visitantes al destino turístico de Zipaquirá?

El 68% utiliza transporte particular, el 28.15% servicio público y el 3.79% algún paquete turístico.

Esto solo muestra mas problemáticas en cuestión de movilidad, ya que Zipaquirá no cuenta con suficiente infraestructura vial para soportar esta cantidad de visitantes en servicios particulares (carro), en un entorno ambiental la contaminación es mayor, se generan mayores atascos en las vías (problemática eminente sobre todo en la salida de Bogotá, la población que se dirige hacia el norte), el servicio público que mas se utiliza son los buses inter-municipales, y la utilización del tren de la Sabana es mínima.

¿Vocación de Zipaquirá? (ver anexo 2)

Así mismo, como ciudad de vocación turística es necesario implementar un mejor sistema de espacios públicos, que se pueden articular con la estructura ecológica principal que es un gran potenciador y atractor del turismo y que actualmente es casi desconocida, luego se consolida aun mas el sector siguiendo su línea turística, cuidando y respetando el medio ambiente y brindando una mejor calidad de vida a sus ciudadanos.

La movilidad también puede convertirse en un atractor de nuevos modelos de ocupación, contrarrestando el fenómeno de sub-urbanización, que se esta dando en toda la Sabana, acabando así con la movilidad y la infraestructura de equipamientos de una ciudad. Así mismo una conveniente y favorable movilidad que brinde innumerables beneficios al territorio el cual pretende consolidar la cadena productiva turística a nivel regional, logrando convertir a la ciudad en el mejor destino turístico de ámbito local, departamental, nacional e internacional. La movilidad es claramente un proyecto de urbanismo pero no solo implica mejorar la accesibilidad a mejores servicios y conectividad, sino que también se pretende (en los grandes ejes articuladores del sector, desarrollar intervenciones a nivel de espacio público que permitan mitigar el deterioro urbanístico de la zona, recuperar y reorganizar el espacio urbano, para así darle un sentido a la ciudad, dotarla de identidad y potenciar la vocación del territorio a diferentes escalas.

¿Modelos de ocupación?

Es pertinente pensar en el modelo de ocupación que se está dando en toda la sabana y que está desarticulando el territorio cada vez mas.

3 – Estado del Arte.

Tomé como referencia los siguientes proyectos porque me ayudan a entender mejor un equipamiento de infraestructura de movilidad, al mismo tiempo ciertos proyectos me ayudan a entender mejor el espacio público y el urbanismo de una plan maestro aplicado en un territorio.

Euralile – Oma

Le halles – Oma

Le Park Villette – Oma

Estación de Transferencia Multimodal Cuatro Caminos / CC Arquitectos + JSa.

Piazza Garibaldi / Dominique Perrault Architecture.

Multimodal de Intercambio / Tetrarc Architects.

Terminal de Buses Los Lagos / TNG Arquitectos.

Célula Arquitectura, segundo y tercer lugar por plan maestro en cerros Nutibara y La Asomadera / Medellín.

L-A-P Laboratorio de Arquitectura y Paisaje, primer lugar en concurso internacional 'Lost Spaces'.

4 – Marco Conceptual.

-Cohabitación: Habitar conjuntamente. Complicidad contingente de intereses que implica compartir espacios de influencia.

-Combinación: Posibilidad de existencias simultáneas, posibilidad de una serie dada de acontecimientos.

-Glocal: Global y local simultáneamente.

-Infraestructuras (como redes): Trazas convertidas en directrices neutras para la futura organización del suelo como soportes de nuevas actividades.

-Interacción: es (inter)cambio e (inter)relación.

-Transfers: Dispositivos de transferencias multi-escalares.

-Multiplicidad: Condición de un sujeto, elemento o cosa que tiene la virtud de amplificar y reproducir distintas respuestas a una misma situación o dar una respuesta adecuada a diferentes requerimientos.

-Lugar de lugares: Multi-espacio descompuesto y mestizo, dinámico y definitivamente inacabable, hecho de convivencias y evoluciones interactivas.

-Los conceptos de diseño que resultan del análisis territorial y zonal y los aplico para el diseño urbano y el diseño arquitectónico de la estación intermodal propuesta.

-Dinamismo (al responder a estructuras dinámicas del planteamiento urbano) espacios cambiantes de movimiento y acontecimientos enlazados caracterizados por la variación constante de escenarios, espacios mutables gracias a la naturaleza activa potenciando la movilidad sostenible.

Mutación programática.

-Diversidad: (respondiendo a la condición de multiusos en la plaza central) simultaneidad de acontecimientos individuales en estructuras globales, enlaza lo general con lo individual evidenciando la incidencia y emergencia de lo particular sobre lo colectivo

Combinación-coexistencia

Entorno multiprogramado

Especificidad arquitectónica. respondiendo a los diferentes usos que quiero darle al parque.

-Entramado: (respondiendo a la condición histórica de Zipaquirá y a la teoría de mallas desplazadas que se da en el planteamiento urbano) estructuras dinámicas con capacidad de superar lo reticular y proporcionar encaje de trayectos multicapa, complejos y flexibles, grandes redes de articulación territorial.

situaciones encadenadas ordenadas.

-Glocal: (respondiendo al turismo de la catedral de sal) global y local simultáneamente, responde a lo particular e interconecta con lo general, es capaz de generar cruces combinaciones y transferencias multiescalares.

dimensión

5 – Problemática e Hipótesis.

La problemática empieza al analizar el área metropolitana de Bogotá y las falencias en la movilidad existente entre Bogotá y sus municipios aledaños.

Análisis a escala metropolitana.

Estructura Ecológica Principal:

El análisis del sistema ecológico principal muestra la desarticulación de los distintos sectores recreativos y ecológicos que este sector presenta, empezando por el Humedal Guaymaral, que está fragmentado por una vía metropolitana (La autopista norte) y que ha roto con todos los esquemas naturales del mismo. A su vez se encuentran las grandes zonas de producción agrícola de toda la sabana, la gran reserva alimentaria de Bogotá, que están desapareciendo por el fenómeno de sub-urbanización, pero esto gracias al mal uso de químicos para la agricultura, están contaminando las fuentes hídricas, y por la inadecuada realización de la actividad ganadera la cual está devastando los paramos existentes en la región.

Estructura Funcional y de Servicios:

El análisis del sistema funcional y de servicios da a conocer la poca planeación vial que hay en el territorio y el olvido de un importante eje estructurador de la región (la línea férrea existente y la posibilidad de un tren de cercanías, que transporte tanto pasajeros como mercancía), a su vez hay un déficit en el sistema de transporte público, promoviendo así el uso del transporte privado, generando congestión en las vías y obstaculizando la salida norte de Bogotá, especialmente los fines de semana.

Se encuentran grandes ejes viales como la Troncal Central del Norte con la autopista norte,

Estructura Socio-Económica:

Esto denota la gran capacidad económica del sector, con más de 100.000 hectáreas agrícolas de producción, sin contar aquellas dedicadas a la ganadería y el gran potencial que tienen algunos municipios como Zipaquirá en el área turística. Económicamente cada municipio tiene un desarrollo agroindustrial y turístico que se apoya y se financia autónomamente. La población de cada uno de estos municipios se desplaza hacia Bogotá por las vías mencionadas anteriormente, pero se identifica una falencia en el espacio público, sobre estas mismas.

Análisis a escala del municipio de Zipaquirá.

Estructura Ecológica Principal:

Se encuentra una serie de parques de bolsillo desarticulados entre sí, sin generar una estructura sólida que proporcione mejor calidad de vida a sus habitantes, también es importante resaltar el páramo de Guerrero, que de cierta forma esta olvidado por sus habitantes y puede ser un gran potencial ecológico y turístico de la región.

Estructura Funcional y de Servicios:

Zipaquirá está localizada estratégicamente como polo regional en la Sabana de Bogotá, cuenta con cuatro accesos: el primero es la vía Nacional doble calzada por Cajicá que conduce a Chiquinquirá, Santanderes y la costa Caribe; el segundo es la vía Nacional por Briceño – Sopó; el tercero, la vía departamental que conduce a Pacho y, por último, la vía departamental que conduce a Ubaté, sin mencionar la conexión más grande y con mayor oportunidad, desde mi punto de vista, la línea férrea existente, sin embargo todas estas vías de conexión inter-escalar de gran importancia no han sido suficientes para poder potencializar a Zipaquirá.

La conexión con las diferentes piezas de la región metropolitana es a través de dos sistemas de transporte, el transporte privado, que genera contaminación y atascos en las vías, y el transporte público (buses inter-municipales) que no dan abasto con la gran cantidad de población que hay en el sector.

Estructura Socio-Económica:

La economía de Zipaquirá depende del sector agroindustrial, siendo uno de los municipios más importantes en generación y atracción de carga. A su mismo, es un gran polo turístico y el principal en la sabana de Bogotá, siendo un gran potencial económico como lo expliqué anteriormente en la justificación.

Gran cantidad de la población de Zipaquirá se desplaza principalmente a Bogotá o a municipios aledaños para trabajar, generando mayores conflictos en el sistema de movilidad.

Problemática: Después del análisis previo de la región es evidente la desarticulación en términos de movilidad, de una pieza regional (Zipaquirá) en el territorio metropolitano de Bogotá afectando la vocación agroindustrial y turística del sector. (ver Anexo 1: árbol de problemas).

Hipótesis: Se pretende consolidar la vocación del sector mediante la estructuración y configuración de un área articulada que solucione las problemáticas de la conformación fragmentada del territorio y a su vez mejorar el sistema de movilidad metropolitano ya que otorga un nivel de crecimiento y potencializa el turismo, el comercio, y la economía, aprovechando así, la línea férrea existente y el gran potencial de conectividad que tiene dicho sistema.

siendo de vital importancia ese intercambio multiescalar y más en Zipaquirá como municipio activo y centralidad de la sabana centro.

en Zipaquirá la vida es muy dinámica, y el movimiento esta siempre presente, es un constante movimiento, desplazarse a estudiar, a recrearse, a trabajar. se producen desplazamientos obligados y no obligados.

dentro de esta dinámica de múltiples velocidades, las personas se concentran en un mismo espacio donde se pretende originar un intercambio, velocidad-permanencia (estación intermodal), estación que será modelada por el flujo de personas y de la vida pública que constituirá nuevas actividades públicas en el espacio.(ver anexo 3)

Así mismo se da como hipótesis, la solución de integrar todos los sistemas de movilidad en un proyecto arquitectónico, en donde el espacio público sea el medio por el cual se realice el intercambio multiescalar, y a su vez resuelva problemáticas locales siendo este la gran centralidad de Zipaquirá y de la Sabana Centro. (ver anexo 4)

6 – Objetivo General y Objetivos Específicos.

Objetivo General: (Ver anexo 3)

En el entorno Urbano:

Consolidar el sector como un área turística mediante la estructuración y configuración de un sector articulado que solucione las problemáticas de la conformación fragmentada del territorio, a su vez mejorar el tren de cercanías aprovechando la línea férrea existente y el gran potencial de conectividad que tiene dicho sistema.

Como proyecto arquitectónico:

Consolidar un proyecto arquitectónico (estación intermodal) soterrado que resuelva problemáticas locales y las enlace con situaciones globales, en las que se resuelva problemas de diferentes escalas, desarrollar un anteproyecto con dimensiones y espacios diseñados para la población que va a usar el equipamiento. (Ver anexo 5)

Objetivos específicos:

- Concebir el espacio público como eje de la ciudad, liberándolo de su función al servicio del vehículo motorizado y convertirlo en espacio de la convivencia, del ocio, del intercambio.
- Fortalecer el papel del peatón en favor de una nueva cultura de la movilidad sostenible que permita reconstruir la proximidad como valor urbano.
- Mejorar la calidad de la vida de la población facilitando la accesibilidad integral al entorno urbano.
- Aumentar la autonomía de los grupos sociales sin acceso al automóvil.
- Urbanizar en áreas adyacentes a los núcleos urbanos consolidados, buscando la conexión entre tejidos antiguos y nuevos.
- Desarrollar propuestas de intervención puntual para consolidar el sector como centralidad y que apoye las diferentes vocaciones del sector, teniendo en cuenta la movilidad y el espacio público como eje central.
- Estructura física urbana: ordenar la expansión y la remodelación urbana
- Incorporación de información en el espacio público: el diseño y las TIC (tecnologías de la información y la comunicación).
garantizar el acceso de los ciudadanos al ciberespacio para el intercambio y la obtención de informaciones.
- Favorecer la accesibilidad espacial al transporte público
- Ordenar los servicios urbanos.

7 – Bibliografía.

- <https://www.youtube.com/watch?v=aAbNeEHdFTA>
- http://www.zipaquira-cundinamarca.gov.co/Nuestros_planes.shtml
- <http://www.javeriana.edu.co/biblos/tesis/arquitectura/tesis04.pdf>
- http://www.zipaquira-cundinamarca.gov.co/informacion_general.shtml
- Irastorza, Luis, 2012, Las Ciudades del Siglo XXI Ensayo sobre sus fundamentos Socioeconómicos, Tecnológicos, Energéticos y Climáticos; España, Grafo S.A
- Giandoménico, Amendola, 2000, La Ciudad Postmoderna magia y miedo de la metropolis contemporánea, Celeste Ediciones, Madrid – España.
- De Las Ciudades a Las Regiones, Desarrollo regional integrado en Bogotá – Cundinamarca.
- Jiménez Silva, Carlos Andrés, Movilidad en la Sabana de Bogotá intermodal en Zipaquirá.
- Fonseca Villanueva, Wilson Javier, Estructuración del espacio público para una Zipaquirá competitiva.
- Gómez Cancino, Ximena, Intermodales para Facatativa y Zipaquirá: tren de cercanías-terminal de buses.
- Gutierrez, Rodrigo, Zipaquirá evolución historica.
- Cifuentes, Alvaro, Municipio de zipaquirá – Cundinamarca, Colombia.
- ABC del POT.
- Vega Casallas, Gloria Maria, Modelo ambiental de equipamientos complementarios para nodos articuladores de región franja ambiental de transición para nodo articulador acceso norte.
- Moreno Apráez, Carlos Francisco, Zipaquirá – consolidación borde occidental “deterioro de centros urbanos”.
- Corradine Angulo, Alberto “Algunas consideraciones sobre la arquitectura en Zipaquirá” Profesor de historia de la arquitectura, publicado por la facultad de artes universidad nacional de Colombia Bogotá 1969.

- Triviño Colmenares, Sugey Nayibe, Tesis de la Pontificia universidad Javeriana-Bogotá, Año 2013, Facultad de Artes, “Zipaquirá: entre lo salado y lo dulce”.

-Ríos Marín, José Gonzalo “Estudio de transporte masivo férreo utilizando el corredor vial actual entre Bogotá – Zipaquirá”, Escuela Colombiana de Ingeniería Julio Garavito, Facultad de ingeniería Civil, programa de maestría en Ingeniería Civil, Énfasis en transito y transporte, Bogotá año 2013.

ESTACIÓN INTERMODAL PARQUE LA ESPERANZA

MOVILIDAD

MODELO INSOSTENIBLE

EN EL TRASCURSO DE LA HISTORIA SE HA PRODUCIDO UNA **RUPTURA DE LA CIUDAD CONTINUA**, ORIGINANDO FORMAS VARIADAS DE OCUPACION LIGADAS A ACTIVIDADES (USOS). ESTA NUEVA OCUPACION EN EL TERRITORIO YA NO SE RELACIONA CON UN NÚCLEO URBANO FIJO, SINO QUE CREAN RELACIONES ESPACIALES CON OTROS ESPACIOS A OTRAS DISTANCIAS.

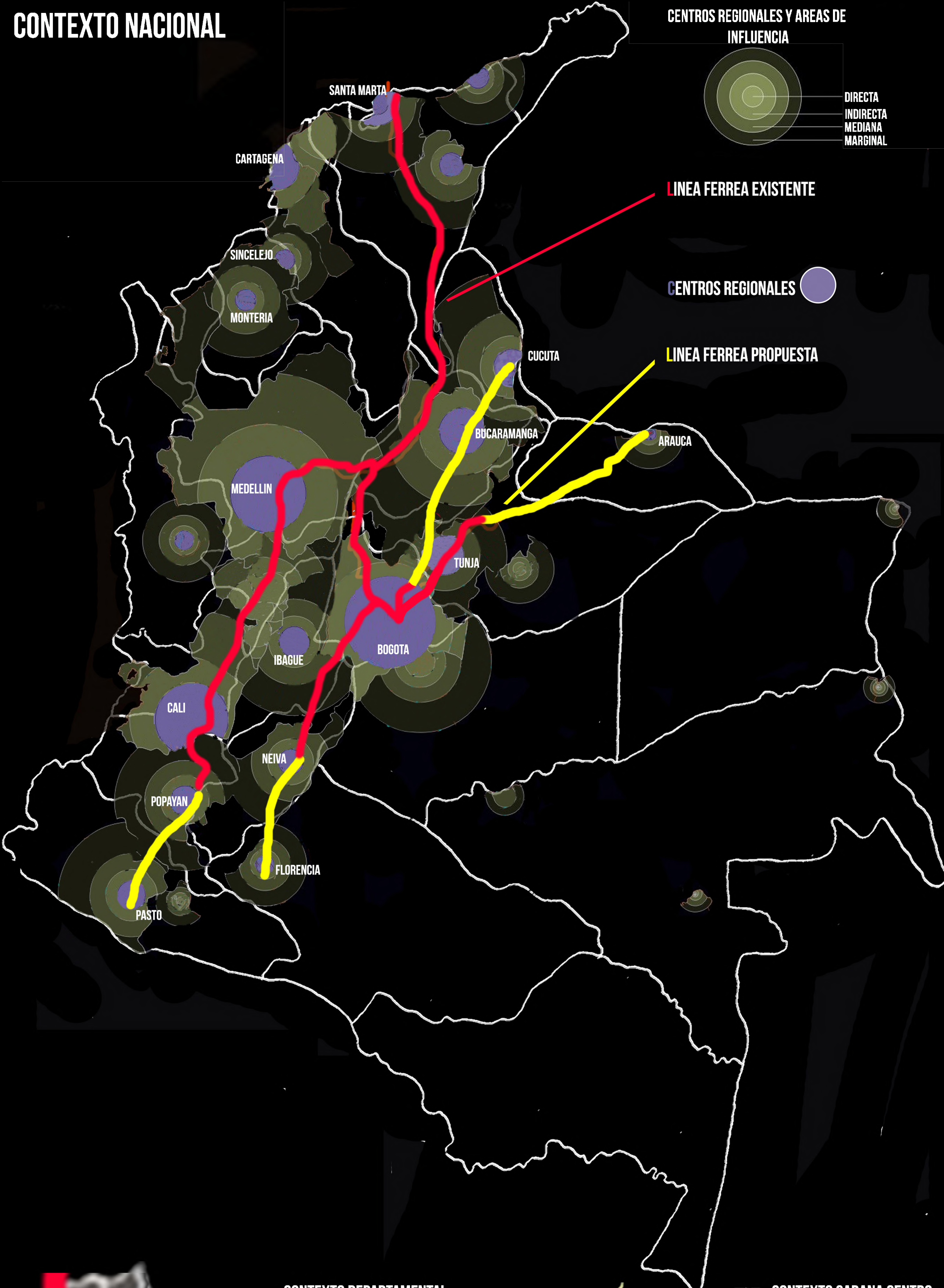
AHORA LOS FACTORES DE LOCALIZACION DE UNA CIUDAD SE DAN EN LA MEDIDA QUE TIENEN UNA MEJOR OPORTUNIDAD, OFERTA DE EXTERNALIDADES Y ECONOMIA REGIONAL, INICIANDO UNA COMPETENCIA ENTRE ESPACIOS, ESPECIALIZACION TERRITORIAL. EL NUEVO MODELO DE OCUPACION PROPONE CONSTRUCCION DE INFRAESTRUCTURAS DE TODO TIPO Y NIVELES PARA INCREMENTAR LA ATRACCION DE LOS ESPACIOS ESPECIALIZADOS.

INFRAESTRUCTURAS SON EL SOPORTE DE LA ECONOMIA DE UNA REGION, GRACIAS A ESTE HECHO, **HAY MAS INCREMENTO DE REDES, MAS DISPERSION URBANA, LO QUE GENERA UN MODELO DE MOVILIDAD INSOSTENIBLE, DE CONSUMO DE ENERGIA ALTO, EXCLUSION SOCIAL, ENTRE OTRAS.**

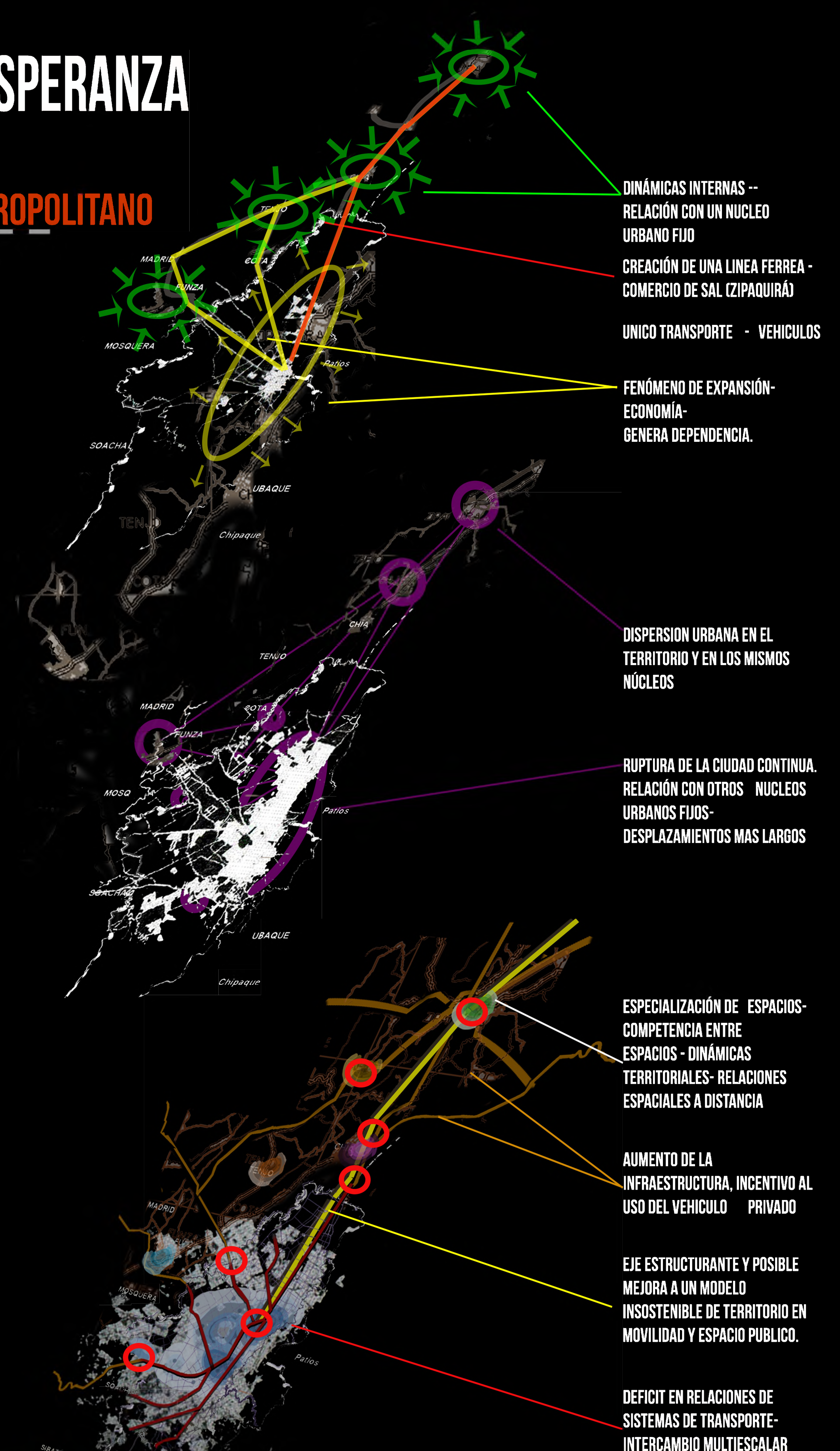
CONTEXTO GLOBAL CAMBIO DEL MODELO URBANO



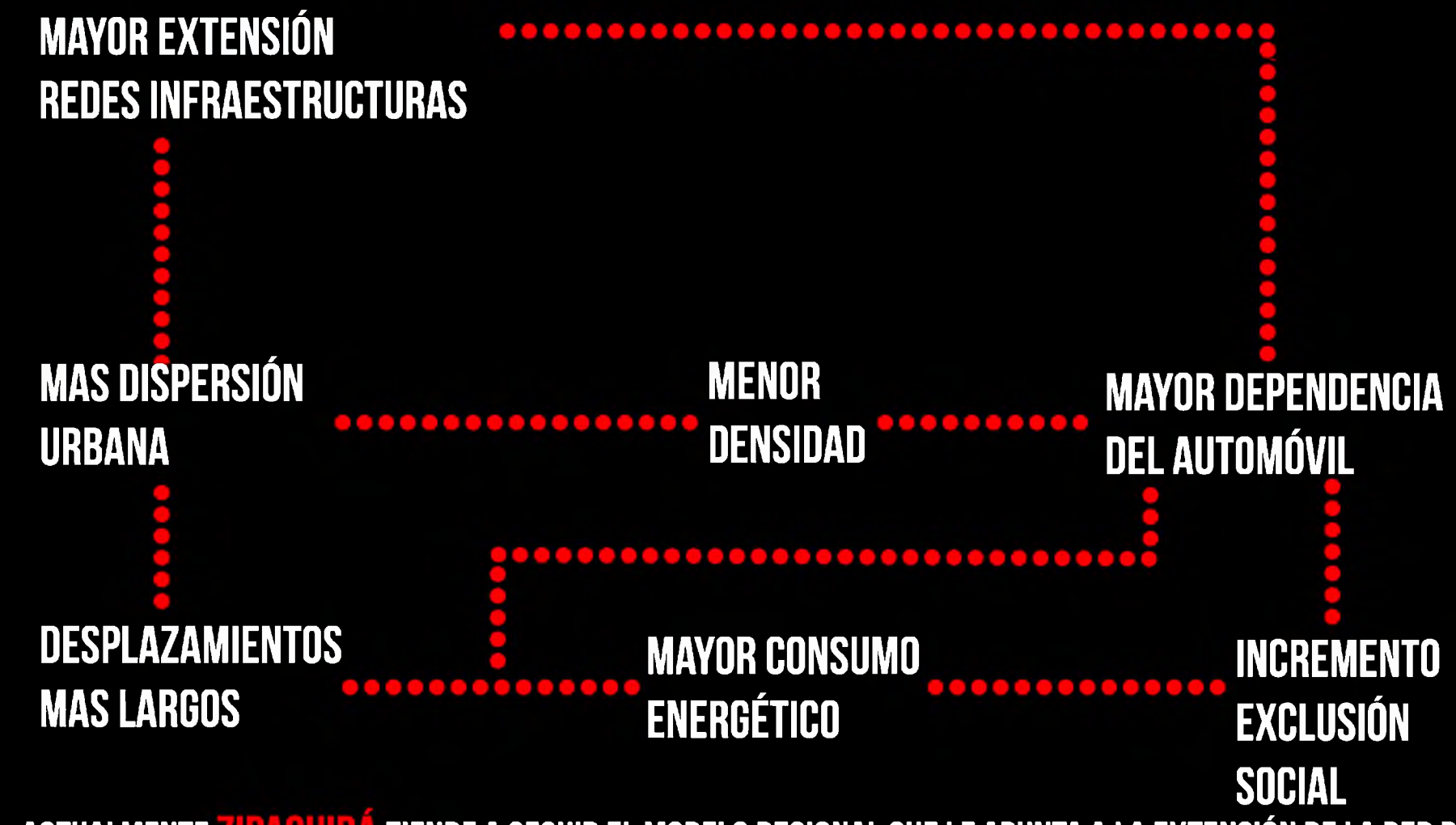
CONTEXTO NACIONAL



CONTEXTO METROPOLITANO

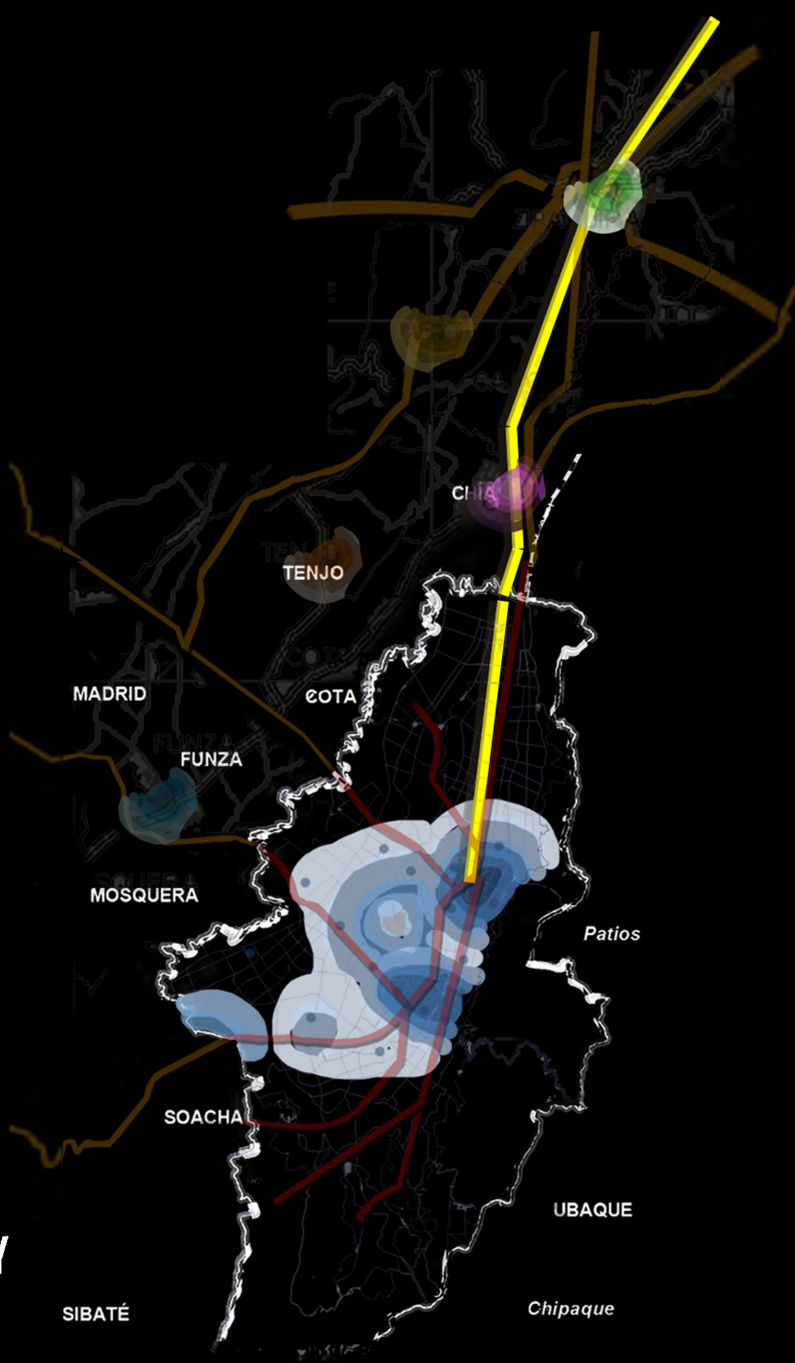


MODELO INSOSTENIBLE

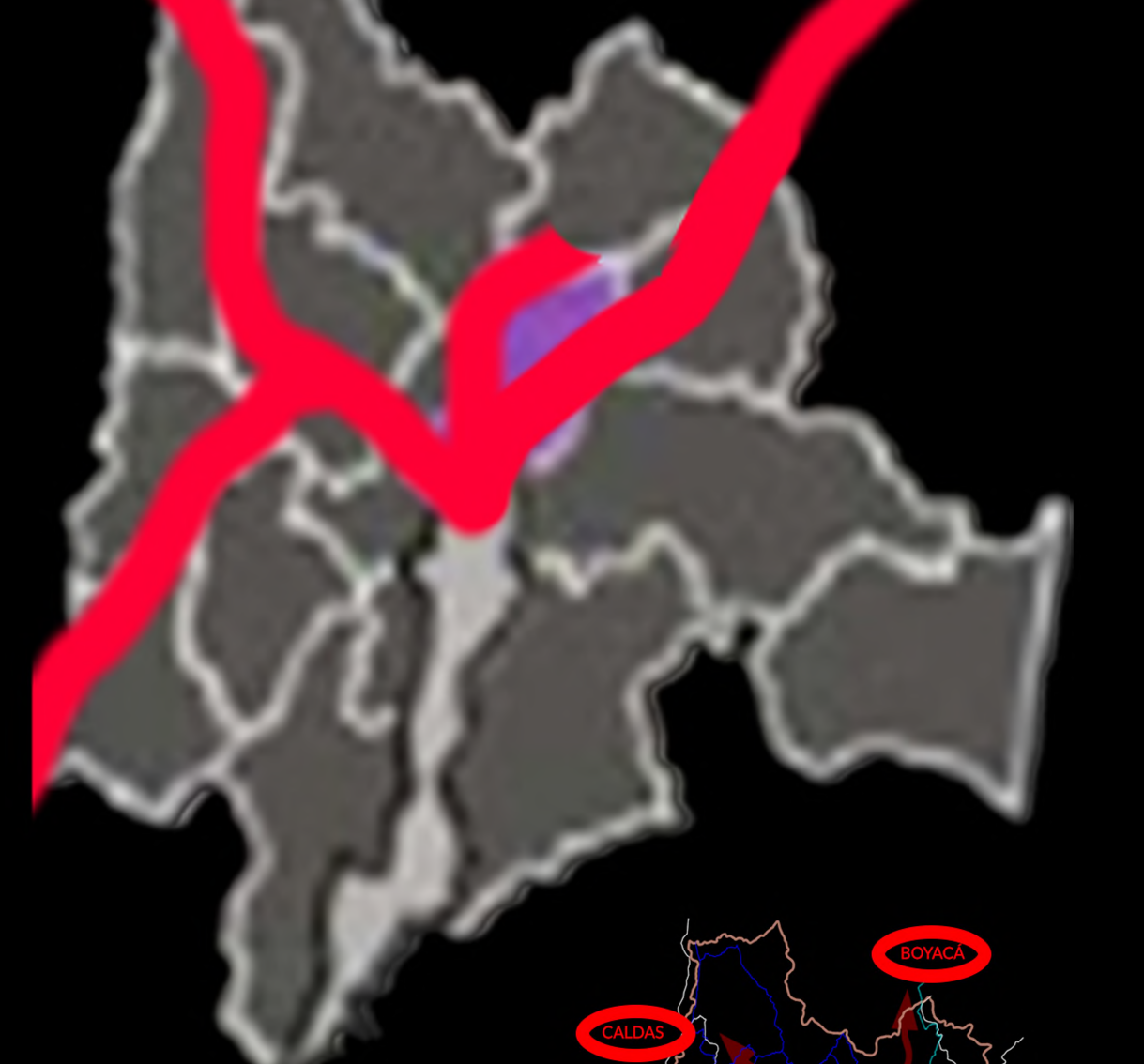


ACTUALMENTE **ZIQUAIRÁ** TIENDE A SEGUIR EL MODELO REGIONAL QUE LE APUNTA A LA EXTENSION DE LA RED DE INFRAESTRUCTURA, Y A UNA BAJA DENSIDAD POBLACIONAL EN EL TERRITORIO, ORIGINANDO VARIOS PROBLEMAS, **FUNCIONALES, SOCIO-ECONÓMICOS Y MEDIO AMBIENTALES**. DICHO MODELO GENERA DESPLAZAMIENTOS MAS LARGOS Y UN MAYOR CONSUMO ENERGÉTICO, DANDO COMO RESULTADO UNA MAYOR DEPENDENCIA DEL AUTOMÓVIL, QUE A SU VEZ INCREMENTA LA EXCLUSIÓN SOCIAL. ES EVIDENTE LA DESARTICULACIÓN EN TÉRMINOS DE MOVILIDAD Y DE SOCIEDAD DE UNA PIEZA REGIONAL EN EL TERRITORIO METROPOLITANO DE BOGOTÁ AFECTANDO LA VOCACIÓN AGROINDUSTRIAL Y TURÍSTICA DEL SECTOR.

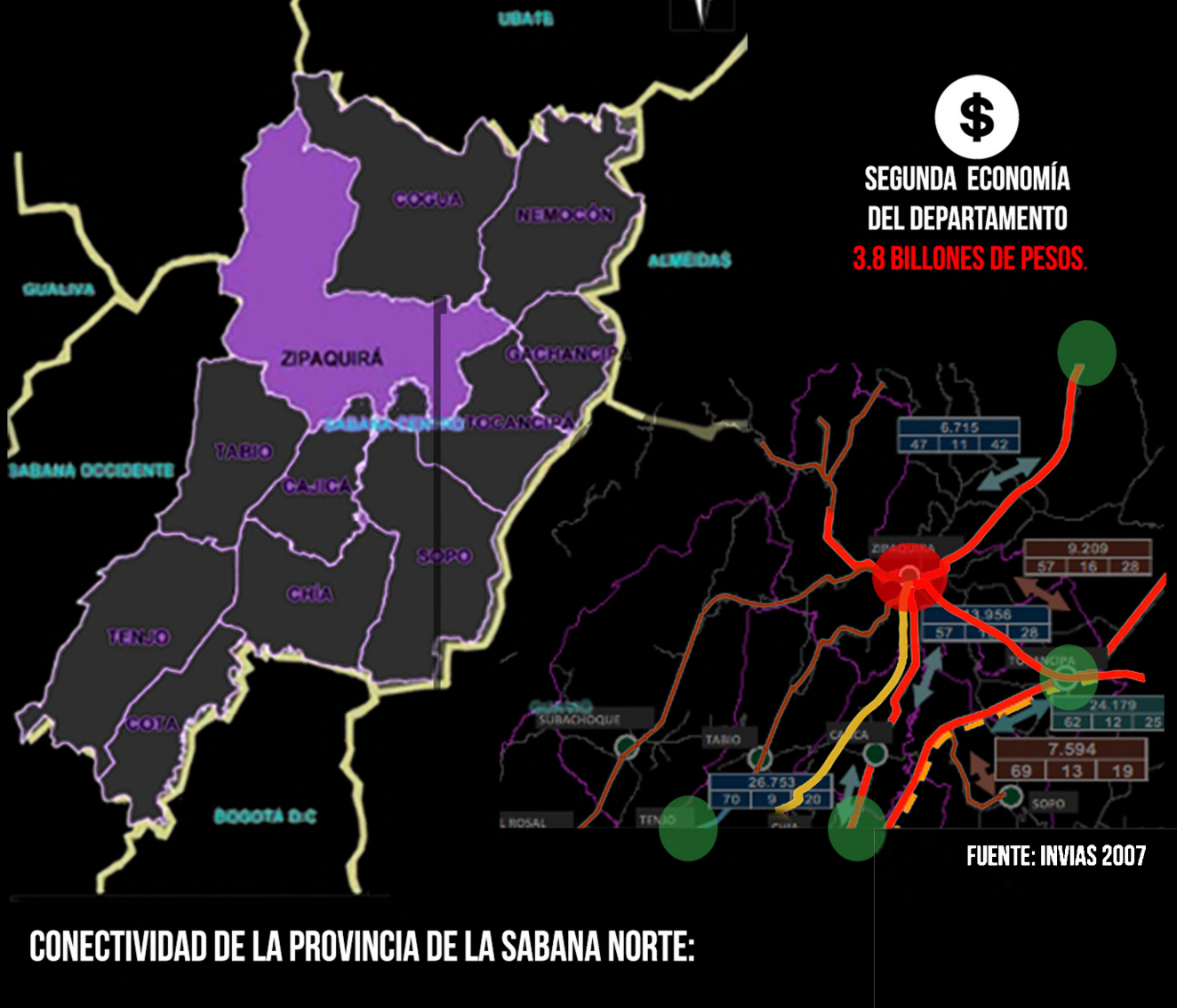
PROBLEMÁTICA



CONTEXTO DEPARTAMENTAL



CONTEXTO SABANA CENTRO

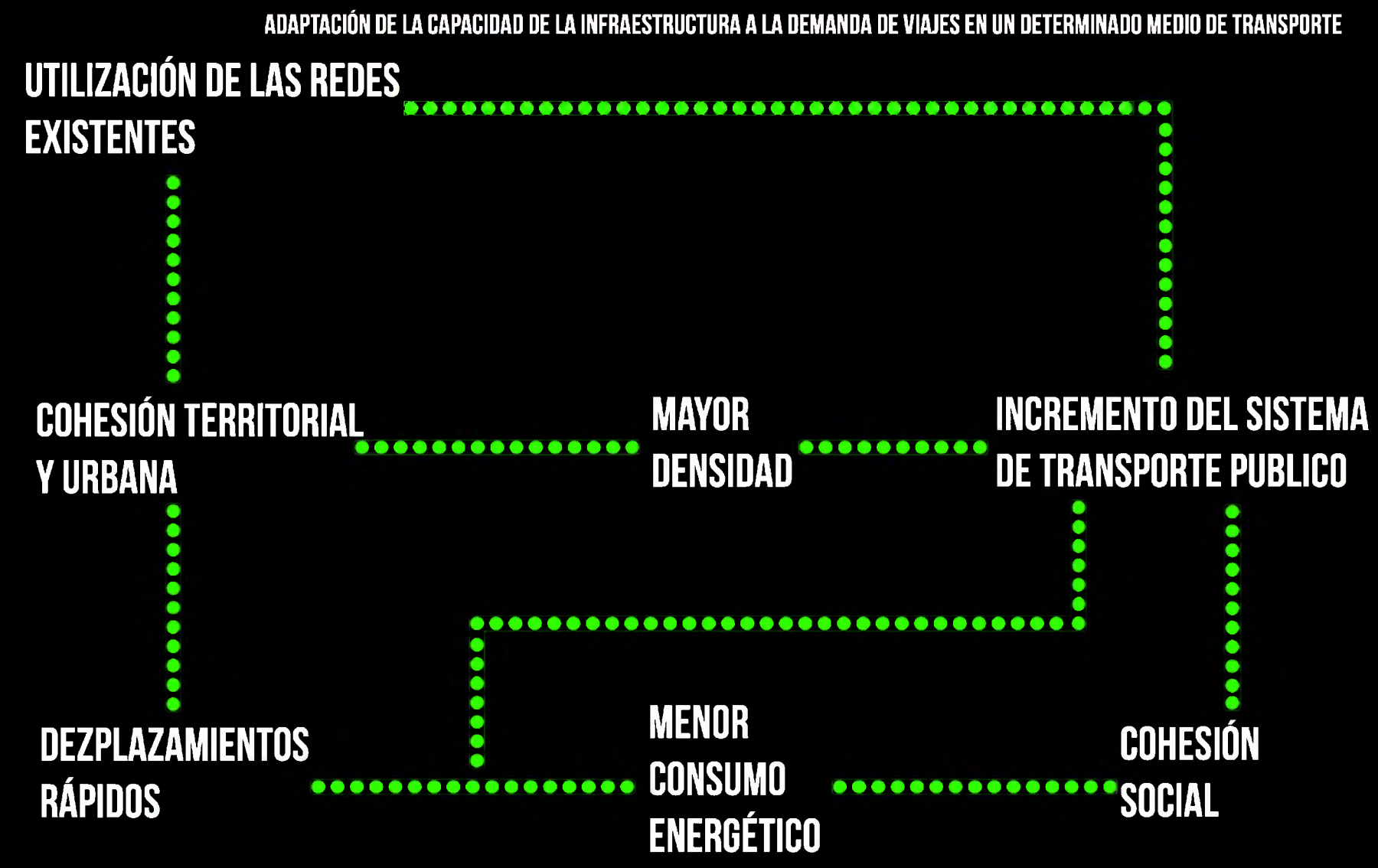


CONECTIVIDAD DE LA PROVINCIA DE LA SABANA NORTE:

-CARRETERA DE LA SABANA: PRINCIPAL VIA DE ACCESO PARA EL TRANSPORTE DE BIENES, CONECTA CON EL AEROPUERTO EL DORADO, FUTURO AEROPUERTO DE FLANDES, Y EL CORREDOR QUE VA HACIA BUENAVENTURA.
-HACIA EL NORTE, CUENTA CON ACCESO A LA VIA QUE CONDUCE AL PUERTO DE BARRANQUILLA.

20.984 EMPRESAS MAYOR BASE EMPRESARIAL.	4.818 HECTAREAS PARA CULTIVO	SEGUNDO MERCADO MÁS IMPORTANTE DE CUNDINAMARCA SEGÚN EL TAMAÑO DE POBLACIÓN	20-60 AÑOS 52,7%	10-19 AÑOS 18,4%	0-9 AÑOS 20,2%
---	------------------------------	---	------------------	------------------	----------------

MODELO SOSTENIBLE

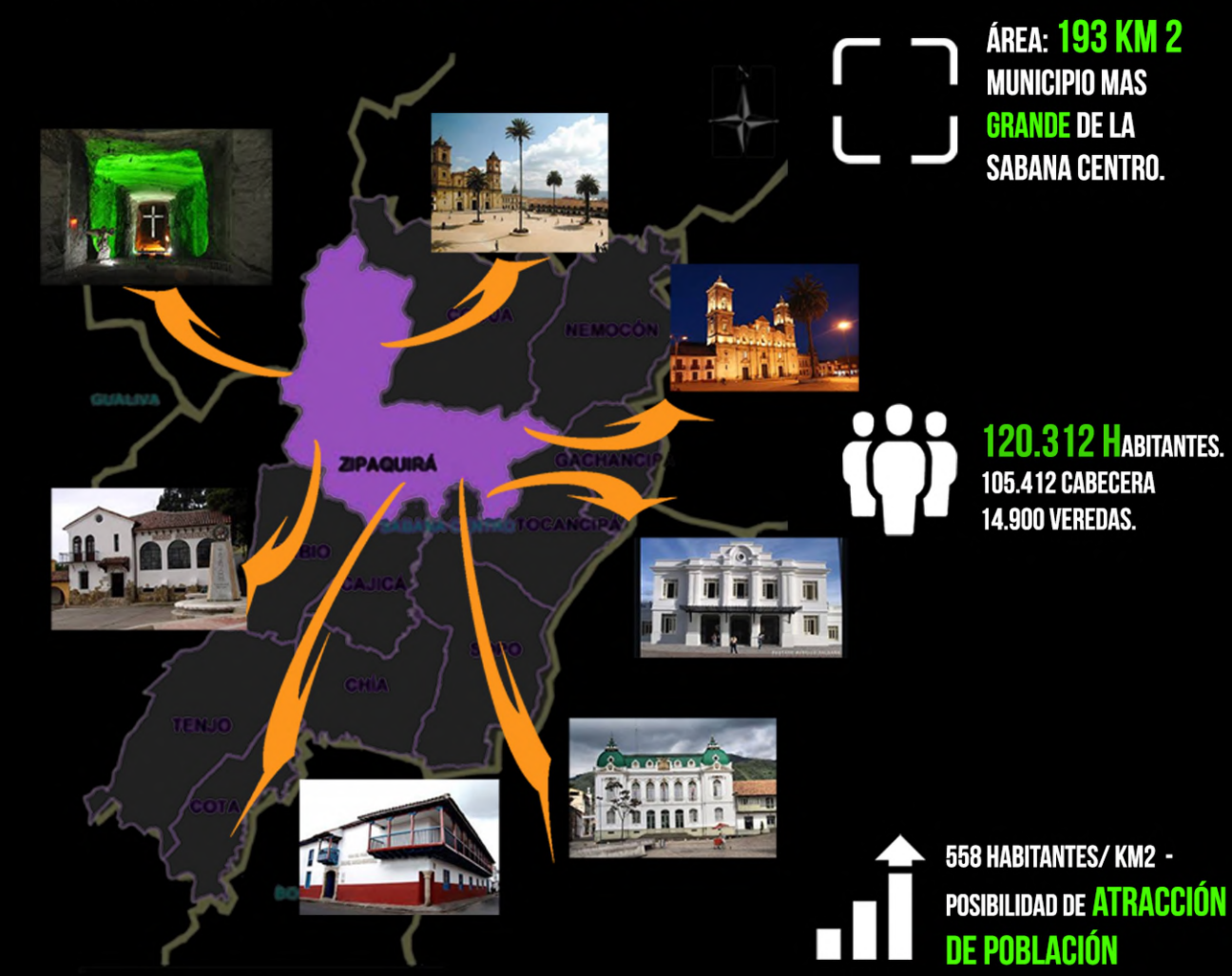


LA OPORTUNIDAD QUE SE DA EN **ZIQUAIRÁ** EN CUANTO A LA MOVILIDAD, ES LA EXISTENCIA DE UNA **VÍA FÉRREA** Y LA **REACTIVACIÓN DE LA MISMA**, IMPLEMENTANDO LA TECNOLOGÍA PARA QUE CONSUMA MENOS ENERGÍA Y REDUZCA EL TIEMPO DE DEZPLAZAMIENTO. ASI MISMO COMO UN COHECIONADOR DE LA SOCIEDAD QUE DA SOLUCION AL MODELO INSOSTENIBLE DE MOVILIDAD EXPLICADO ANTERIORMENTE. TAMBIÉN TIENE LA FUNCIÓN DE EJE INTEGRADOR ENTRE LOS DOS LADOS DE LA CIUDAD PARA NO PRODUCIR DISPERSION URBANA, Y SER EL EJE DE INTERCAMBIO DE SISTEMAS MULTIESCALARES.



MODELO DE ZIPAQUIRÁ

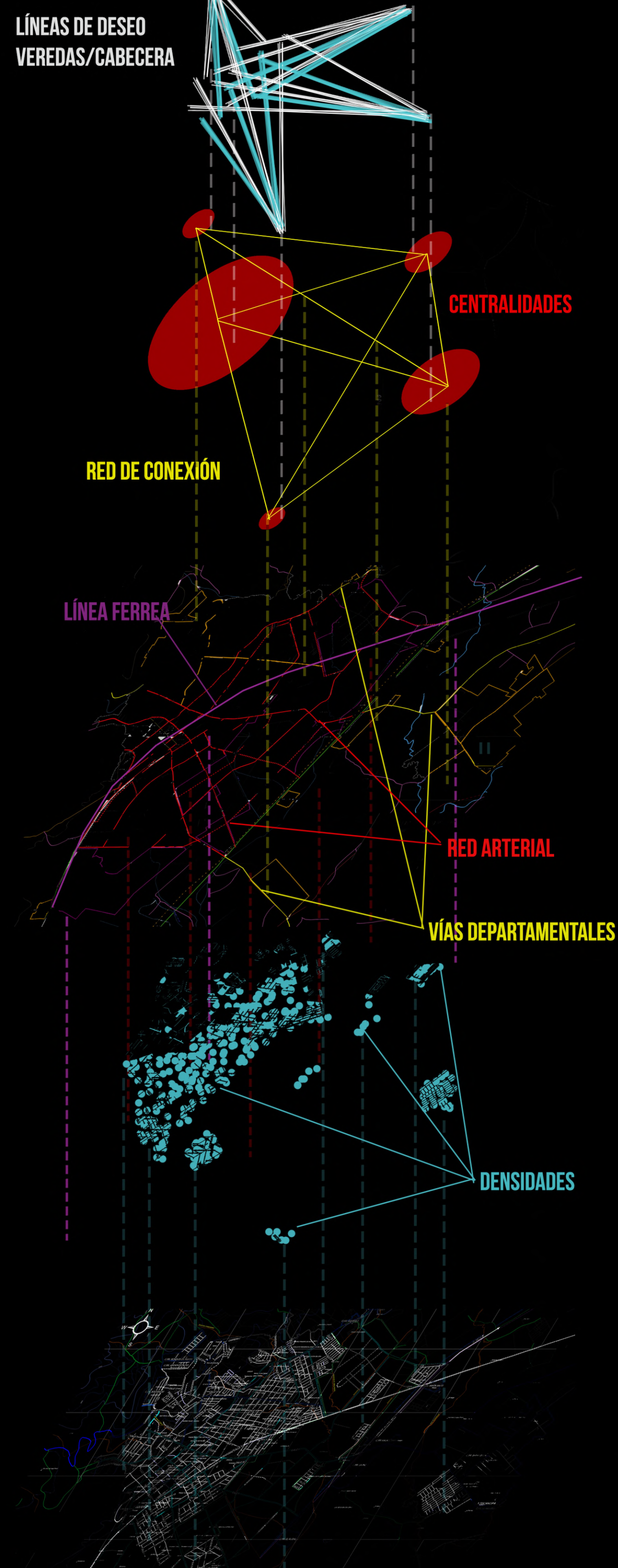
SEGÚN ESTUDIOS REALIZADOS POR LA ALCALDÍA DE ZIPAQUIRÁ Y LA UNIVERSIDAD DE SAN BUENAVENTURA, EL PROMEDIO ANUAL DE VISITANTES A LA CATEDRAL ES DE 400.000 CON UN MÍNIMO DE GASTO DE \$ 20.000 POR PERSONA, ESTO NOS DA APROXIMADAMENTE \$ 8.000.000.000



INDICADORES: ZIPAQUIRÁ PRINCIPAL CENTRALIDAD



MODELO DE ZIPAQUIRÁ



ESPACIO PÚBLICO ESTRATEGIA PARA LA MOVILIDAD

CENTRO CONSOLIDADO, CON UN TRAZADO REGULAR, QUE SISTEMATIZA EL SISTEMA DE MOVILIDAD, BIEN DOTADO CON OPORTUNIDADES DE TRANSPORTE, TANTO SISTEMAS MOTORIZADOS COMO NO MOTORIZADOS



EL PROYECTO CONSISTE EN TRANSFORMAR ZIPAQUIRÁ EN UN LUGAR DE PRÁCTICAS URBANAS Y PAISAJÍSTICAS DONDE EL ESPACIO PÚBLICO Y LA MOVILIDAD SON EL PRINCIPAL ATRACTIVO, ASÍ COMO LA MEMORIA DEL AGUA, LAS ÁREAS RECREATIVAS Y LOS CORREDORES VERDES PUEDEN CONSOLIDARSE CON LOS USOS DIARIOS Y ENTENDER EL ESPACIO COMO UNA ENTIDAD DIARIA DE LA VIDA DEL MUNICIPIO.

RENOVACIÓN URBANA EN EL CORAZÓN DE ZIPAQUIRÁ, CON LA INTEGRACIÓN DE UN PARQUE IMPORTANTE QUE NO ESTÁ EN USO, PUNTO ESTRATÉGICO DE INTERCAMBIO MULTIESCALAR Y SISTEMAS DE TRANSPORTE, ASÍ COMO LA CONSOLIDACIÓN DE UN SECTOR BIEN DOTADO DE USOS MIXTOS QUE RESPONDA A LAS NECESIDADES DE LOS HABITANTES Y RESUELVA LAS PROBLEMÁTICAS ACTUALES

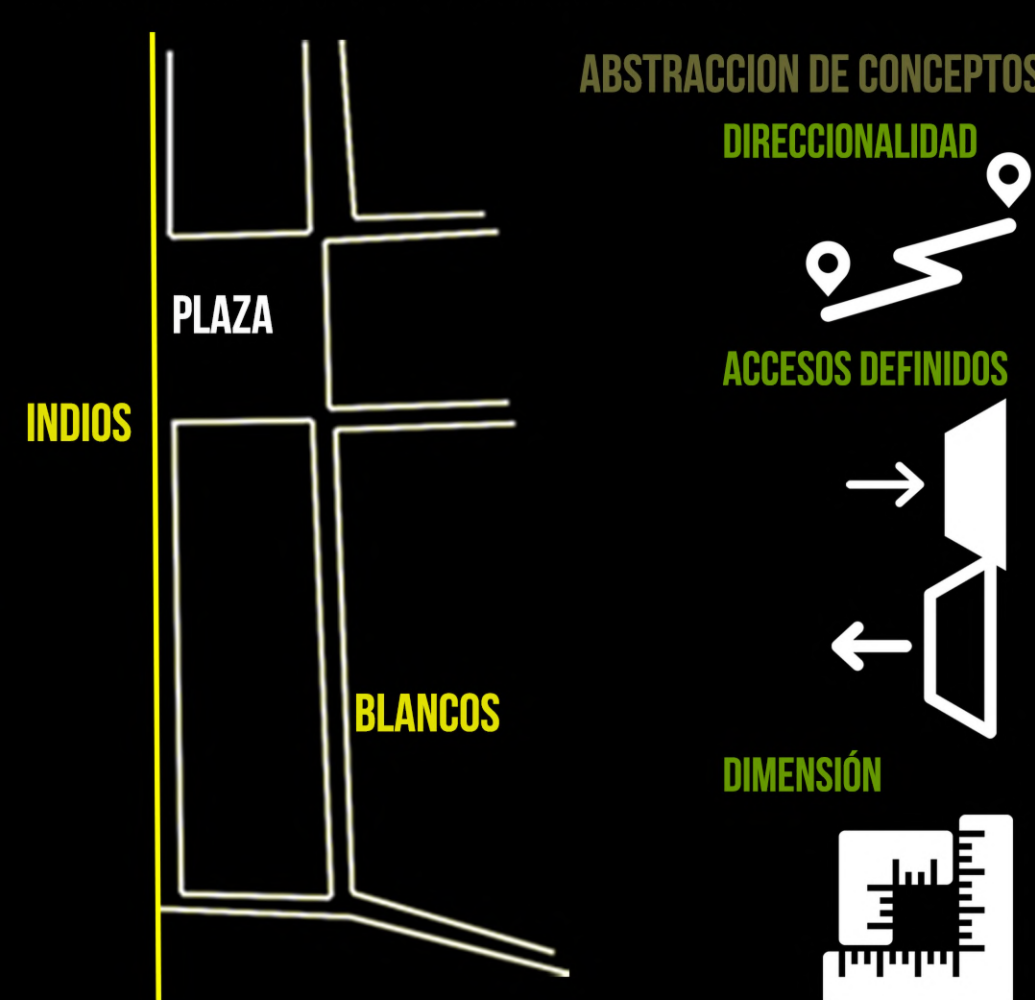


ESPACIO PÚBLICO

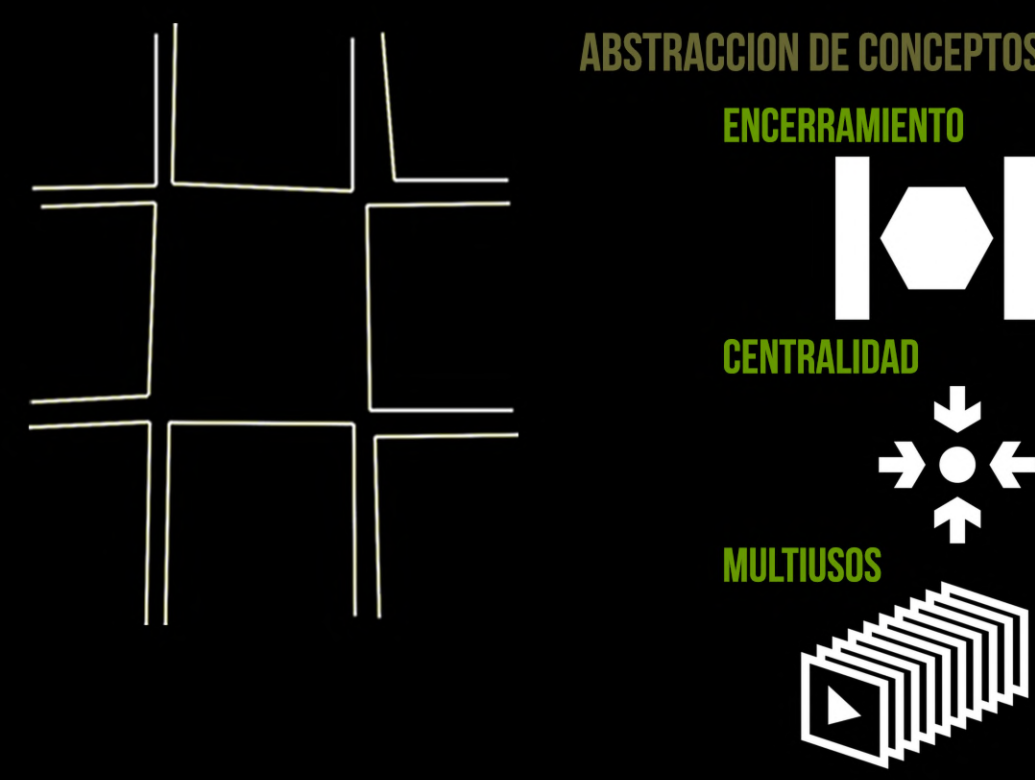
ESTRATEGIA PARA LA MOVILIDAD

HISTORIA

LA CIUDAD SEPARABA A LOS INDIOS DE LOS ESPAÑOLES POR UNA PARED CUYAS DOS ÚNICOS ACCESOS LOS CONSTITUÍAN UN PASO A LA CASA CURAL Y A LA IGLESIA (SALIDA PARA LAS SALINAS) Y LA LLAMADA DE SALITRE (SALIDA PARA LA REAL FABRICA) 1692.



LA TRAZA INICIAL GIRA ENTORNO A UNA PLAZA COMO SE CARACTERIZA LA ORGANIZACIÓN ESPACIAL DE LOS ESPAÑOLES, PERO EN ESTE CASO, LAS CALLES NO SALEN TANGENTES A LOS COSTADOS, PRODUCIENDO UNA CONFIGURACIÓN DE PLAZA DIFERENTE A OTRAS CIUDADES, DANDO LA SENSACIÓN DE ENCERRAMIENTO.



LÍNEA FERREA - TRANSPORTE DE SAL



MONUMENTALIDAD
MOVIMIENTO
GLOCAL

TRADICIÓN



MODELO INSOSTENIBLE



EL SISTEMA DE RÍOS DE ZIPAQUIRÁ SE ENCUENTRA DETERIORADO, AL CONCEBIRLOS COMO UN CONCEPTO DE BARRERA, Y DE LIMITE, SITUACIÓN QUE SE REPITE A DIFERENTES ESCALAS, UN COMUN DENOMINADOR DE COLOMBIA, Y NO COMO UN EJE INTEGRADOR DEL MUNICIPIO, Y UN ELEMENTO IMPORTANTE PARA EL DESARROLLO URBANÍSTICO DEL MISMO Y EL ORDENAMIENTO TERRITORIAL. LA MAYORÍA DE FUENTES HIDRÍCAS QUE PRESENTA ZIPAQUIRÁ HAN SIDO CANALIZADOS, PRIVANDO A LOS CIUDADANOS EL DERECHO A UNA MEJOR CALIDAD DE VIDA, Y PRIVANDOS DE ESPACIO PÚBLICO QUE POR DERECHO NOS PERTENECE.

INDICADORES
100.000 M2 DE ESPACIO PÚBLICO DE PARQUES.
120.312 HABITANTES.

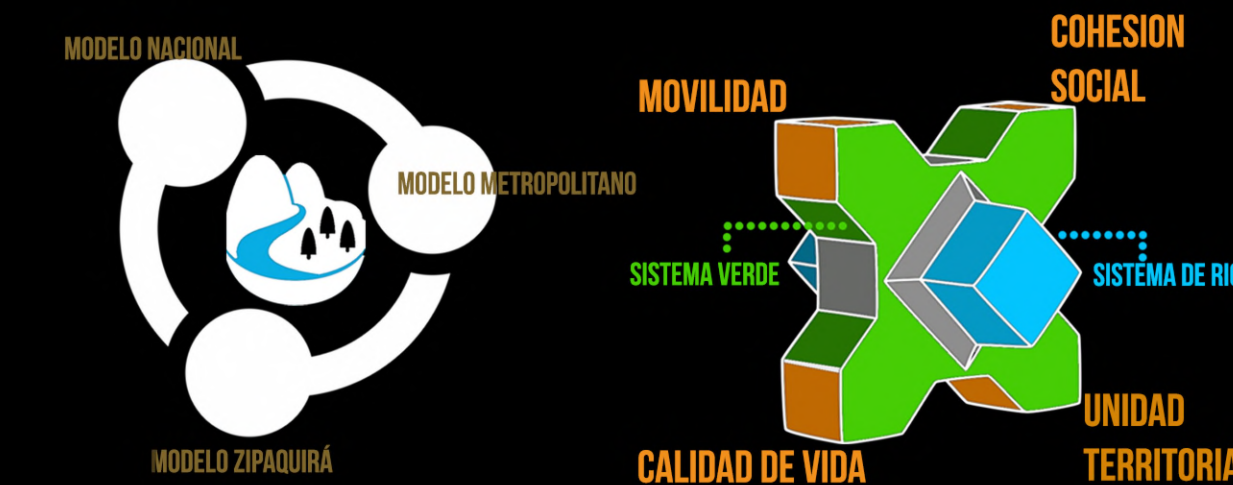
INDICE DE ESPACIO PÚBLICO DE PARQUES / HAB
100.000/120.312 = 0.831 M2/HAB.

INDICE DE ESPACIO PÚBLICO EN BOGOTÁ
3.3 M2/HAB

POLÍTICA NACIONAL DE ESPACIO PÚBLICO
(CONPES 3718) 15M2/HAB.

MODELO SOSTENIBLE

LA ESTRUCTURA ECOLÓGICA PRINCIPAL DE ZIPAQUIRÁ ES UN GRAN SISTEMA DE ELEMENTOS NATURALES (PARQUES, FUENTES HIDRÍCAS, SISTEMA DE MONTAÑAS) QUE INTEGRA CADA ELEMENTO NATURAL PRESENTE CON EL GRAN SISTEMA NATURAL METROPOLITANO, ASÍ ESTE SE CONVIERTE EN EL ELEMENTO ESTRUCTURADOR A PARTIR DEL CUAL SE ORGANIZAN LOS SISTEMAS URBANOS, SUBURBANOS Y RURALES, Y EL EJE ESTRUCTURADOR DE LA SOCIEDAD MEDIANTE LA RELACION DE ESPACIOS ABIERTOS QUE PERMITAN EL DESARROLLO INTEGRAL DE LA PERSONA Y UNA MEJOR CALIDAD DE VIDA. LA LÍNEA FERREA (ESPACIO PÚBLICO) OPORTUNIDAD PARA REORDENAR ZIPAQUIRÁ Y SOLUCIONAR UN PROBLEMA COMUN DE MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO



MEJORAMIENTO DE LA ZONA TURÍSTICA Y DE EQUIPAMIENTOS DE ESCALA METROPOLITANA EL CUAL BUSCA DAR RESPUESTA EFICAZ A LA ACCESIBILIDAD Y A LA OFERTA LABORAL, Y CONSOLIDAR A ZIPAQUIRÁ COMO PRINCIPAL CENTRALIDAD



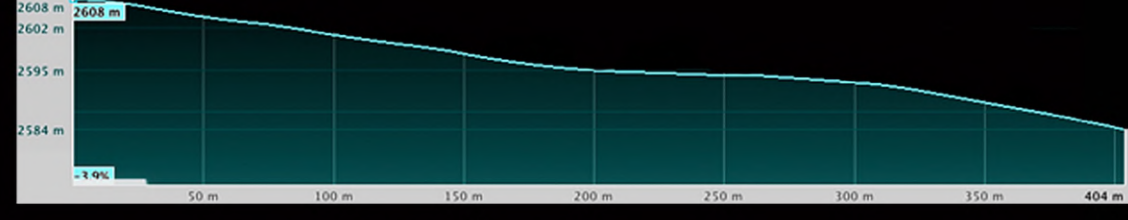
DANIEL HUERTAS SENOSIAIN

PLANCHA

2

ANÁLISIS / LUGAR DE INTERVENCIÓN

AREA: 34.254 M2

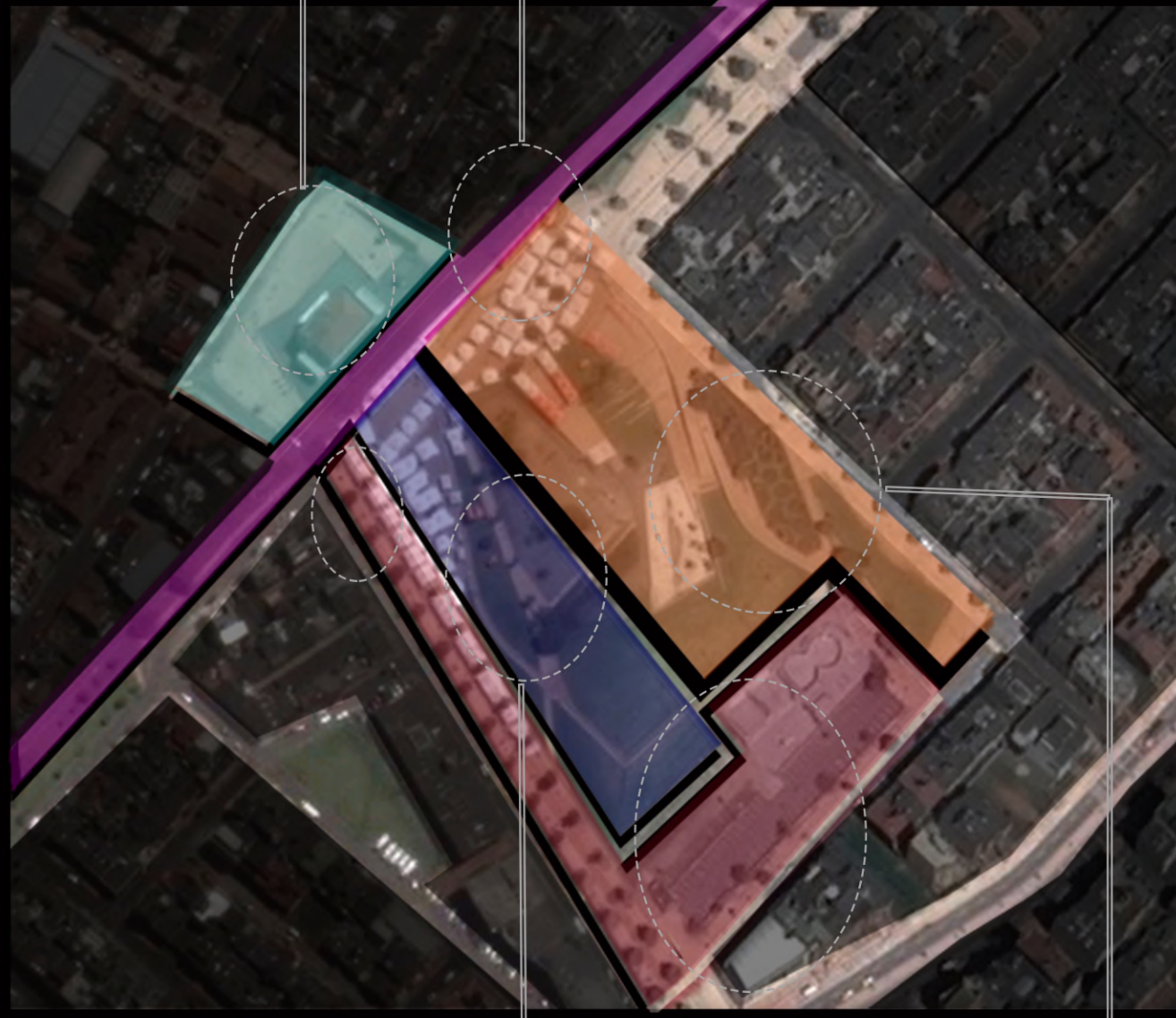


PERFIL TOPOGRÁFICO

ESTADO ACTUAL DEL LUGAR



FALTA DE PLANEACION



FALTA DE IDENTIDAD

FALTA DE RELACION



INSEGURIDAD

ACCESIBILIDAD

VIAS PEATONAL HACIA PLAZA PRINCIPAL

VIAS SECUNDARIAS

VIAS NACIONALES

VIA PRIMARIA

RELACIONES FUNCIONALES



FLUJOS Y TENSIONES

SISTEMA DE MOVILIDAD



DETALLES DEL PARQUE LINEAL



Placeres llegar a morir más de 20m de altura y de diámetro 0.50m. Arbol canchenero. Color rosa.

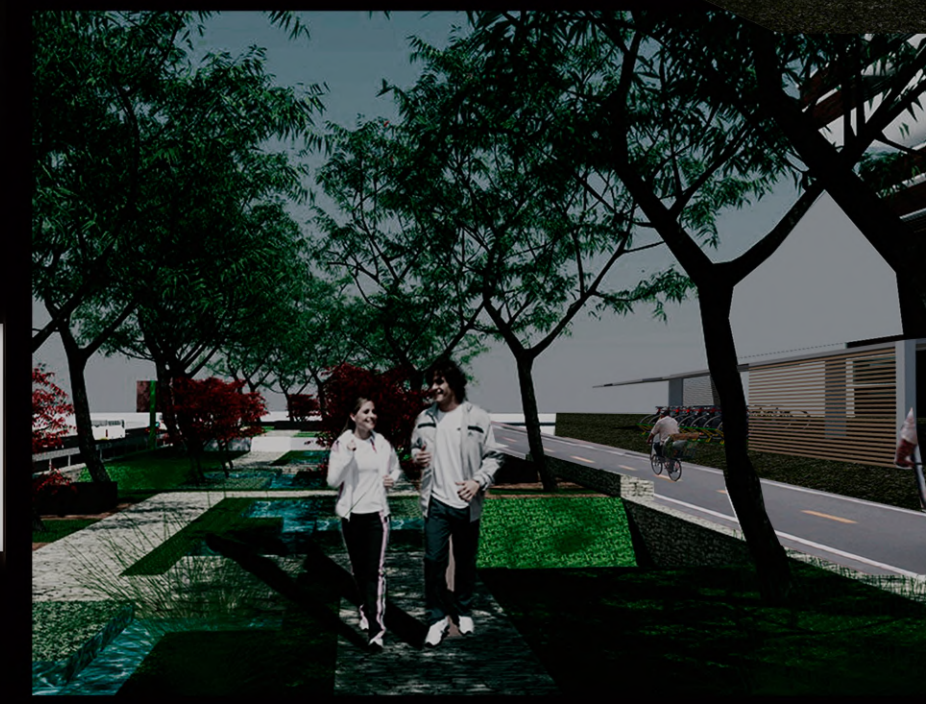
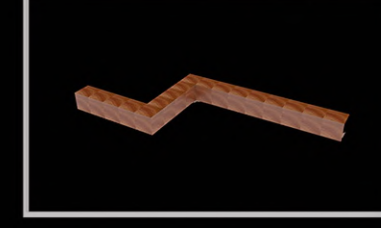
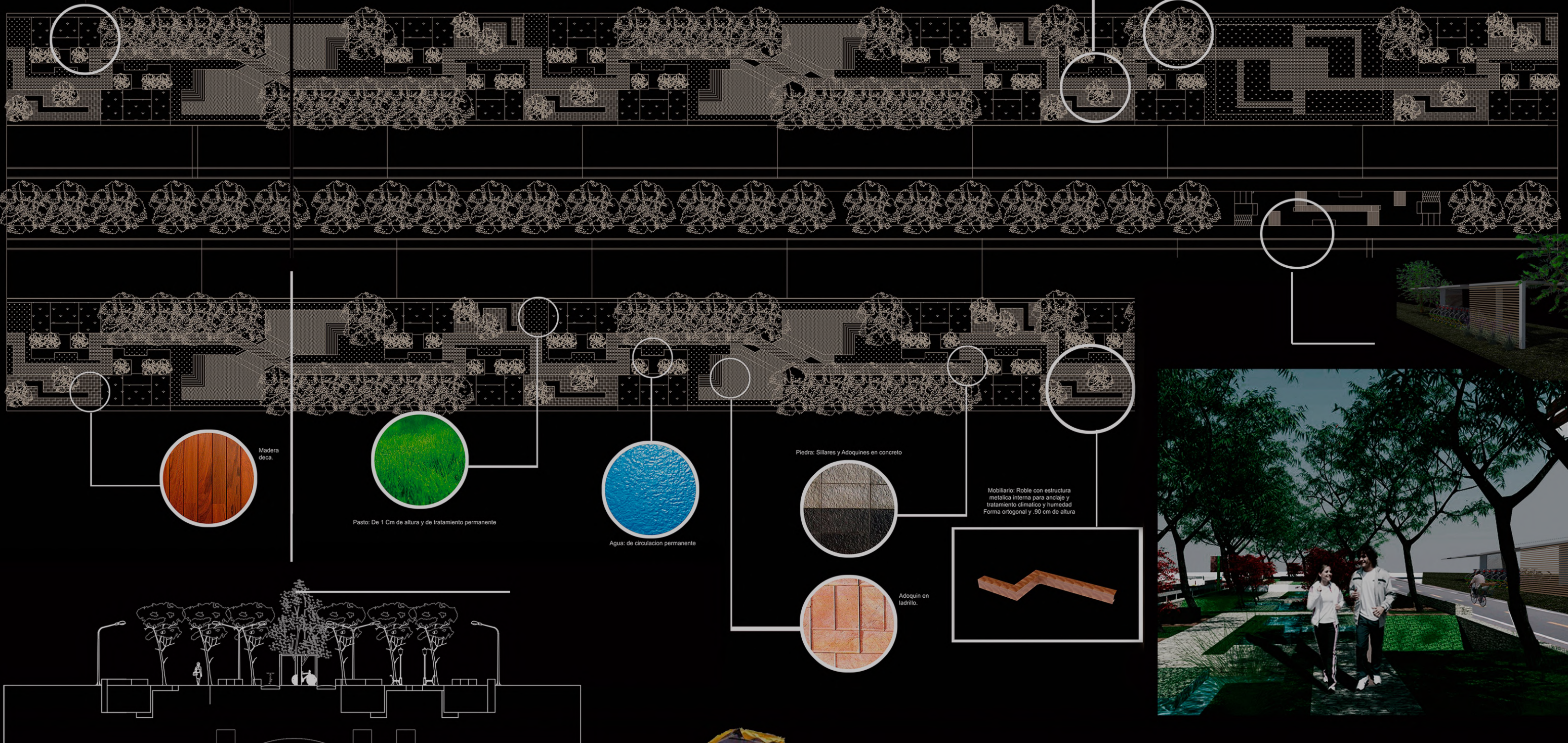
Vagon de Tranvia: tipo Cabeza - Cabeza: long total 12.0 m, Ancho 2.10 m



Placeres llegar a morir más de 20m de altura y de diámetro 1m.



Placeres llegar a morir más de 60 m de altura y de diámetro 2m.



IMPLANTACIÓN PROYECTO

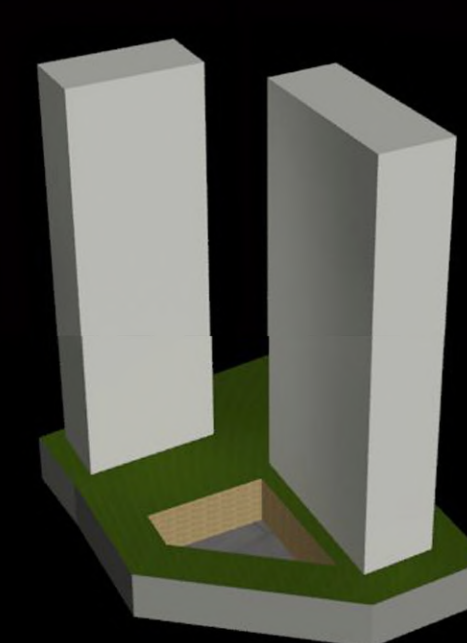


EL PARQUE LINEAL PRETENDE SER LA MATERIALIZACIÓN DE LOS DOS PRINCIPALES CONCEPTOS DEL PROYECTO Y DARLE UNIDAD AL TERRITORIO, AL EJERCER LA FUNCION DE CREMALLERA EN SENTIDO NORTE-SUR (MOVILIDAD) Y SENTIDO ORIENTE - OCCIDENTE (ESPACIO PÚBLICO)



TIPOLOGÍA EDIFICATORIA TORRE PLATAFORMA

ESTA TIPOLOGÍA RESPONDE AL CONTEXTO INMEDIATO DE ZIPAQUIRÁ, AL RESPONDER A ESA CONFIGURACION DE CONTINUIDAD EN LAS MANZANAS DEL CENTRO HISTORICO, Y A LA VEZ PERMITE DENSIFICAR Y GENERAR NUEVOS USOS Y DINAMICAS EN LA ZONA.



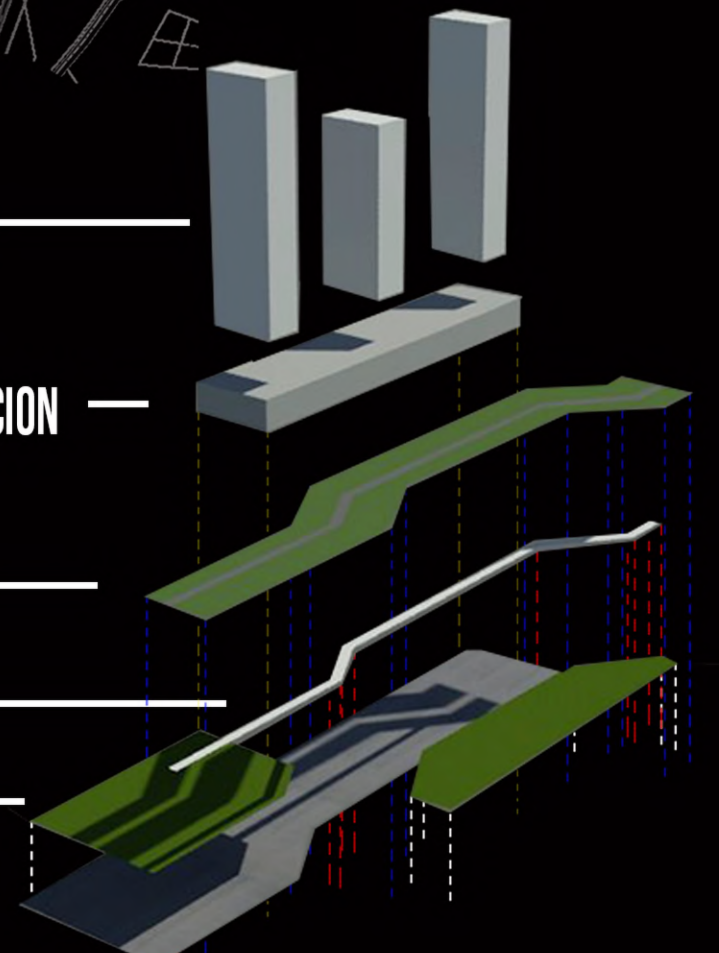
TORRE - DENSIDAD

PLATAFORMA - RELACION

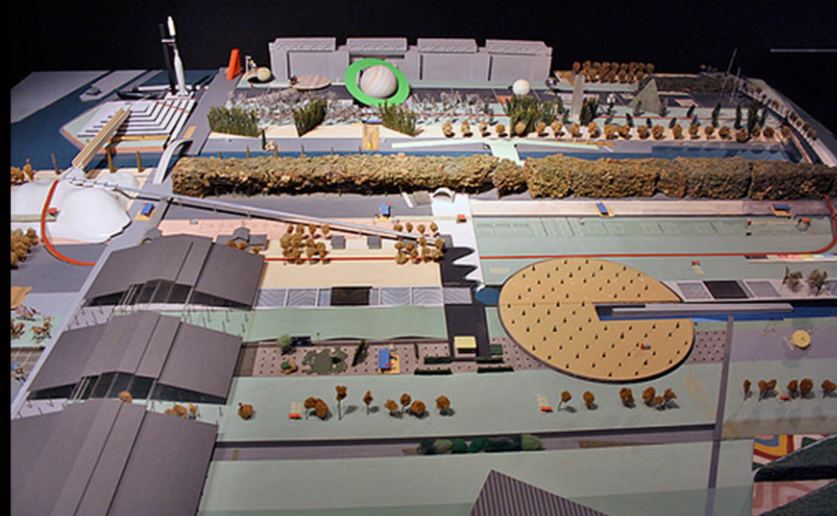
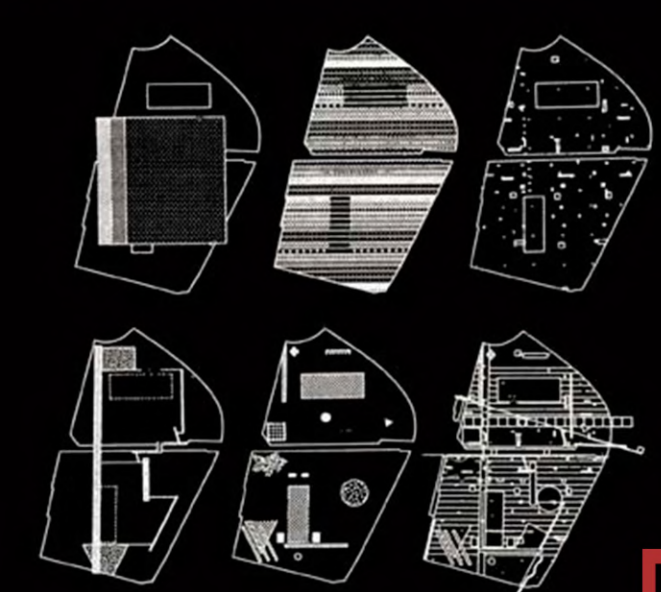
ESPACIO PUBLICO

MOVILIDAD

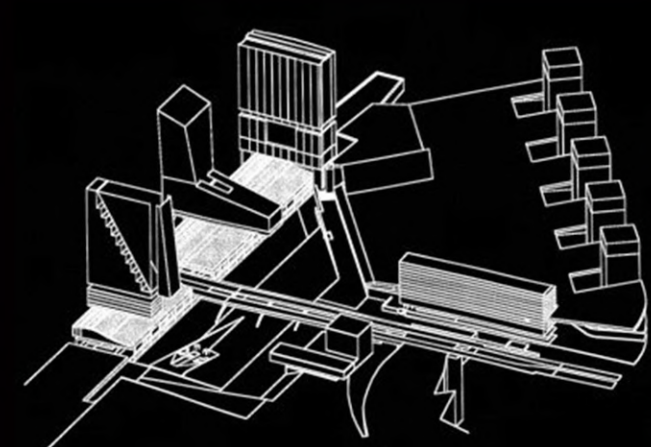
ESPACIO PUBLICO



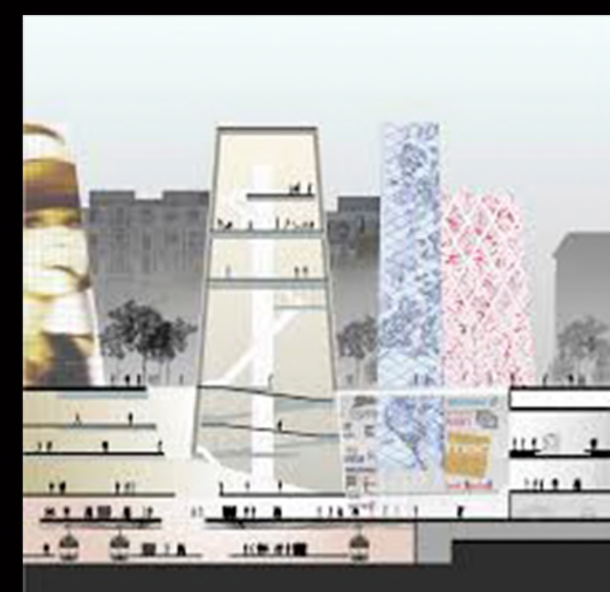
REFERENTES



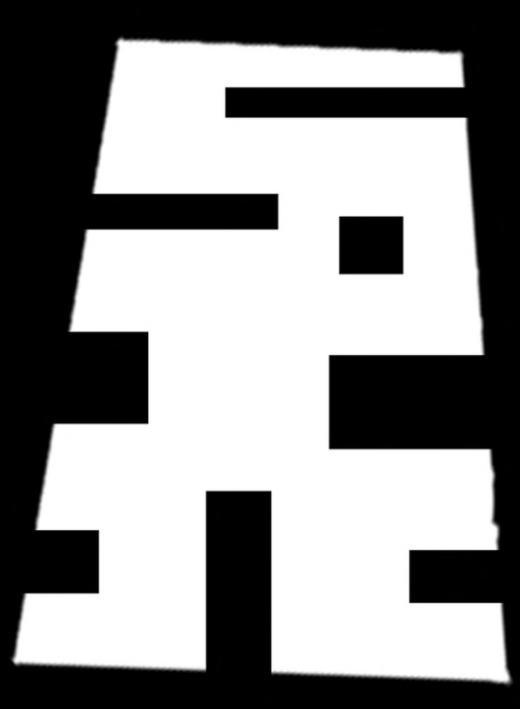
PARQUE DE LA VILLETTE - OMA



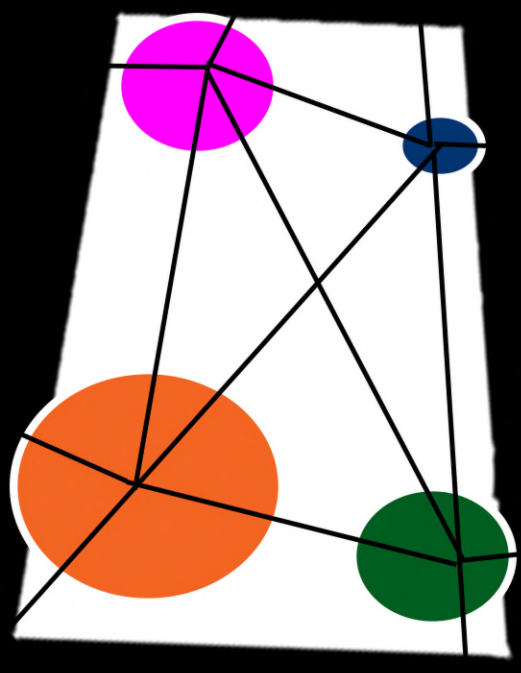
EURALILLE - OMA



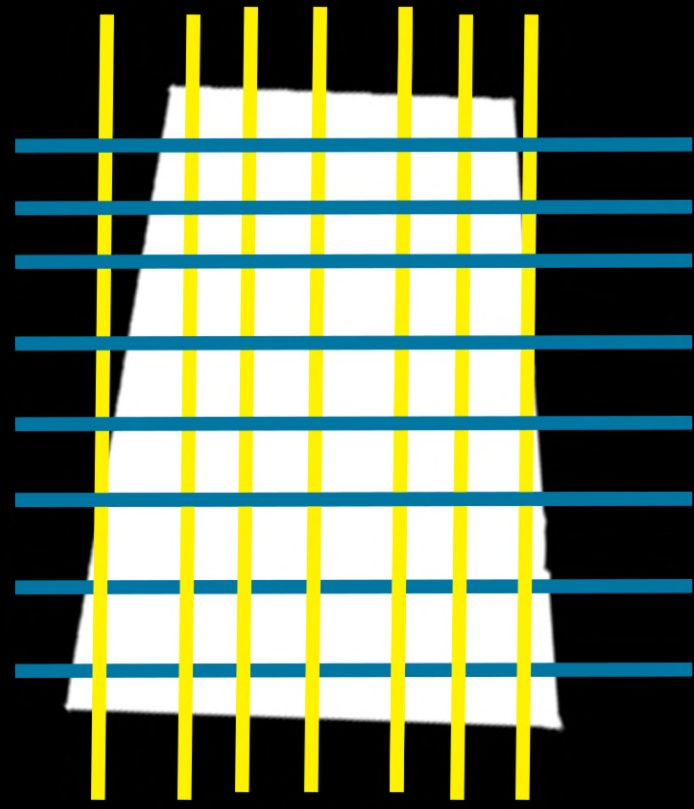
LES HALLES - OMA



DINAMISMO: DEFINE UN ESPACIO CAMBIANTE DE MOVIMIENTOS Y ACONTECIMIENTOS ENLAZADOS CARACTERIZADOS POR LA VARIACION CONSTANTE DE LOS ESCENARIOS. ESPACIOS MUTABLES. NATURALEZA ACTIVA POTENCIANDO LA MOVILIDAD SOSTENIBLE. **MUTACION PROGRAMÁTICA.**

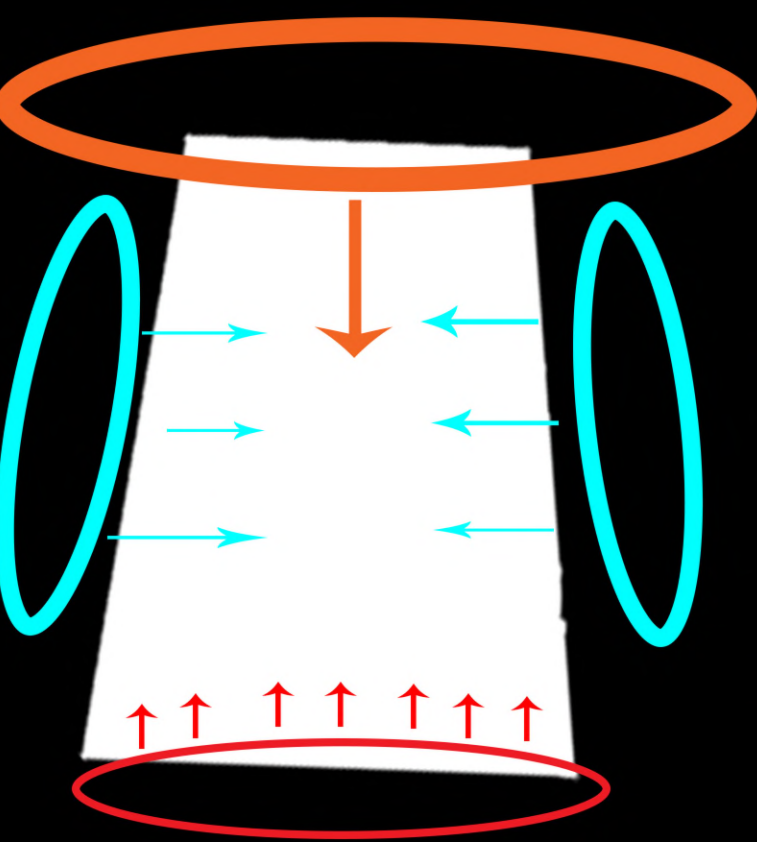


DIVERSIDAD: SIMULTANEIDAD DE ACONTECIMIENTOS INDIVIDUALES EN ESTRUCTURAS GLOBALES. ENLAZA LO GENERAL CON LO INDIVIDUAL EVIDENCIANDO LA INCIDENCIA Y EMERGENCIA DE LO SINGULAR EN LO COLECTIVO. **COMBINACIÓN, ENTRELAZAMIENTO Y COEXISTENCIA. ENTORNO MULTIPROGRAMADO ESPECIFICIDAD ARQUITECTONICA**



ENTRAMADO: ESTRUCTURAS DINAMICAS CON CAPACIDAD DE SUPERAR LO RETICULAR Y PROPORCIONAR ENCAJE DE TRAYECTOS MULTI CAPA, COMPLEJOS Y FLEXIBLES. GRANDES REDES DE ARTICULACIÓN TERRITORIAL.

SITUACIONES ENCADENADAS ORDENADAS.

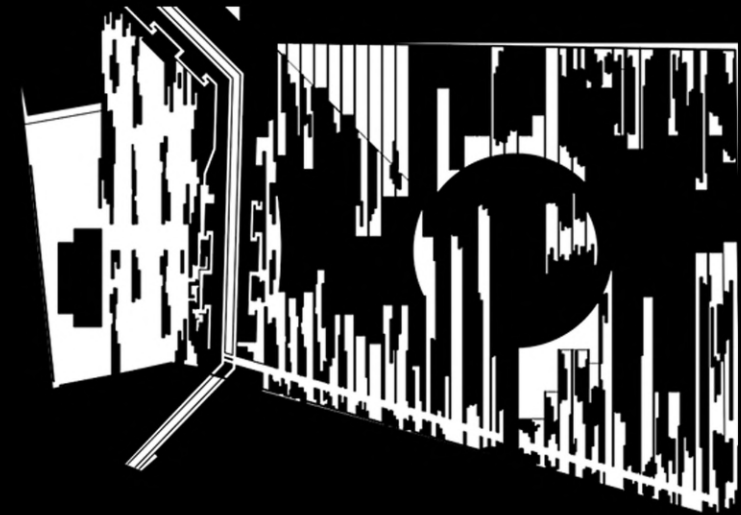


GLOCAL: GLOBAL Y LOCAL SIMULTANEAMENTE. RESPONDE A LO PARTICULAR E INTERCONECTA CON LO GENERAL. ES CAPAZ DE GENERAR CRUCES COMBINACIONES Y TRANSFERENCIAS MULTIESCALARES

DIMENSIÓN.

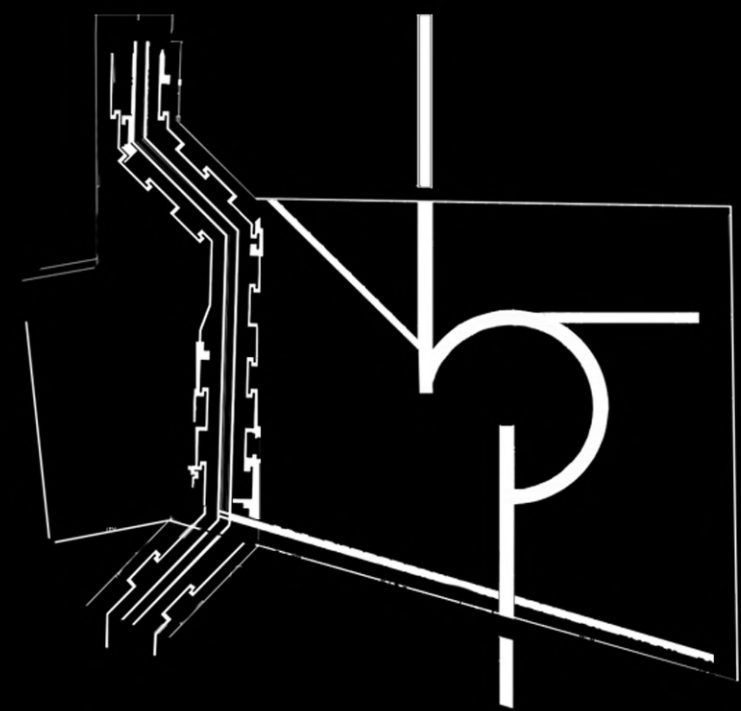
BANDAS PROGRAMATICAS

LAS BANDAS DAN NUEVOS USOS AL SECTOR, RESPONDIENDO A LAS NECESIDADES, ESTAS PUEDEN CAMBIAR EN EL TIEMPO Y ADAPTARSE A NUEVAS CONDICIONES



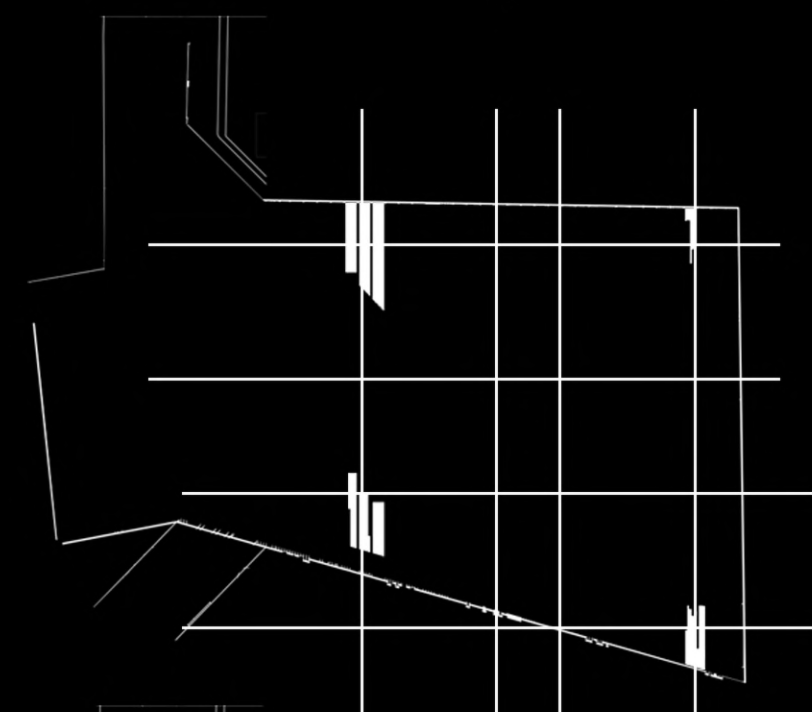
CIRCULACIONES

LAS CIRCULACIONES PERMITEN COMUNICAR LOS BORDES DEL PARQUE. SE ORIGINA UNA CIRCULACION PRINCIPAL BIEN MARCADA, QUE ATRAVIEZA EL PARQUE, SIENDO ESTE, EL EJE DE TRANSICION DE ESCALAS EN EL PARQUE



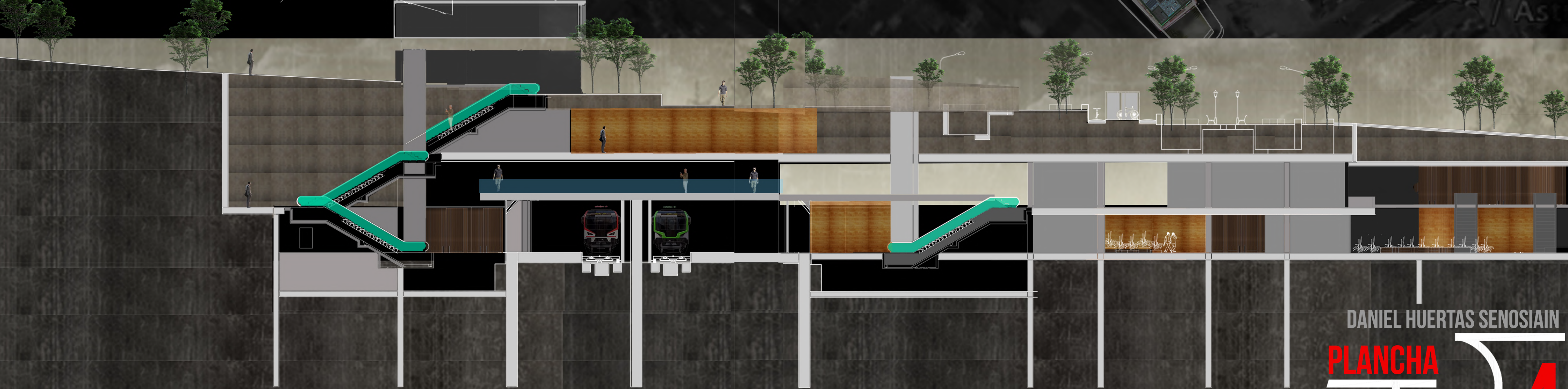
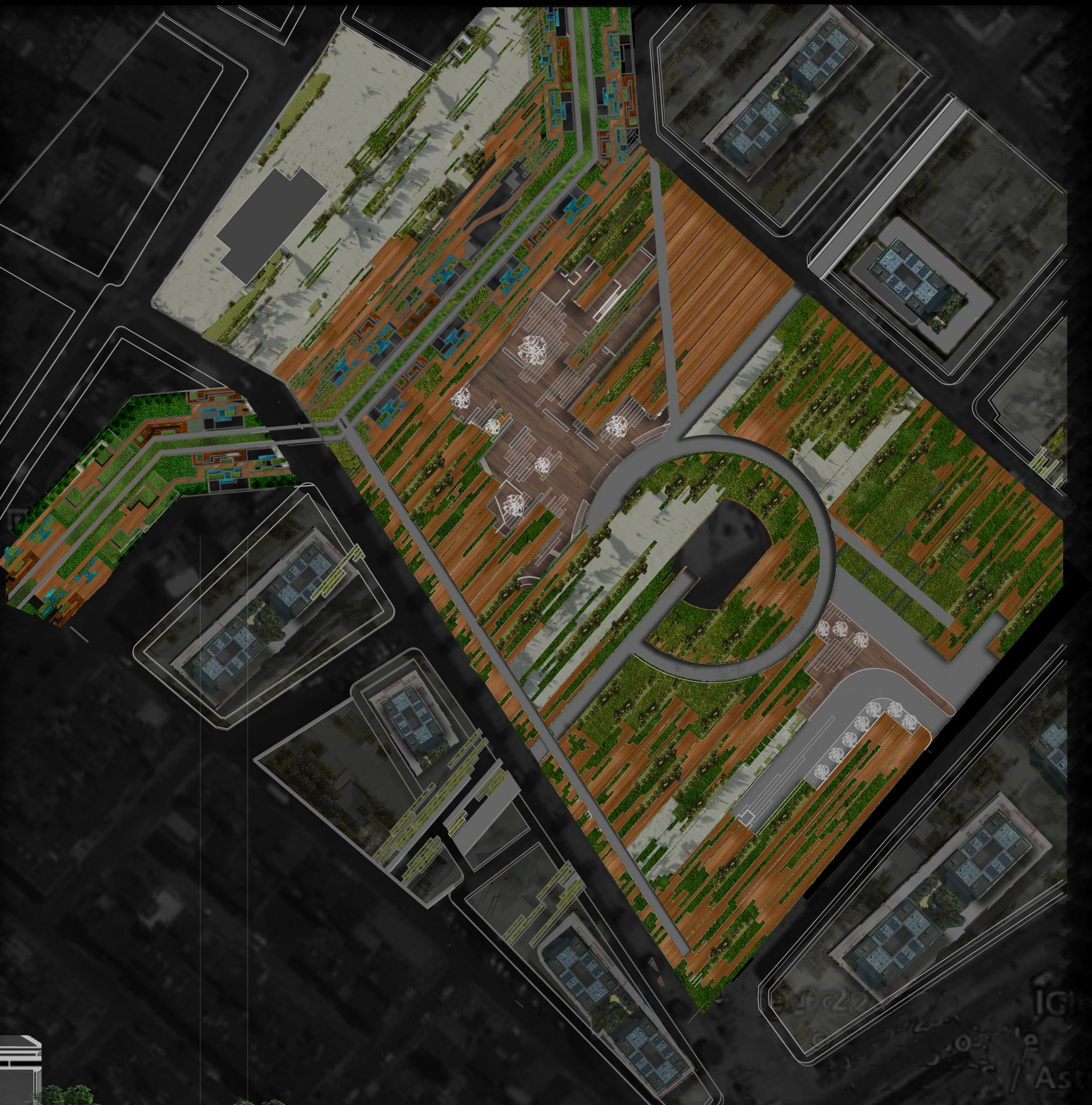
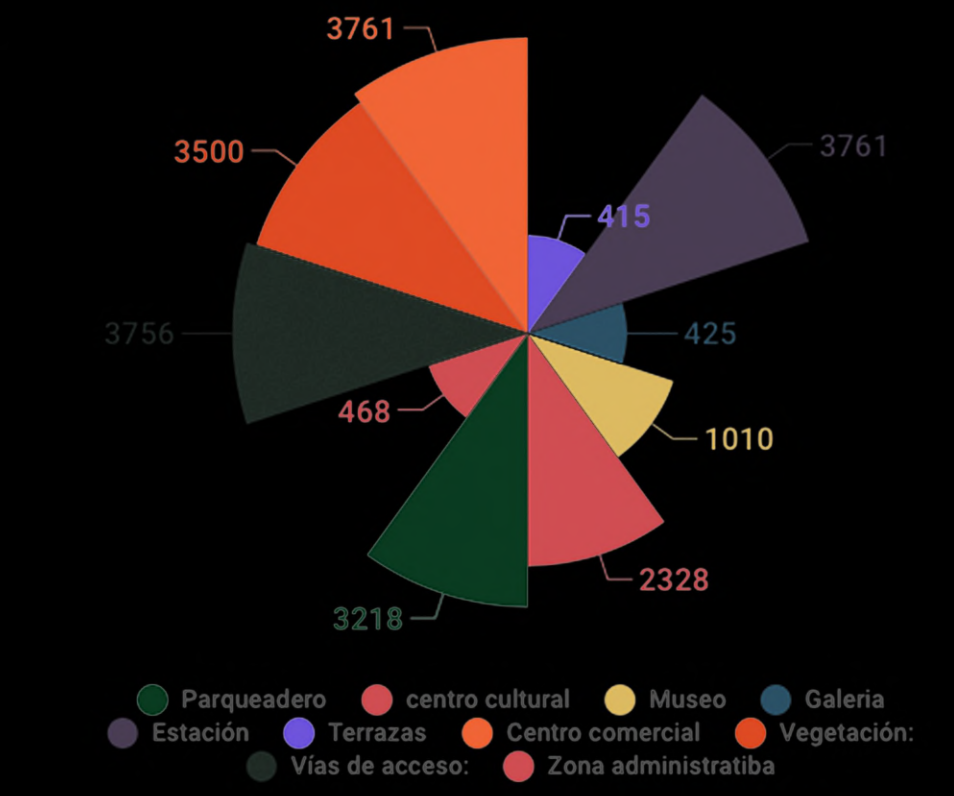
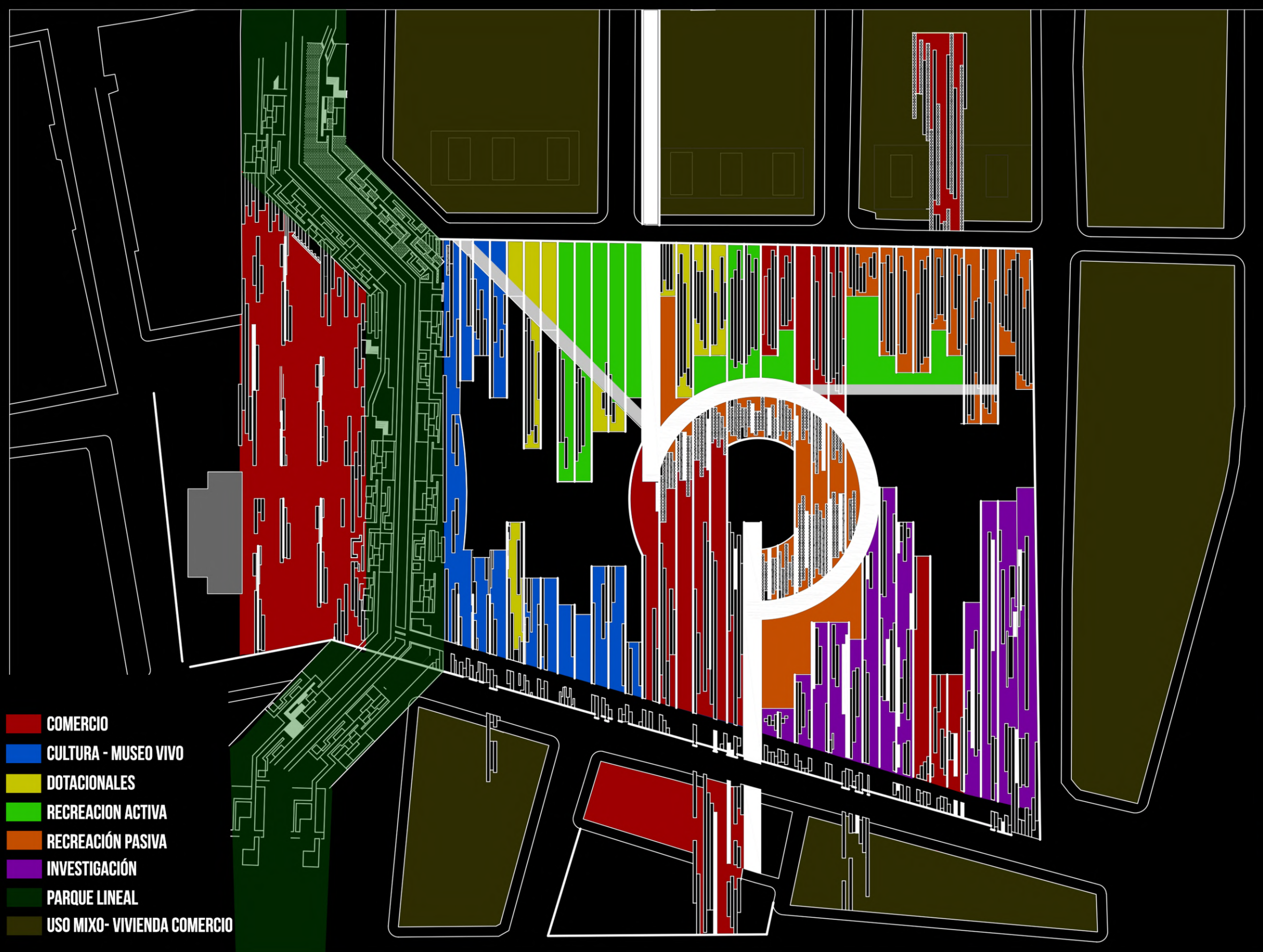
ZONAS COMPLEMENTARIAS

LAS ZONAS COMPLEMENTARIAS APARECEN APARENTEMENTE EN FORMA DISPERSA PERO AL MISMO TIEMPO SE ORIGINA EN UNA GRILLA DENTRO DEL PARQUE. APLICANDO LA TEORIA DE MALLAS DESPLAZADAS. ESTAS ZONAS SON EQUIPAMIENTOS DENTRO DEL PARQUE QUE RESPONDE A LA ACTIVIDAD DE LA BANDA



ZONAS FIJAS

LAS ZONAS FIJAS SE MARCAN POR LA IMPORTANCIA DE ESPACIOS QUE SE PRESENTA EN EL DISEÑO ARQUITECTONICO, AL DARLE IMPORTANCIA A LAS DOS ESTACIONES, Y A LOS VACIOS EN DONDE SE DESARROLLARÁ LA VIDA URBANA



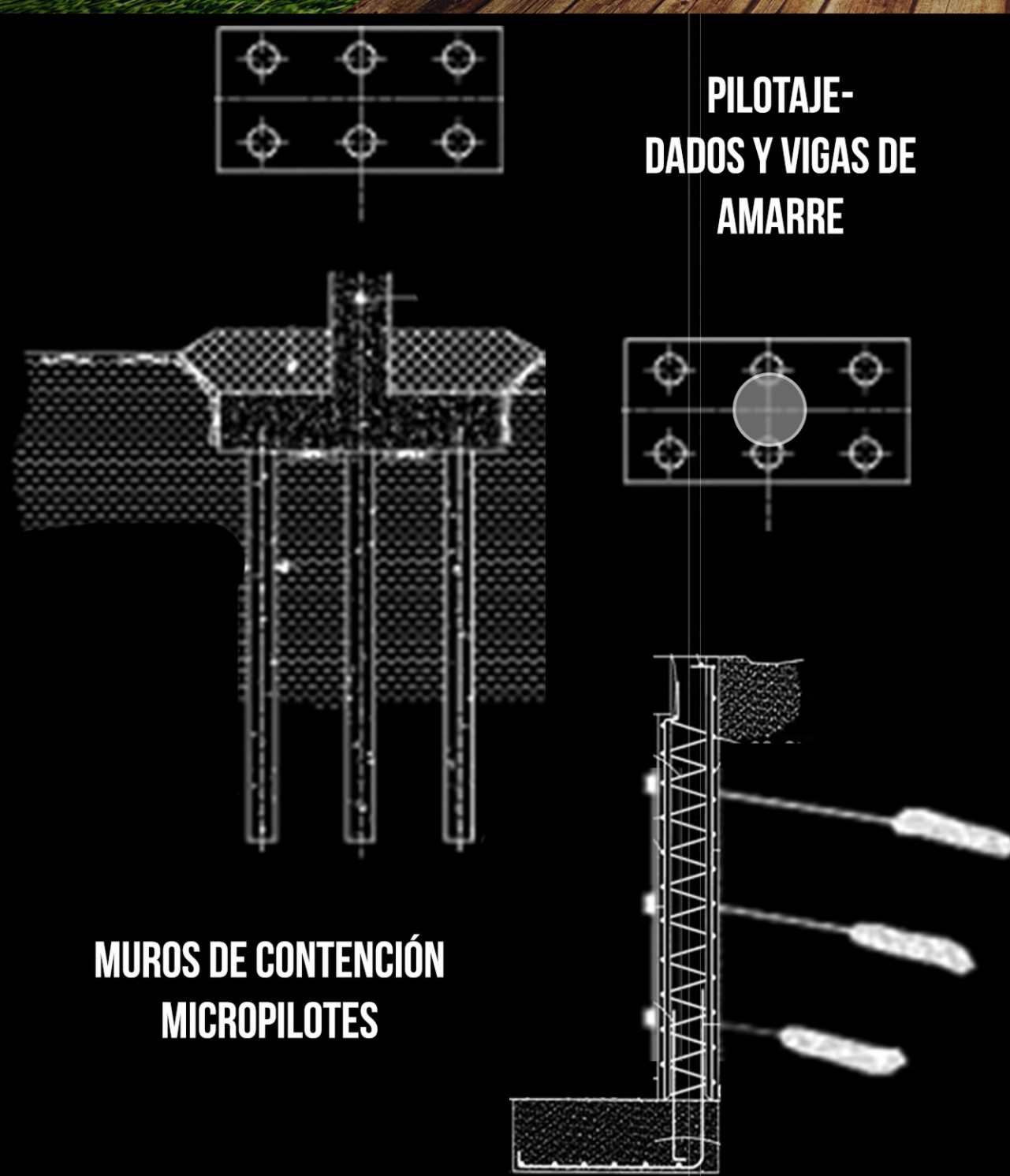
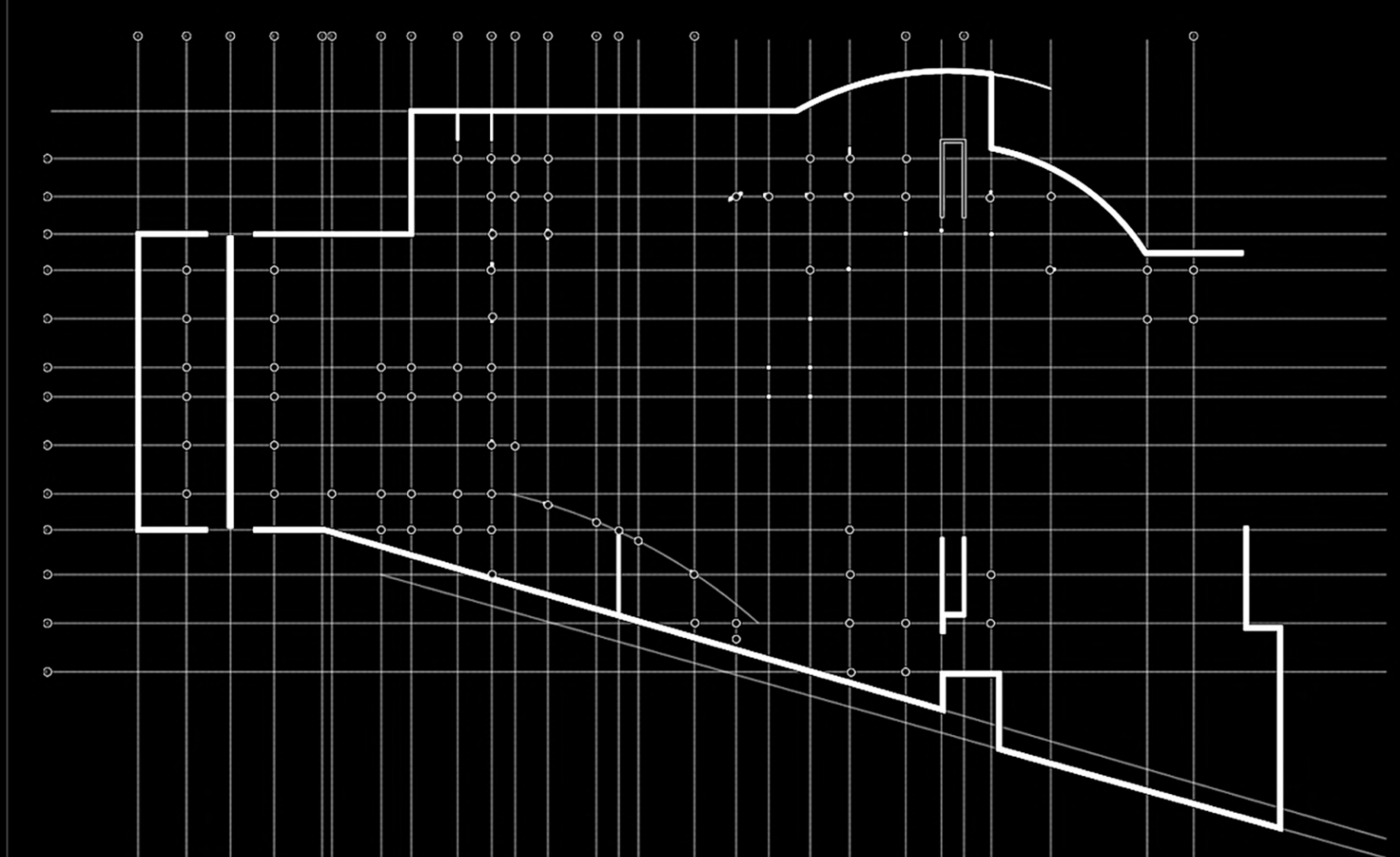
DETALLES PROYECTO PLANTA NIVEL -1



DETALLES PROYECTO PLANTA NIVEL -2



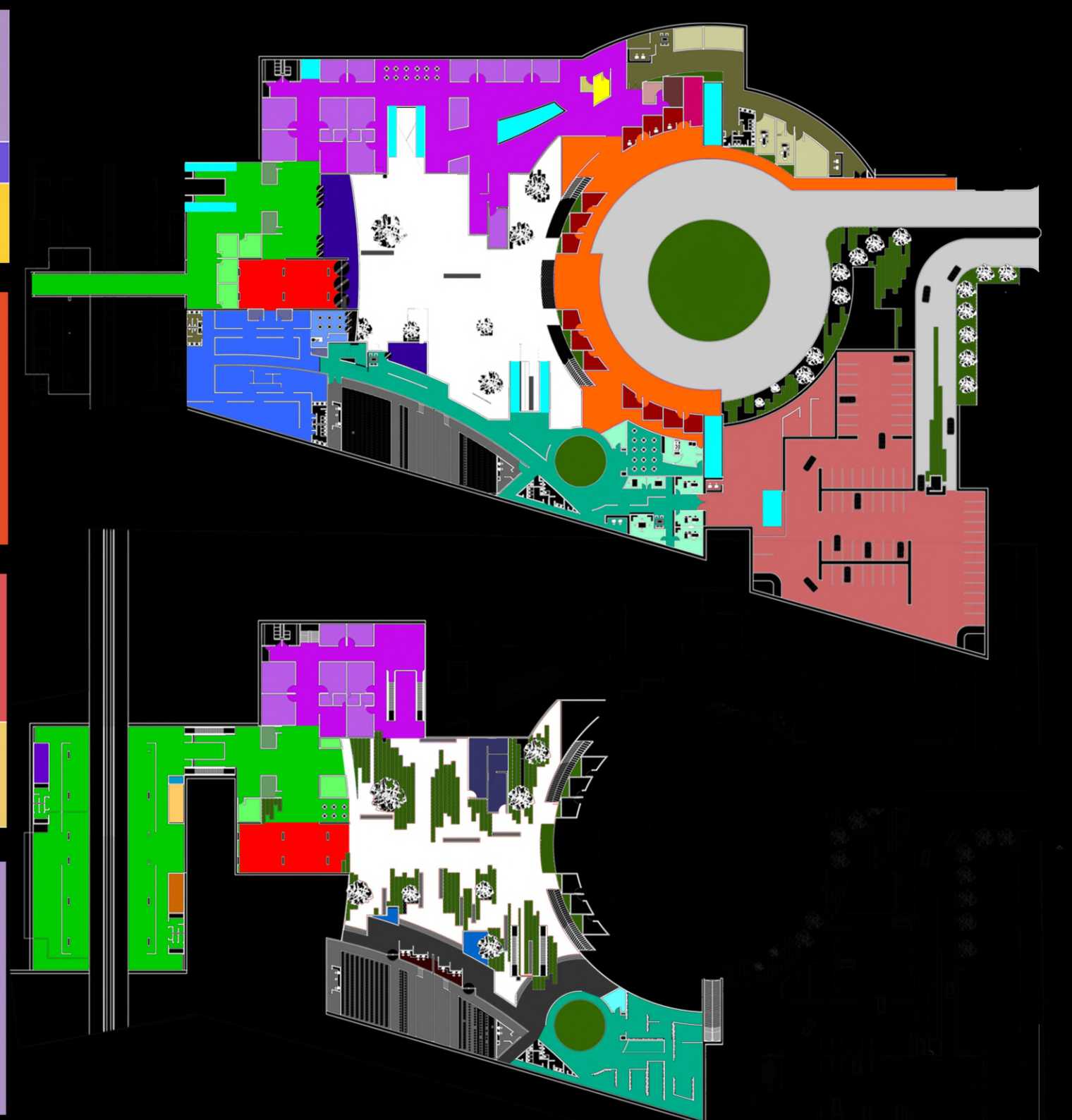
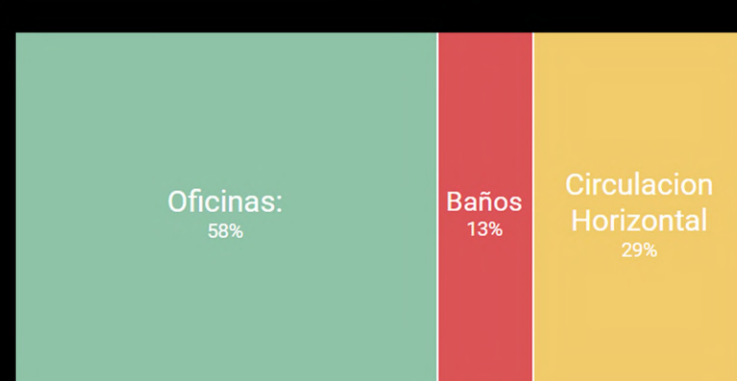
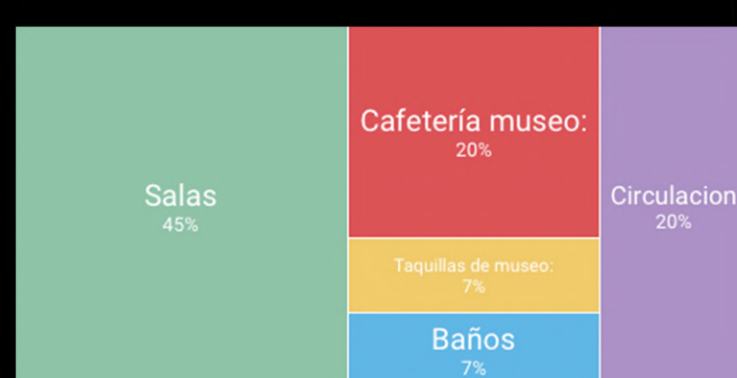
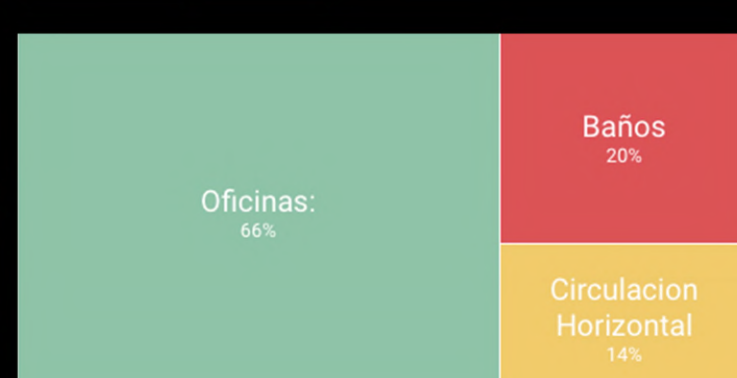
DETALLES PROYECTO ESTRUCTURA



DETALLES PROYECTO CORTES



DETALLES PROYECTO PROGRAMA ARQUITECTÓNICO



DETALLES PROYECTO GESTIÓN PÚBLICO / PRIVADA

