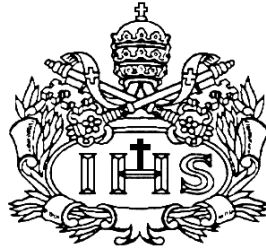


**PROPUESTA DE ESTRUCTURA DE ESPACIO PÚBLICO ENMARCADA DENTRO DE
UNA ESTRATEGIA DE OCUPACIÓN Y CONSOLIDACIÓN URBANA PARA EL SIGLO
XXI EN EL SECTOR DE SAN VICTORINO**



AUTOR

PAULA ANDREA GALEANO COLMENARES

**PONTIFICIA UNIVERSIDAD JAVERIANA
FACULTAD DE ARQUITECTURA Y DISEÑO
CARRERA DE ARQUITECTURA
Bogotá D.C.
2011**

**PROPUESTA DE ESTRUCTURA DE ESPACIO PÚBLICO ENMARCADA DENTRO DE
UNA ESTRATEGIA DE OCUPACIÓN Y CONSOLIDACIÓN URBANA PARA EL SIGLO
XXI EN EL SECTOR DE SAN VICTORINO**



AUTOR

PAULA ANDREA GALEANO COLMENARES

PRESENTADO PARA OPTAR AL TÍTULO DE ARQUITECTO

DIRECTOR

OTTO FRANCISCO QUINTERO ARIAS

**PONTIFICIA UNIVERSIDAD JAVERIANA
FACULTAD DE ARQUITECTURA Y DISEÑO
CARRERA DE ARQUITECTURA
Bogotá D.C.
2011**

NOTA DE ADVERTENCIA

ARTÍCULO 23 DE LA RESOLUCIÓN NO. 13 DE JULIO 1946

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

DEDICATORIA

Este trabajo se lo dedico a Dios quien es mi guía, apoyo y quien se ha encargado de formarme como soy ahora. Por otro lado se lo dedico a mi familia ya que durante toda la carrera estuvieron conmigo apoyándome en cada una de mis decisiones.

A mi mama quien siempre ha estado presente a mi lado viviendo cada una de las experiencias de la arquitectura. A mi papa quien a pesar de la distancia siempre me apoyo y estuvo pendiente de lo que pasaba. A mi hermano porque a pesar de no ser los más allegados cada una de sus palabras era una enseñanza para mí. A mi hermanita y a su mama porque son realmente mi familia y nunca dejaron de darme fuerzas ni de demostrarme lo orgullosas que se sienten por mí.

AGRADECIMIENTOS

Unos párrafos no alcanzarían a demostrar la inmensa gratitud que tengo con todas las personas que hicieron que este sueño se convirtiera en realidad y que esta meta se culminara de la mejor manera. Gracias por cada una de las palabras, peleas, risas, consejos y lagrimas que compartimos, esto es parte de mi y será algo que nunca voy a olvidar.

Gracias a Sergio de Castro por haber sido como en muchas ocasiones te lo dije, mi segundo director de tesis, mi guía, mi apoyo, mi soporte. Por regalarme todo tu conocimiento y compartirlo conmigo. Asumiste mi tesis como tuya y definitivamente logramos el resultado esperado. Gracias por enseñarme lo que significa ser un profesional y por haber estado junto a mí en esta última etapa como estudiante.

Gracias a Carolina Gelvis, por tus palabras, consejos, apoyo y por darme un abrazo cuando lo necesite. Por todo el interés que mostraste siempre y no abandonarme.

Gracias a Alejandro Burbano, Julián Medina, Carolina Arias, Ximena Ballesteros que presentaron tesis conmigo pues el apoyo fue constante e incondicional en todo este proceso desde que entramos a la universidad.

Gracias a Andrea Sánchez, Carol Portilla, Daniela Fandiño, Kike Franco, Pablo Gaitán pues dentro de este trabajo hay un granito de cada uno de ustedes.

Mil gracias a cada uno de ustedes.

INDICE

1. PRESENTACION	1
2. PROBLEMATICA DE INTERES	2
3. JUSTIFICACION	3
4. ENFOQUE	4
5. HIPOTESIS	4
6. OBJETIVOS	5
7. MARCO DE REFERENCIA	5
7.1 Aglomeración Urbana	5
7.2 El comercio en relación con el centro	6
7.3 Modelo de futura ciudad	9
8. REFERENTES	11
8.1 Potsdamer Platz	11
8.2 Shangai	12
9. RECUPERACION URBANA	13
10. DESARROLLO	14
10.1 Plan Centro	14
10.2 Caracterización	15
10.3 San Victorino en el centro	24
10.4 Caracterización	25
10.5 San Victorino como isla Urbana	29
11. IMAGINARIO DEL SECTOR	33
12. PROPUESTA URBANA	34
13. PLANTEAMIENTO METODOLOGICO	36
13.1 Modelos Demostrativos	37
14. LINEAMIENTOS DE INTERVENCION	42
14.1 Conclusiones Modelo Actual	42
14.2 Conclusiones Modelo Englobado por manzanas	42
15. PROPUESTA PUNTUAL SECTOR DE SANVICTORINO	43

15.1 Materiales y Sensaciones	45
16. BIBLIOGRAFIA	47
17. ANEXOS PLANOS	48
18. ANEXOS IMÁGENES DEL PROYECTO	51

INDICE DE TABLAS

TABLA 1. Indicador Espacio Público

TABLA 2. Cuadro de áreas básico

TABLA 3. Metros cuadrados construidos y ocupados actualmente

TABLA 4. Parqueaderos actuales vs. Necesarios

TABLA 5. Cuadro áreas básico situación actual

TABLA 6. Cuadro áreas básico englobe por manzanas

TABLA 7. Gráficos comparativos

TABLA 8. Cuadro de conclusiones comparativas

TABLA 9. Cuadro de áreas propuestas

INDICE DE IMÁGENES

IMAGEN 1. Sectores Principales

IMAGEN 2. Subsectores

IMAGEN 3. Condiciones de Accesibilidad.

IMAGEN 4. Conectividad de plazas y parques

IMAGEN 5. Usos

IMAGEN 6. Plano Bogotá 1791

IMAGEN 7. Plano Bogotá 1810

IMAGEN 8. Accesibilidad Vehicular

IMAGEN 9. Espacio Público Existente

IMAGEN 10. Economía y cultura

IMAGEN 11. Flujos Peatonales

IMAGEN 12. Flujos Vehiculares

IMAGEN 13. Puntos de conflicto

IMAGEN 14. Puntos Neurálgicos

IMAGEN 15. Recibimiento de Masas

IMAGEN 16. Imaginario del Sector

IMAGEN 17. Propuesta Urbana

IMAGEN 18. Vista aérea 1 situación actual San Victorino

IMAGEN 19. Vista aérea 2 situación actual San Victorino

IMAGEN 20. Vista aérea 1 englobe por manzanas

IMAGEN 21. Vista aérea 2 englobe por manzanas

IMAGEN 22. Planta Primer Piso

IMAGEN 23. Planta Cubiertas

IMAGEN 24. Cortes Urbanos

IMAGEN 25. Vista aérea desde Plaza la Mariposa

IMAGEN 26. Vista aérea Eje Ambiental

IMAGEN 27. Vista aérea terrazas verdes

IMAGEN 28. Vista peatonal Eje Ambiental

IMAGEN 29. Vista terraza norte

IMAGEN 30. Vista terraza sur

1. PRESENTACIÓN

Como estrategia de intervención en un lugar de gran aglomeración como cualquier centro de ciudad está la intervención del espacio público. Es claro y evidente en nuestra ciudad el déficit cualitativo y cuantitativo de espacio público, factor que afecta el desarrollo de la vida urbana en cuanto al desaprovechamiento de las oportunidades del territorio, pérdida de identidad y fraccionamiento urbano. Es evidente la carencia de una red articulada y eficiente de espacios libres para el descanso y esparcimiento pasivo como parte de un sistema integrado de movilidad.

Uno de los aspectos fundamentales a enfrentar en este propósito es el deterioro de la red de espacio público y ecológico debido a los problemas de movilidad que conduce a establecer una estrategia de rehabilitación integral de esta área central de la ciudad. Se propone un proyecto de intervención de carácter urbano donde se diseñe una nueva red de espacio público dirigida a la mejora en la calidad de vida de los usuarios, comerciantes y demás población flotante que visita este sector.

Las actuaciones en el espacio público y la creación de nuevas redes del mismo tienen el propósito de poder integrar el sector comercial con el Parque Tercer Milenio y los proyectos del entorno inmediato como son el de Cielos Abiertos, las Estaciones de Transmilenio sobre la Avenida Caracas, la Avenida Jiménez y la Carrera Décima, las alamedas peatonales proyectadas en las Calles 10 y 11 que articulan por el oriente con la Plaza de Bolívar y el Centro Histórico y por el occidente con la Plaza España permitiendo así su integración y la creación de nuevos accesos al sector específico de San Victorino. Se trata además, que los espacios verdes se mezclen con los espacios en los que uno no solamente pueda apreciar la vegetación sino también adquirir los productos de variedad del sector a través de circulaciones peatonales que ofrezcan vistas de todo el sector, que conecten interiores y exteriores en conjunto teniendo en cuenta la vida urbana.

Dentro de este marco la estructura de espacio público propuesta se convierte en el elemento articulador y estructurante del lugar de la representación social, del espacio de reconocimiento de la memoria y la identidad, del escenario de la vida urbana y de la pieza estratégica que permite vincular lo construido con el soporte ambiental del sector. Este pretende ser un espacio de comunicación, aquel que supone la construcción de las redes de movilidad e intercambio social, fundamento de la ciudad como agrupación de actividades humanas. Finalmente se puede decir que la presencia de esa nueva estructura de espacio público

admite la existencia de un medio de expresión, un escenario de referencia y una posibilidad de articulación creativa; en tal sentido, el espacio público permite fabricar la comprensión de la relación persona-entorno, las manifestaciones de dicha relación y la construcción de una visión de la realidad.

2. PROBLEMÁTICA DE INTERES

Las ciudades siempre están cambiando, constantemente tienen crisis y esas crisis son parte de un nuevo resurgir. Las causas de estos cambios son muchos pero podemos decir que en general las causas se parecen pues la evolución siempre es la misma, lo que cambia de un caso a otro es la manera como se ven esos deterioros, y la manera como se abordan para evitar que se sigan dañando. El rápido crecimiento de la población urbana de la segunda mitad del siglo XX y las profundas transformaciones ocurridas en la economía ofrecen indudables oportunidades de desarrollo pero a su vez generan complejos problemas.

La contrapartida de la mayor disponibilidad de infraestructura, servicios y vivienda para la población ha sido el rápido crecimiento en extensión del área urbanizada. Los cambios en las preferencias de los grupos de población de mayores ingresos y las necesidades de las actividades económicas más dinámicas han promovido el crecimiento periférico de las ciudades y el creciente abandono de áreas centrales por causa de la decadencia de sus actividades económicas. Por otro lado las preferencias de las familias más solventes por más espacio y amenidades modernas las inducen a comprar nuevas viviendas localizadas en áreas de expansión urbana y así las actividades de servicios y comercio siguen a la demanda solvente desarrollando nuevas formas de prestación.

Para atender a estas necesidades se crean nuevos centros como malls, hipermalls, outlets, centros comerciales. Esto definitivamente produce un abandono de las áreas centrales tradicionales y son estas áreas las que más adelante son ocupadas poco a poco por actividades productivas o de servicios de menor productividad o informales y por familias de menores ingresos, las actividades productivas informales, talleres o microempresas requieren poco espacio pero acceso directo al público y es en ese momento en donde esas actividades tienden a localizarse en el espacio público, haciendo uso de calles y plazas.

Es aquí donde nace el interés por volver a esos centros de ciudad que se han venido transformando en otras cosas, que han perdido aquella vida urbana característica con sus distintas actividades y manifestaciones urbanas populares tratando de ver al centro con una nueva mirada de

revitalización, de recuperación donde se logre vender una nueva imagen de la ciudad desarrollando espacios muy centrales estratégicamente ubicados en relación con el centro.

3. JUSTIFICACION

Como estrategia de intervención de un lugar de gran aglomeración como cualquier centro de ciudad está la intervención del espacio público. Es claro y evidente en nuestra ciudad el déficit cualitativo y cuantitativo de espacio público como factor generador de afectación del desarrollo de la vida urbana en cuanto al desaprovechamiento de las oportunidades del territorio, pérdida de identidad y fraccionamiento urbano. Es evidente la carencia de una red articulada y eficiente de espacios libres para el descanso y esparcimiento pasivo como parte de un sistema integrado de movilidad.

Por otra parte, aquella imposibilidad de acceder a los bienes públicos en las cantidades y condiciones adecuadas para garantizar la apropiación del entorno, el cuidado y preservación de la estructura ecológica y la articulación del tejido urbano es la cual genera la necesidad imperiosa de actuar en las condiciones físico – urbanísticas de los centros de ciudad para así poder garantizar una nueva vida allí.

Dentro de este marco, hablar del espacio público es hablar del elemento articulador y estructurante del lugar de la representación social, del espacio del reconocimiento de la memoria y la identidad, del escenario de la vida urbana y de la pieza estratégica que permite vincular lo construido con el soporte ambiental. Sin embargo si se piensa en los espacios públicos, el inventario de casos en los que es posible notar cambios en Bogotá, ya va en más de 20: la Avenida Jiménez con su eje ambiental; los andenes de la 15 que hoy permiten pasear con tranquilidad por el norte; los humedales que tienen en muchos casos una cara distinta que permite recreación pasiva y trabajo ambiental, gracias al cuidado de sus vecinos; tantos parques que antes eran zonas de peligro y hoy se han convertido en una opción para muchos.

Como materialización del espacio de comunicación, el espacio público supone la construcción de las redes de movilidad e intercambio social, fundamento de la ciudad como agrupación de actividades humanas. Es el espacio en el cual se realiza el tránsito ciudadano y, consecuentemente, la vialidad y el transporte, la articulación de las funciones ciudadanas, de gobierno, de desarrollo social y en especial, del comercio.

Finalmente se puede decir que la presencia del espacio público admite la existencia de un medio de expresión, un escenario de referencia y una posibilidad de articulación creativa; en tal sentido, el espacio público permite fabricar la comprensión de la relación persona-entorno, las manifestaciones de dicha relación y construir una visión de la realidad.

4. ENFOQUE

Podemos decir que la ciudad de Bogotá tiene una débil tradición de cuidado de espacio público y de planeación de ciudad, sumado a esto el reflejo del deterioro de los centros urbanos debido al rápido crecimiento. De acuerdo a lo dicho anteriormente el lugar apropiado para el análisis del problema y desarrollo con fin de dar una solución es el centro de Bogotá, específicamente en la localidad de Santa fe, en la UPZ 93 la cual corresponde a Las Nieves. Así pues me gustaría iniciar una profunda investigación y estudio en la zona de San Victorino ya que este posee la mejor oferta de productos y servicios culturales del país.

La condición geográfica de San Victorino y su cercanía con el centro histórico hacen de este, un lugar característico por el aumento de las actividades comerciales considerándose así una isla urbana en donde su desarrollo ha sido producto de un aislamiento presentando un deterioro físico progresivo lo que a su vez ha hecho que el comercio se haya venido consolidando cada vez más.

El deterioro de la red de espacio público y ecológico debido a los problemas de movilidad conducen a que exista una estrategia de una política integral de rehabilitación de un área central de la ciudad como los es San Victorino proponiendo así como estrategia una intervención demostrativa de carácter urbano donde se diseñe una nueva red de espacio público y por otra parte se rehabilite la existente la cual va dirigida a la mejora en la calidad de vida de los residentes, comerciantes y población flotante.

5. HIPOTESIS

Debido al deterioro del centro urbano de san Victorino ocasionado por las complicaciones en cuestión de movilidad el proyecto se define como una intervención urbana en el cual se propone llegar al máximo mejoramiento y rehabilitación del espacio público deteriorado esperando así que el centro no se siga deteriorando desde la perspectiva de la recuperación urbana generando una nueva mirada de lo que es el sector de San Victorino. Todo esto junto la inclusión definitiva de la población tanto residente, como flotante y comerciante para que de este modo puedan

tener un sentido de pertenencia frente al lugar en el cual habitan y así mejorar la calidad de vida de ellos fomentando nuevamente el comercio de manera organizada.

6. OBJETIVOS

OBJETIVO GENERAL:

Proyectar un modelo de estructura de espacio público estratégico que permitan cualificar el ámbito espacial de San Victorino como centro de actividad popular conservando y cualificando la vida urbana del sector.

OBJETIVOS ESPECÍFICOS:

- Identificar y determinar las debilidades, oportunidades, deficiencias y fortalezas del sector a partir de un estudio del área específica y del área de influencia que me permita encontrar los puntos neurálgicos importantes a través de los cuales se va a intervenir y así iniciar su recuperación
- Entender la totalidad del sector como un sistema y una cadena de espacios y actividades simultáneas e independientes pero a la vez vinculadas entre sí como partes de una única ciudad.
- Enmarcar a San Victorino dentro de una nueva visión para el centro de la ciudad que lo mantenga y consolide como centro metropolitano, ciudad central, centro tradicional e imagen de la ciudad que genere conciencia dentro de la población acerca de la importancia de cuidar el espacio público y considerarlo como propio
- Desarrollar una propuesta general de una nueva estructura de espacio público que ayudará al sector de San Victorino a fortalecerse y convertirse en un centro competitivo y autónomo teniendo así una representación a nivel nacional e internacional

7. MARCO TEORICO

7.1 Aglomeración urbana

La aglomeración urbana se presenta especialmente en una región urbanizada que se extiende sin solución de continuidad a lo largo de varias circunscripciones administrativas; normalmente comprende una ciudad central y pueblos o ciudades satélite a los que ésta ha absorbido en su

crecimiento. Los aglomerados tienden a constituirse alrededor de los grandes centros administrativos o económicos.

Según el diccionario de la Real Academia Española (R.A.E.), aglomeración urbana es el “conjunto urbano formado por el casco urbano de una ciudad y su correspondiente área suburbana.”

Una aglomeración se diferencia de una conurbación porque la primera es el resultado del crecimiento y expansión de una ciudad central absorbiendo a otras poblaciones vecinas y por tanto monocéntrica, y la segunda es el producto de la expansión y fusión de varias ciudades cercanas, incluso aglomeraciones, y por tanto policéntrica.

El área ubicada en torno a una aglomeración que mantiene con éste estrechas relaciones de vivienda y comercio se denomina área metropolitana.

En una aglomeración se pueden diferenciar claramente las dos grandes partes que componen su estructura urbana:

La primera es en donde la ciudad o núcleo central, sobre la que se estructura toda la aglomeración, con una densidad compacta, en el que predominan las actividades terciarias de la ciudad (comerciales, financieras, administrativas y culturales) y la mayor fuente de empleo. Presenta un carácter organizado y posee la mayoría de los servicios de infraestructura y equipamiento urbano. Desde esta parten generalmente en forma radial las distintas vías de transporte que la comunican con los suburbios.

La segunda es en donde los suburbios, estructurados a lo largo de las vías de transporte y rodeando a la ciudad central en forma de anillos concéntricos. Se definen por contar con densidades menores que los de la ciudad central, falta de continuidad y a veces apariencia caótica del tejido urbano, y una progresiva fusión con ámbitos subrurales a medida que se aleja del centro. Predominan las áreas residenciales, por los que se los suele definir como *ciudades dormitorio*. En los centros de las ciudades absorbidas por la ciudad central, se pueden encontrar también actividades comerciales y administrativas, pero que no superan en importancia al núcleo de esta. Sobre las vías de comunicación, principalmente a lo largo de las autopistas, se ubican los grandes equipamientos urbanos que por razones funcionales o de espacio no se hallan en la ciudad central.

7.2 El comercio en relación con el centro

La palabra COMERCIO viene del latín "commercium" ("cum", 'con' y "mercarí", 'comprar') la cual significa intercambio, compra venta y cuyo fin

es la satisfacción de las necesidades. Esta tiene distintos significados dentro de la única intención de satisfacer las necesidades, por ejemplo en una primera instancia se puede definir el comercio como aquella actividad socioeconómica consistente en el intercambio de algunos materiales que sean libres en el mercado. Otra definición puede ser la de compra y venta de bienes y servicios, sea para su uso, para su venta o su transformación y finalmente puede ser el cambio o transacción de algo a cambio de otra cosa de igual valor.

De la palabra comercio podemos derivar la de **ACTIVIDADES COMERCIALES** la cual se define como el intercambio de bienes o de servicios que se afectan a través de un mercader o comerciante.

Dentro de lo que respecta a la historia del comercio podemos decir que su vida empezó en el Medioevo en donde la vida cotidiana giraba en torno al comercio y a la fe cristiana. Es así como las calles se transformaron en el espacio público destinado a estas actividades, cuyas distancias fueron pensadas a partir del ciudadano común. Las calles, al igual que las plazas, los parques y los jardines, constituyen un espacio urbano caracterizado por estar delimitado por edificios y por regularizar las actividades humanas de orden público, sin embargo, la calle no fue siempre como la conocemos en épocas pasadas, la calle fue un simple sendero a través del cual el hombre accedía a recintos privados o simplemente una vía para desplazarse de una región a otra pero con los años, ese modelo se modificó por el interés humano de relacionarse unos con otros, lo que conllevó el posterior asentamiento de más personas en sus bordes.

La función del espacio público ha servido siempre como lugar de encuentro, mercado y espacio de tránsito y en la ciudad tenían lugares los acontecimientos importantes como: fiestas y festivales, reuniones ciudadanas o ejecuciones. Tradicionalmente, existía un buen equilibrio entre funciones de la ciudad como lugar de encuentro, mercado y espacio de tránsito. Este modelo continúa existiendo en determinadas ciudades históricas bien conservadas como Venecia, Italia. Pero el comercio y el tráfico se transforman completamente a lo largo del siglo XX ya que los automóviles se han tomado las calles y la actividad de comprar se ha desplazado a espacios interiores.

La ciudad como mercado sufrió asimismo cambios importantes durante el siglo XX. En un principio como se dijo anteriormente eran puestos al aire libre, a medida que fue avanzando el tiempo y que los efectos del clima complicaban la situación de estar al aire libre empezaron a aparecer pequeñas tiendas dispuestas a lo largo de calles y plazas pero este tiempo de tiendas evolucionó y empezaron a aparecer las tiendas y

supermercados cada vez mayores terminando así en enormes superficies comerciales situadas generalmente lejos del centro de la ciudad.

La primera expresión de comercio en nuestra ciudad fue la llamada Calle Real de Comercio. Para sus fundares no fue muy difícil hacer el trazado urbanístico, dada la sencillez de estos trazados, puesto que no se requería de complicados elementos. En la composición del plano o traza de la ciudad, se determino por un eje principal equidistante de los otros dos ejes naturales formados por los ríos existentes. El eje secundario dio rumbo a la vía principal que más tarde se llamaría “Calle Real Del Comercio”

Durante la época colonial la actividad comercial dio pie al surgimiento de establecimientos mercantiles, centralizados en plaza mayor donde se daba lugar el mercado publico. Esta actividad se irradio a las calles principales vecinas a la plaza, de esta manera la “Calle Real Del Comercio” con un largo de tres cuadras, albergo los almacenes de artículos importados, a cargo exclusivo de los españoles así como numerosas tiendas de menos categoría de criollos y mestizos. En 1876 se le cambia el nombre de Calle Real del Comercio a Carrera Séptima y gradualmente se empezaron a adecuar las modestas tiendas coloniales en los primeros pisos de las viviendas, mientras el segundo y tercer piso continuaron su uso residencial.

Es en el siglo XX en donde aparecen los centros comerciales como una mirada estratégica del territorio. Cada una de las siguientes teorías hacen énfasis en los espacios y lugares de significación social dentro de una perspectiva de tipo urbano, siendo ésta perspectiva la principal particularidad a mostrar; la ciudad que actualmente se encuentra en un proceso de venta global.

Antún y Muñóz: el centro comercial como espacio de estatus social efímero

Aborda al centro comercial como aquella posibilidad de visitar uno en un ambiente agradable, con la comodidad de tener acceso en vehículo propio o el fácil acceso en servicio público de transporte de pasajeros, fuera del viejo centro de la ciudad y con una clara identificación en el nivel socioeconómico de las zonas en donde se localizan. A su vez argumenta que ofrece al consumidor un lugar privilegiado y seleccionado para realizar compras o satisfacer necesidades recreativas y sociales, agregando así un estatus social al modo de consumir que difícilmente se encuentra en el viejo centro de la ciudad

Rubenstein: el centro comercial como espacio de revitalización de la ciudad

Afirma que los conjuntos comerciales para peatones se han transformado en parte importante del proceso de revitalización de las zonas comerciales del centro de las ciudades. Son la respuesta a múltiples necesidades, entre ellas: renovar las zonas comerciales del centro de las ciudades para que puedan competir con los centros comerciales de los suburbios, crear una nueva imagen de la ciudad

Blanco y Dillingham: la plaza compite en el actual contexto urbano con el centro comercial

Toman como punto de partida un elemento urbano como lo es la plaza, la cual es un espacio tridimensional, un área abierta rectangular, visualmente acotada dentro de la estructura de una ciudad o poblado. La plaza constituye el tradicional centro o foco cívico, social, económico y religioso de la comunidad. En el contexto urbano actual, los centros comerciales constituyen sitios accesibles y divertidos mientras que el antiguo centro y la plaza permanecen tranquilos y quietos. Con la gradual relocalización de las áreas residenciales al exterior del centro de las grandes ciudades, el ritual formal del paseo desapareció de sus plazas

Müller: el centro comercial y recreacional, entre el desarrollo urbano y la comunicación

Es el autor que más relaciona el desarrollo de los centros comerciales con la situación de nuestra ciudad. Plantea la pregunta de si los centros comerciales son resultado del desarrollo de Bogotá o si el desarrollo de Bogotá es resultado de los centros comerciales. En su interior, los nuevos centros comerciales también se refieren a modelos urbanos: desde el "patio" de comidas hasta la "plaza" que se encuentra sobre todo en centros de estratos bajos, tratan de simular un espacio urbano familiar. Los centros comerciales y recreacionales son el espejo de una sociedad que se esconde detrás de muros y condominios y que no quieren saber nada de los problemas sociales.

7.3 Modelo de futura ciudad

El tratamiento de Renovación Urbana busca la transformación de zonas desarrolladas de la ciudad que tienen condiciones de subutilización de las estructuras físicas existentes para aprovechar al máximo su potencial de desarrollo. Estas zonas se encuentran en una de las siguientes situaciones: Deterioro ambiental, físico o social y/o potencial estratégico de desarrollo de conformidad con el modelo de ordenamiento adoptado por el POT¹

Dentro de la política de Renovación Urbana del POT esta como objetivo propiciar un reordenamiento de la estructura Urbana de zonas

¹ Artículo 373, Decreto distrital 190 de 2004

estratégicamente ubicadas de la ciudad que han perdido funcionalidad, calidad habitacional, presentan deterioro de sus actividades o en las que se ha degradado el espacio libre o el espacio edificado. Por otro lado pueden ser zonas de suelo urbano que por procesos de deterioro urbanístico y social se encuentran abandonadas y con un aprovechamiento muy bajo en relación con su potencial asociado a su ubicación dentro de la ciudad y a la disponibilidad de redes de comunicación y servicios públicos.²

Los problemas de los centros de las grandes ciudades podrían resumirse en una pérdida de población residente y un predominio de actividades económicas centrales lo que asociado a un desorden físico y a la vulnerable concentración social, genera un declive urbanístico, ambiental, de transporte, y social que sumados a los vacíos urbanos desencadenan procesos de deterioro acelerados, por lo que el centro es percibido por la ciudad, como territorio poco apropiado y generador de inseguridad. Sin embargo el Centro es un territorio de oportunidades, ubicado estratégicamente en el Territorio Distrital, equipado para la diversidad cultural, con una capacidad instalada capaz de acoger diariamente a un tercio de la población de la ciudad y una representatividad de la memoria urbana, institucional, económica y social de todo el país.

Conforme nos vamos adentrando en el siglo XXI y avanzamos cada vez más rápido hacia la integración económica, cambia de modo significativo lo que pueden hacer las ciudades para aumentar el crecimiento, la prosperidad y el bienestar social. Las ciudades de hoy son densas redes de intercambio de inversiones, información, bienes y personas, así como centros de innovación y gestión del conocimiento. El rápido cambio que experimentan las sociedades modernas crea la necesidad de un desarrollo estratégico que ofrezca una innovación constante y una renovación de los procesos y de la actitud de las personas.

Según un artículo publicado por El Espectador, la ciudad del futuro será densa, pero eficaz y ordenada. Los edificios serán de más de 30 pisos, habrá amplias calles con senderos peatonales, puentes aéreos, construcciones de vivienda interconectadas, modernos centros comerciales y hoteles. Un centro urbano que será denso y compacto. Una ciudad funcional en la que los bogotanos puedan desplazarse con facilidad, proyectada en la altura y no en la expansión de su territorio, que en este momento ya ocupa más de 40 kilómetros de sur a norte, y 20 de oriente a occidente.

² Artículo 159, decreto distrital 190 de 2004

Desde ahora ya podemos ver como los ciudadanos disponen de un acceso fácil, directo, rápido a un sinnúmero de informaciones y productos generados en cualquier lugar del planeta. Los portátiles, el monitor de televisión y el internet han abierto diferentes posibilidades al mundo exterior desde los ámbitos más íntimos y hogareños. Ello permite que se puedan intercambiar cibernéticamente opiniones con personas residentes en los ambientes sociales y geográficos más opuestos y diversos.

En unos años aparecerá pues la movilidad virtual, es decir esa oportunidad facilitada por la tecnología de información y telecomunicaciones para acceder a actividades que substituye la necesidad de viajar. Los problemas ambientales derivados del uso excesivo del transporte son complejos y requieren de nuevas estrategias que mejoren la eficiencia con la que se realizan las actividades que motivan viajes en la ciudad. En este sentido las Tecnologías de Información y Comunicaciones ofrecen el potencial para ser analizadas al menos en parte como bienes sustitutos al transporte, con la capacidad de satisfacer ciertos propósitos que generan viajes motorizados en la ciudad. Con la ayuda de teléfonos y computadores es posible realizar actividades sin necesidad de la movilización física, consecuentemente existe la posibilidad de sustituir los viajes asociados a esas actividades.

A escala global los problemas ocasionados por el uso excesivo del transporte privado incluyen la destrucción de la capa de ozono. A escala local este medio contribuye además a la congestión de la ciudad, ruido, accidentes. La movilidad virtual crea oportunidades de accesibilidad tanto al sustituir la necesidad de viajes, como al permitir el acceso donde previamente existía un déficit de accesibilidad. Podemos decir que esta movilidad virtual se relaciona con el concepto de servicio personalizado al cliente, el cual consiste en un conjunto de procesos y tecnologías diseñadas para atraer, mantener y servir al público convirtiendo así el sector en un espacio lúdico de intercambio de información y no de estadía prolongada.

8. REFERENTES

8.1 Potsdamer Platz

La Potsdamer Platz surge en 1685 como lugar de mercado exterior a la ciudad, junto al camino de Potsdam, al sur de Berlín, en las proximidades de Leipziger Platz, dentro de la ciudad. En 1823 se ordenan ambas plazas y se crea la Puerta de Potsdam, y en 1838 se crea en ella una primera estación de tren. A mediados del XIX Potsdamer Platz se convierte en el corazón de la ciudad, centro de la actividad de la misma, y se llena de comercios,

cafés y hoteles. En 1924 se instala aquí el primer semáforo de Europa siendo considerada la plaza más transitada del continente.

En el siglo XX la aparición del automóvil conllevó a un congestionamiento de este nodo, por lo que se en 1924 instaló aquí el primer semáforo de Europa. La plaza quedó totalmente destruida por los bombardeos al final de la Segunda Guerra Mundial, y en el eje de la división de la ciudad entre los sectores soviético y norteamericano, después de estos acontecimiento se convirtió en el límite de la ciudad y se le catalogo como la tierra de nadie

La reconstrucción de este distrito duró casi 10 años y al momento que se inicio el área estaba completamente vacía ya que los arquitectos solo contaban con las referencias históricas del lugar. Los 19 edificios que se encuentran en el área de Daimler Chrysler fueron construidos de acuerdo al diseño de varios equipos internacionales de arquitectos liderados por el muy afamado Renzo Piano. Hoy en día podemos encontrar gran cantidad de oficinas, restaurantes, exposiciones, tiendas, hoteles y apartamentos, todos ellos con un alto diseño acorde con las demás construcciones del lugar. Este distrito dota a Berlin de un contraste entre lo tradicional y lo moderno tan acentuado que les será imposible encontrarlo en alguna otra ciudad europea

8.2 Shangai

Shanghai está situada en el delta del río Yagtsé, en la parte oriental de China. Ha recuperado su histórico papel como principal centro económico y financiero del gigante asiático y se esfuerza por convertirse en el mejor escaparate del país más dinámico del mundo y los rascacielos están necesariamente ligados a esta transformación, ya que en las últimas dos décadas se han levantado más de 4,000 edificios que superan los 100 metros de altura, y hay cerca de otros 2,000 planificados

En el momento que la Dinastía Han comenzó a desarrollar la pesca y la industria de la sal, Shanghai comenzó a cobrar importancia económica. Luego, en el Siglo XII se había convertido en un centro destacado de la industria del algodón. La ciudad de Shanghai nació en su barrio sur. Desde mediados del siglo XIII hasta comienzos del siglo XX, Este barrio viejo, donde estaba el ayuntamiento municipal, era el centro político, económico y cultural de la ciudad pero, no fue sino hasta 1553 que Shanghai comenzó a ser considerada ciudad, cuando se construyó una muralla alrededor de ésta. Por su situación estratégica, para principios del Siglo XIX, Shanghai, se convirtió en la principal ciudad comercial de China gracias a que las transacciones se facilitaban con el occidente y para 1842 el gobierno

británico exigió a China que Shanghai se abriera para intercambios con el extranjero.

La transformación de Shaghai comienza en 1990, cuando el entonces presidente chino y ex alcalde de Shanghai, convirtió el área rural de Pudong (orilla este del Huangpu) en una zona económica especial experimental. Su apertura al capitalismo atrajo a la inversión extranjera y permitió la transformación del paisaje urbano. El proceso de modernización acarrea la desaparición de barrios enteros de casas tradicionales. El consiguiente desplazamiento de miles de familias, para ceder su espacio a los nuevos colosos de cemento, acero y cristal. Estos, a su vez, concentran a la población en espacios verticales, ahorrando energía y superficie y haciendo más eficientes las comunicaciones y el transporte.

9. RECUPERACION URBANA

La recuperación urbana se alude a la variedad de intervenciones que un gobierno puede emprender para mejorar las condiciones e intensificar el uso de una zona urbana ya existente para acomodar población y actividades económicas.

Cuando hablamos de términos tales como mejoramiento o renovación nos referimos a las acciones sobre el entorno construido. Por otro lado términos como rehabilitación, revitalización, regeneración y recuperación profundizan aun mas en el tema de la connotación económica y social sin olvidar es aspecto del entorno construido. Podemos decir más específicamente que se utilizara el termino *Recuperación* como aquel equilibrio que es necesario lograr entre las intervenciones de preservación de estructuras existentes y el reemplazo o transformación de otras para lograr los objetivos de desarrollo socioeconómico y aprovechamiento pleno de áreas centrales

Finalmente entonces es un proceso a través del cual se promueve el mejor uso en términos sociales y económicos de una zona urbana central que padece deterioro social, económico y físico e infrautilización de sus activos, edificios, suelo, infraestructura o espacios públicos.

Esto requiere un liderazgo público y la participación activa de todos los actores interesados para mitigar los impactos negativos del proceso sobre la población de ingresos bajos y otros grupos vulnerables que usan estas áreas. Este desarrollo económico proviene del crecimiento de las actividades existentes y de nuevas actividades atraídas al área tanto por la ventajas de localización como por la recalificación del suelo o la Puede

ser un objetivo claro y explícito como puede ser una parte de un conjunto más amplio de intervenciones para dar nuevo dinamismo económico a toda la ciudad creando así una nueva imagen urbana removiendo así las externalidades negativas. Las mejoras en la accesibilidad a las áreas de recuperación, el mejoramiento de los servicios públicos, el mejoramiento de los espacios públicos son intervenciones que contribuyen a cambiar la imagen de las áreas deterioradas, además de entregar mejores condiciones objetivas para el funcionamiento de empresas productivas o de servicios

Cuando hablamos de la recuperación urbana dentro de lo que compete al espacio público nos referimos a la asignación eficiente de usos del espacio de las calles entre usos peatonales, de circulación y estacionamiento de vehículos y de instalación de actividades comerciales callejeras, incluye así mismo mejoras en el mobiliario urbano, pavimentos y señalización, y la apertura de nuevos espacios públicos de recreación y esparcimiento en áreas donde a veces impera una gran densidad de edificación. Otra estrategia de revalorización utilizada es la construcción de parques o equipamientos de alta frecuentación pública. Estas obras son capaces de generar externalidades positivas a un sector de la ciudad

Así pues la manera en la cual se va a abordar el problema de interés es a través de la recuperación urbana específicamente desde cuatro perspectivas claras de desarrollo las cuales no arrojaran unos lineamientos de intervención de acuerdo al cruce de aquellas variables de análisis. El objetivo es entonces poder tener una mirada del sector de análisis como escala macro y poderlo comparar con el lugar de intervención como escala micro desde las mismas variables y de allí poder finalmente sacar una conclusión de intervención.

Las cuatro variables de análisis serán Accesibilidad y Movilidad, Medio Ambiente y Espacio público, Flujos Peatonales y finalmente la Economía y Cultura.

10. DESARROLLO

10.1 Plan Centro

El sector de análisis está enmarcada por el norte por la calle 39, por el sur por el límite del proyecto de ciudad salud, por el oriente por el borde de los cerros y por el occidente por la carrera 30. Uno de los documentos base para el análisis desde la perspectiva global hasta el área de estudio específica es el Plan Zonal Centro. Este plan cubre 1.730 Ha en 4

localidades, en las que se encuentran 9 Unidades de Planeamiento Zonal y 59 barrios.

Dentro de los objetivos principales del Plan es tener un Centro sin indiferencia: La inclusión social es uno de los ejes del plan zonal. El Centro de Bogotá debe consolidarse como un territorio organizado de oportunidades distribuidas con equidad que encuentre los mecanismos para afianzar y fortalecer su capital social, ofreciendo las condiciones para contener la diversidad cultural y las múltiples intenciones que configuran su dinámica social, económica y espacial. Lo anterior implica que el Centro siga manteniendo una función central de importancia estratégica en el contexto de la red de centralidades urbano-regionales.³

San Victorino se encuentra ubicado en la localidad de Santa Fe la cual tiene una extensión total de 4.487,74 hectáreas (ha), de éstas 3.802,72 ha están catalogadas como suelo rural y 685,02 ha son suelo urbano. En estos dos suelos se localizan en total 3.896,94 ha de suelo protegido. Esta localidad no tiene suelo de expansión. Es necesario indicar que siendo este un barrio inminentemente comercial, son muy pocos los residentes y en su mayoría son dueños o empleados de locales y vigilantes. La población comerciante aumenta en un 90% de la población de residentes. La población flotante encontrada dentro de las 4 localidades es de 1,7 millones en donde San Victorino tiene alrededor del 30% del total y es esta la cual le da el carácter de ser el sitio más visitado por la gente para realizar sus distintas compras de todo tipo.

10.2 Caracterización

1. Accesibilidad y Movilidad

La zona del centro podríamos dividirla en dos sectores de acuerdo a las vías que encontramos en sentido Norte-Sur. La séptima, Av. Caracas y Carrera 10ma crean dos sectores importantes. Un sector oriental intervenida por los procesos históricos y uno occidental más reciente, alejada de los Cerros, que es un sector de evolución más reciente, en diferentes momentos a lo largo del siglo XX. Existen vías arterias urbanas y de malla vial intermedia que articulan el centro con la región y el resto de la ciudad de manera perpendicular: Av. Jiménez, calle 26, calle 19, calle 1ª, calle 39, Av. Comuneros.

Dentro de estos dos sectores existen otra serie de subsectores creados ya sea por su uso o la actividad predominante en la zona, por ejemplo el subsector del Centro Histórico y el sector de Las Cruces, tiene una malla

³ SECRETARIA DISTRITAL DE PLANEACION, 2005. Documento de Soporte Técnico Plan Zonal Centro, Bogotá

vial intermedia y local muy angosta con un sector intermedio de topografía inclinada y que impide el desarrollo vial en sectores de la Av. Circunvalar ligados a la calle 6ª en Las Cruces. En este sector del centro histórico la problemática del espacio público, en relación con la movilidad, se ve desde dos perspectivas, la primera por su propia morfología de calles coloniales angostas, con andenes angostos, sin antejardín, donde las vías no están preparadas para recibir la presión del tráfico.

Imagen 1. Sectores Principales

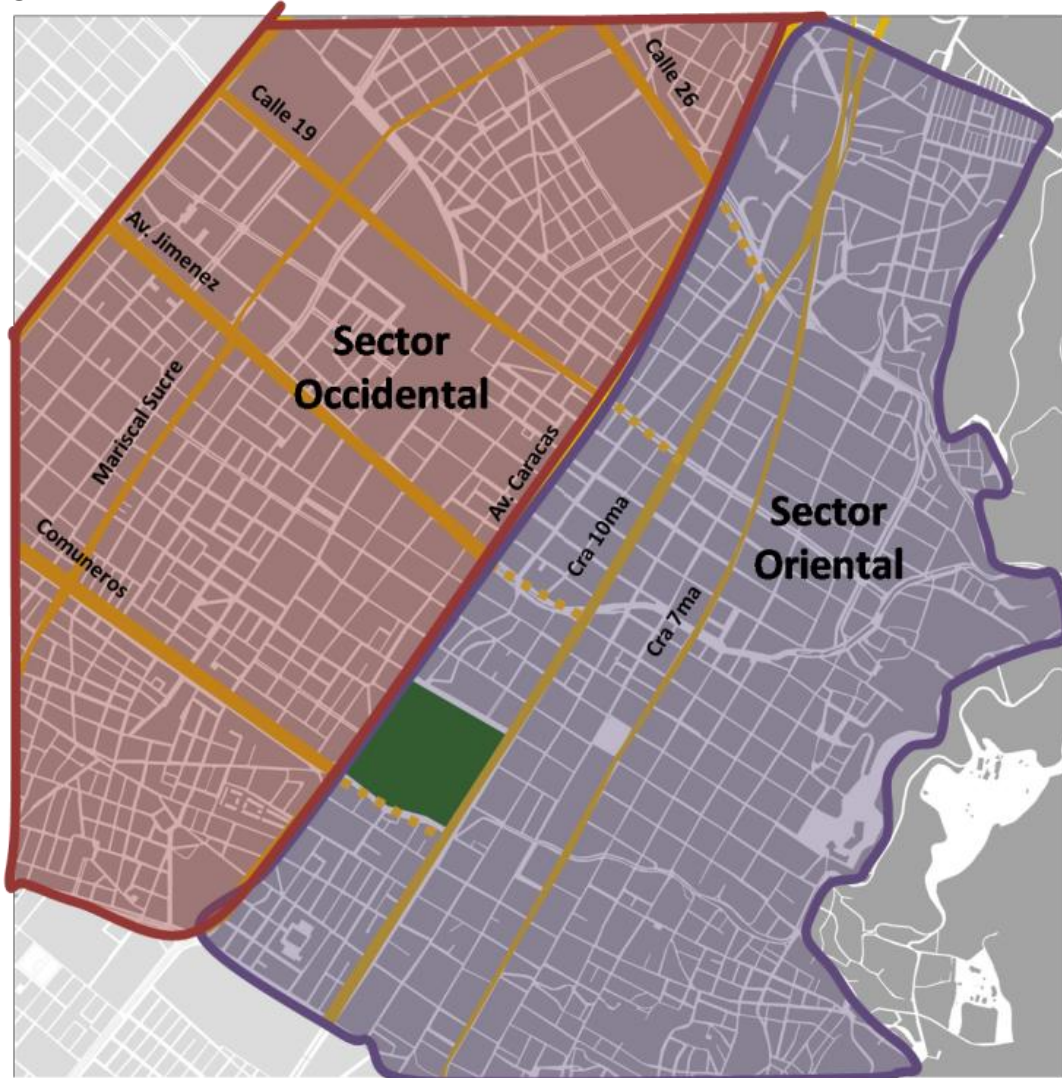
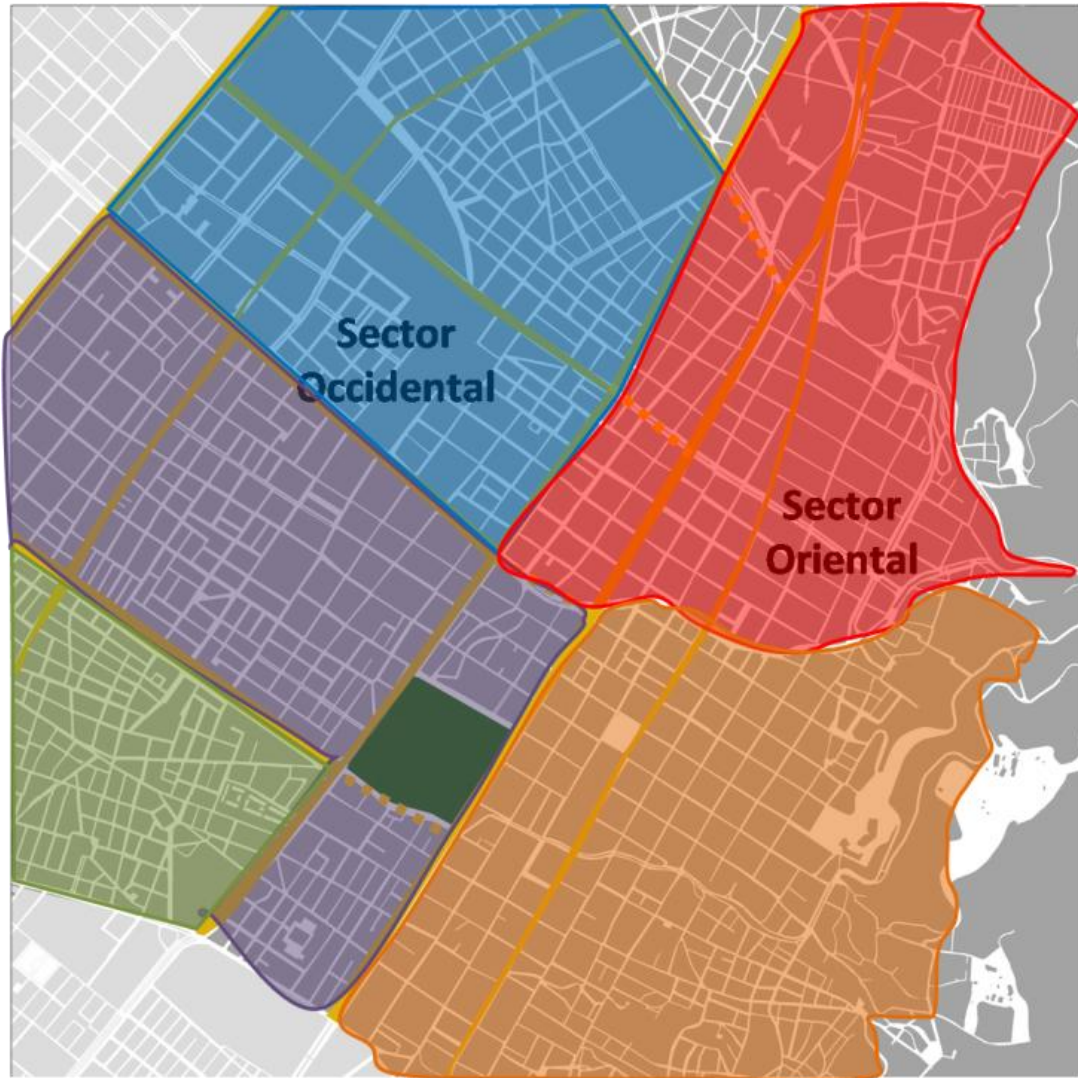


Imagen 2. Subsectores



El eje ambiental siendo un icono a nivel de estructura de espacio público, ocasionó la expulsión de un volumen de tráfico importante y lo desplazó hacia la vías anexas paralelas, particularmente las calles 17 y 18, antes de la 19 al norte, por el sur las calles 13, 12 y 11, hasta llegar a las calles que se acercan a la 6ª en el sentido oriente - occidente, y particularmente las carreras 3ª, 4ª y 5ª, en el sentido norte - sur. Estas vías están saturadas por la actividad estudiantil, hay sobreoferta de parqueaderos, baja irrigación de rutas de transporte público y el espacio público es escaso para la actividad que registra el sector. De otra parte, la presencia de la actividad estudiantil genera necesidades peatonales importantes que no se han resuelto, incrementando el nivel de accidentes de peatones y la congestión vehicular

Otro subsector va de la Av. Caracas a la carrera 30 y de las calles 1ª y 6ª a la Av. Jiménez, es un sector atravesado solamente de norte a sur por el par

vial de la Av. Mariscal Sucre, que aunque tiene un trazado complicado se constituye en la opción más conveniente para irrigar esa zona en sentido norte sur, junto con la carrera 24, paralela a la carrera 30, que llega hasta la calle 26 y conecta con la Av. de Las Américas; este sector tiene una malla vial intermedia bastante regular en su trazado y baja presión de movilidad.

Un tercer subsector lo constituye el área comprendida entre el eje de la Av. Jiménez y la calle 26, entre la Av. Caracas y la carrera 30, esta zona tiene en algunos sectores, y en particular alrededor de la Estación de La Sabana, una estructura vial desordenada. Hacia la carrera 30 el tejido se hace menos denso, con loteos de mayor tamaño, vías intermedias que solventan la irrigación del sector, pero que en algunos sectores es deficiente, particularmente cerca al DAS, en Paloquemao, y en el sector de las ferreterías, donde la presencia de vehículos pesados e institucionales son un factor de complicación de la circulación en esa zona.

Por el sector de Teusaquillo y al nororiente Quinta Camacho y con el Centro Internacional en medio, tiene una malla vial secundaria discontinua, difícil de conciliar con las actividades locales, con problemas de ocupación del espacio público por parqueos, con déficit de andenes, y hacia el oriente con ejes como las carreras 4ª y 5ª, que se están tomando como parqueos para las actividades económicas que se dan allí, generando problemas ya que la mezcla de los usos en este sector, que varían entre residencial y mixto, con fuerte presencia de servicios en el sector están ejerciendo una fuerte presión sobre la infraestructura vial.

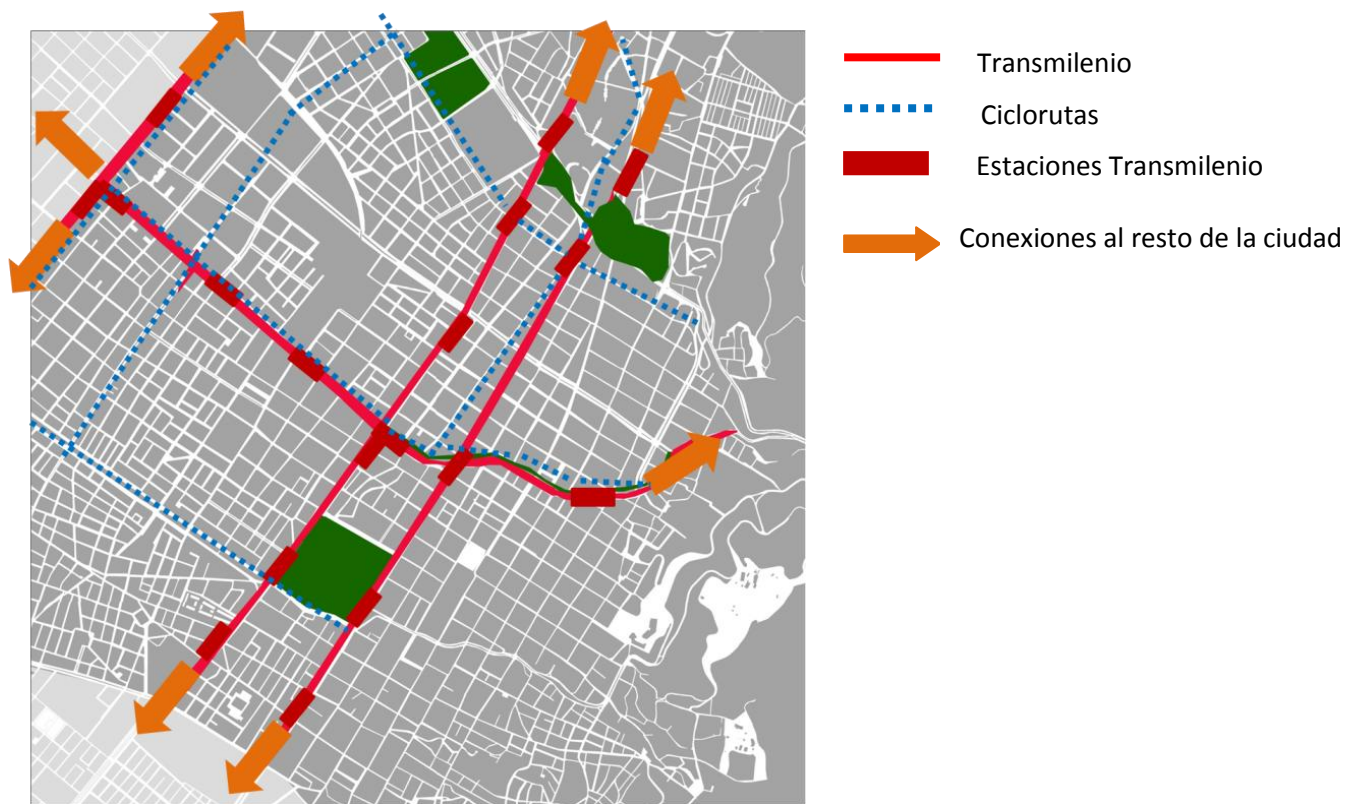
El sector que más nos interesa es el localizado al sur del Centro Histórico, comprendido por Los Mártires y San Victorino, hasta el barrio Ricaurte, en donde hay una fuerte presencia de las actividades comerciales de carácter metropolitano y regional, donde encontramos desde insumos como de productos y manufacturas, mezclado con industrias de todo tipo hasta fábricas, bodegas, talleres y almacenes, que componen el grueso de los usos del sector, con comercio local para el escaso volumen de población residente. En este sector la malla vial ha sido fuertemente impactada por las actividades económicas, la invasión del espacio público, el parqueo de vehículos en andenes, los vendedores ambulantes, concentrados sobre todo en los principales ejes viales comerciales, todo esto acompañado de alta población flotante, habitantes de la calle y delincuencia urbana, que causan una sensación de inseguridad, que se hace extensiva a todo el Centro de la ciudad.

El Plan Vial del POT, incorpora las denominadas vías arterias urbanas construidas y proyectadas. Dentro del área de Plan Zonal encontramos

que 187,84 Ha (el 10,9% del total del área) que corresponden a los 73 Km. de vías arterias, de los cuales 40,97 Km. corresponden a vías construidas (66,8%), 12,15Km. (19,8%) a vías parcialmente construidas y 8,2 Km. (13,4 %) a vías no construidas.

Según la Encuesta de Movilidad hecha en el 2005, en Bogotá se realizan al día 9'689.027 viajes en total. Los resultados revelan que el transporte público, entre transporte colectivo y TransMilenio, moviliza más de la mitad de los viajes en la ciudad eso es un 57,2%. También podemos decir que los viajes a pie tienen una alta participación con el 15,1%, seguido de los viajes en vehículo particular con un 14,7%. Los taxis aunque no se crea representan el 3,7%, la bicicleta el 2,2% y la moto un 0,7%, y otros modos no especificados tienen un alta incidencia a comparación de los taxis, bicicletas y motos con un 6,3%. Todos estos actores de la movilidad tienen algo en común: compiten por dos bienes escasos que son, el aire limpio y la infraestructura. El primero, altamente contaminado, en su mayoría por las fuentes móviles y, la segunda, en condiciones deficientes: cerca del 75% de la malla vial bogotana se encuentra en estado malo o regular, según las cifras del IDU.

Imagen 3. Condiciones de Accesibilidad



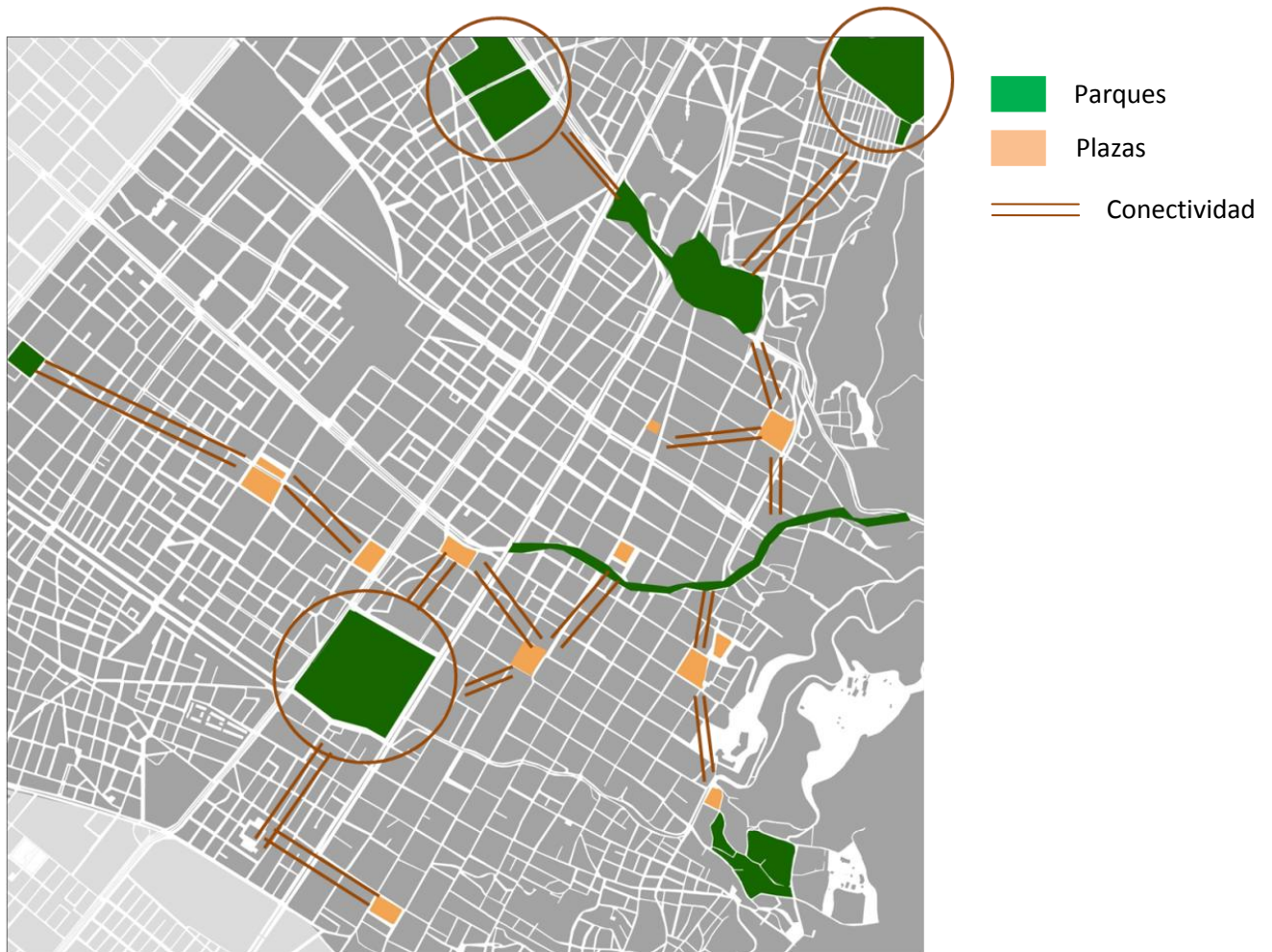
Es el conjunto de espacios urbanos conformados por los parques, plazas, vías peatonales y andenes, controles ambientales de las vías arterias, el subsuelo, las fachadas y cubiertas de los edificios, las alamedas, los antejardines y demás elementos naturales y contruidos definidos en la legislación nacional y sus reglamentos.

Los elementos de la Estructura Ecológica Principal contenidos en el área del Plan Zonal que más se destacan, por la importancia a escala urbana son, el Parque Nacional como continuidad de los Cerros Orientales en la estructura urbana, el Canal del Río Arzobispo, el Parque del Renacimiento y el Parque Tercer Milenio. Adicionalmente elementos tales como el Park Way, el corredor del eje ambiental hacen parte a nivel personal del análisis de la estructura ecológica y son puntos neurálgicos a la hora de hablar de conexiones a nivel de alamedas o corredores ecológicos.

El Sistema de Espacio Público, contiene la red de ciclorutas, parques metropolitanos, los parques urbanos, los parques zonales, vecinales y de bolsillo, plazas públicas y otros espacios públicos representativos, las alamedas y los controles ambientales de los ejes viales, articulados con los elementos constitutivos de la estructura ecológica urbana y regional, es decir, los cerros orientales y el sistema hídrico.

Si se piensa en los espacios públicos, el inventario de casos en los que es posible notar cambios en Bogotá, ya va en más de 20: la Avenida Jiménez con su eje ambiental; los andenes de la 15 que hoy permiten pasear con tranquilidad por el norte; los humedales que tienen en muchos casos una cara distinta que permite recreación pasiva y trabajo ambiental, gracias al cuidado de sus vecinos; tantos parques que antes eran zonas de peligro y hoy se han convertido en una opción para muchos.

Imagen 4. Conectividad de plazas y parques



Parques

Dentro del ámbito del Plan Zonal el conjunto de parques, de las diferentes escalas, corresponde al 13,25 % de total del área, equivalente a 127.3 Ha, excluyendo las áreas correspondientes a rondas de manejo de quebradas y los Cerros Orientales. De lo anterior se infiere que se tiene un total de 5.2m²/hab - zonas verdes por habitante.

Si bien la zona Centro con proyectos como el Parque Tercer Milenio y el Parque del Renacimiento ha mejorado los indicadores de espacios verdes por habitante, es necesario tener en cuenta que la población flotante es significativa en la zona Centro, especialmente en las zonas donde hay mayor afluencia como en las universidades y las zonas de comercio. Así es necesario compensar la densidad de población con espacios libres y verdes, para lo cual se tendría un recurso importante la articulación de los Cerros Orientales con la red de espacios verdes urbanos, como lo proponen proyectos como el Ecoparque de la Industria Gráfica y el Parque de la producción limpia.

Plazas, Senderos y Alamedas

El sistema de espacios públicos del Centro ha tenido una reactivación importante con la construcción de proyectos como el eje ambiental de la Avenida Jiménez, la recuperación de la Plaza de San Victorino y la Plaza España, que han incidido positivamente en la recuperación del entorno urbano. El sistema de plazas urbanas, sin embargo, aún es precario teniendo en cuenta los altos volúmenes de población flotante en algunos sectores del Centro. Se cuenta con una oferta media de plazas públicas, a la cual se suman las alamedas y vías peatonales como la calle 14 entre carreras 10 y 5ª y la calle 12 entre carreras 9 y 5ª. Todos estos espacios, situados en su mayoría al oriente de la Avenida Caracas, se perciben como inconexos ya que no existe una red claramente constituida.

3. Economía y Cultura

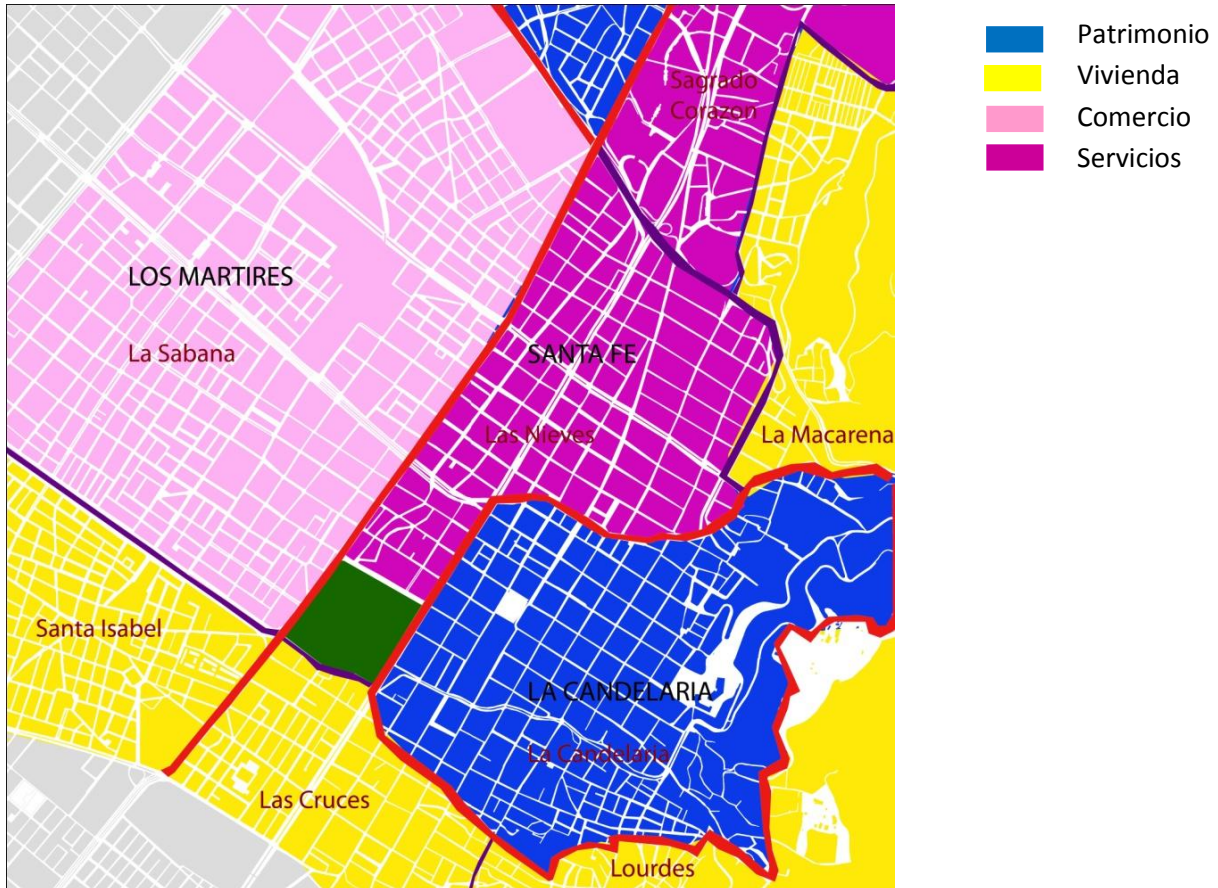
El sector se caracteriza por la diversidad de actividades y expresiones culturales que allí se manifiestan. Vemos dos grupos principalmente, están los vendedores, los vendedores informales que se ubican en las calles y la presencia de habitantes de la calle que afectan la seguridad del sector, ellos son parte fundamental del desarrollo del barrio, debido a que hace unos años, la calle del cartucho se encontraba donde hoy en día es lo que conocemos como el Parque Tercer Milenio.

De acuerdo con la distribución de establecimientos por rama de actividad económica según DANE, la actividad económica predominante es la comercial, en segundo lugar servicios comunales (universidades, servicios del gobierno, de salud, entre otros), y el tercer lugar de importancia lo ocupa el sector industria. Por número de establecimientos la distribución es la siguiente: en el sector se ubican un total de 21.827 establecimientos con actividad económica, de los cuales el (67%) pertenecen al comercio, 14.762 establecimientos, mientras que los sectores de servicio comunitario representan el 11% ,2.317 establecimientos.

La composición sectorial de la actividad económica informal se caracteriza por la mayor participación del comercio al por mayor y por menor. Dentro del área del Plan zonal entre el 57% y el 66% de los vendedores ambulantes se ubican en la zona limitada por las calles 6 y 19, la carrera 3 y la Av. Caracas. En la jornada matutina, la venta de confites concentra el mayor número de vendedores con un 23%, seguida por la cacharrería con 11.2% y papelería un 9.1%. Para la segunda jornada poco más del 40% de los vendedores callejeros se dedican a la confitería y la cacharrería con un 20.4% y 20.5% respectivamente, el 10.4% vende prendas de vestir y el 8% vende comida. Resulta interesante el cambio en

la composición de las ventas en las dos jornadas: el número de vendedores dedicados a actividades de fotografía se incrementa en 280% de una jornada a otra. La venta de farmacéuticos y cosméticos se reduce fuertemente en la jornada vespertina en un 50% menos, el número de vendedores de alimentos y bebidas también presenta una marcada caída con un -23.5% menos.

Imagen 5. Usos



4. Flujos Peatonales

La red peatonal del Centro Histórico busca mejorar las condiciones de movilidad de la zona, disminuir los niveles de contaminación ambiental y dinamizar el centro. Así mismo, busca cómo reconocer y proteger el patrimonio, optimizando la calidad de vida de sus habitantes y de todos aquellos que a diario visitan la ciudad. Los andenes son espacios peatonales destinados a la libre movilización de los ciudadanos. En su diseño, los andenes deben ser continuos y a nivel, sin generar obstáculos con los predios colindantes y tratados con materiales duros y antideslizantes, garantizando el desplazamiento de personas con alguna limitación, respetando los lineamientos de la Cartilla de Andenes del

Departamento Administrativo de Planeación Distrital. Para manejar este tipo de obras y establecer unas metas claras al respecto, se creó en 1998 el proyecto "Andenes, Separadores y Sardineles".

10.3 San Victorino en el centro

En sus orígenes San Victorino era la puerta de entrada a la capital por estar localizado en el cruce de caminos que comunicaban a la ciudad por el Camino de Occidente con Fontibón, Honda, el Río Magdalena, la costa atlántica y el mar y por el norte a través del Camino del Norte, hoy Carrera Trece, con Zipaquirá, Tunja, Pamplona y Caracas. La pieza urbana de San Victorino se origina en los primeros momentos de transformación física de la ciudad de fundación, aproximadamente al finalizar el siglo XVII. La disposición del lugar le dio el reconocimiento de ser conocido como sitio de mercado y comercio. Su rol comercial de PIEZA URBANA surge de las primeras relaciones de la ciudad con la región y el territorio.

Imagen 6. Plano Bogotá 1791

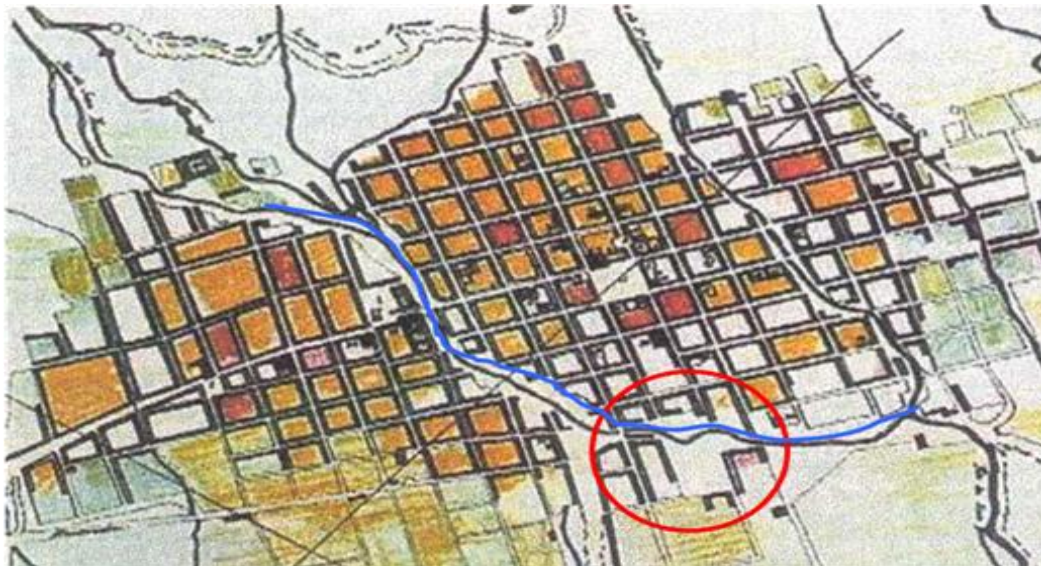


Imagen 7. Plano Bogotá 1810



La plaza en 1791 aparece ya formada y vinculada a la ciudad dentro de su cuadrícula. Es un lugar de encuentro, de paso y de acceso a la ciudad y por lo tanto de fuerte intercambio comercial. En 1810 la zona se encuentra totalmente formada, indicando una serie de construcciones en el área que nos ocupa, con posibles usos comerciales y de bodegaje.

San Victorino tiene una población de residentes de 276 habitantes, eso es un total de 10ha, según el plan centro. Es necesario indicar que siendo este un barrio inminentemente comercial, son muy pocos los residentes y en su mayoría son dueños o empleados de locales y vigilantes. La población comerciante aumenta en un 90% de la población de residentes.

10.4 Caracterización

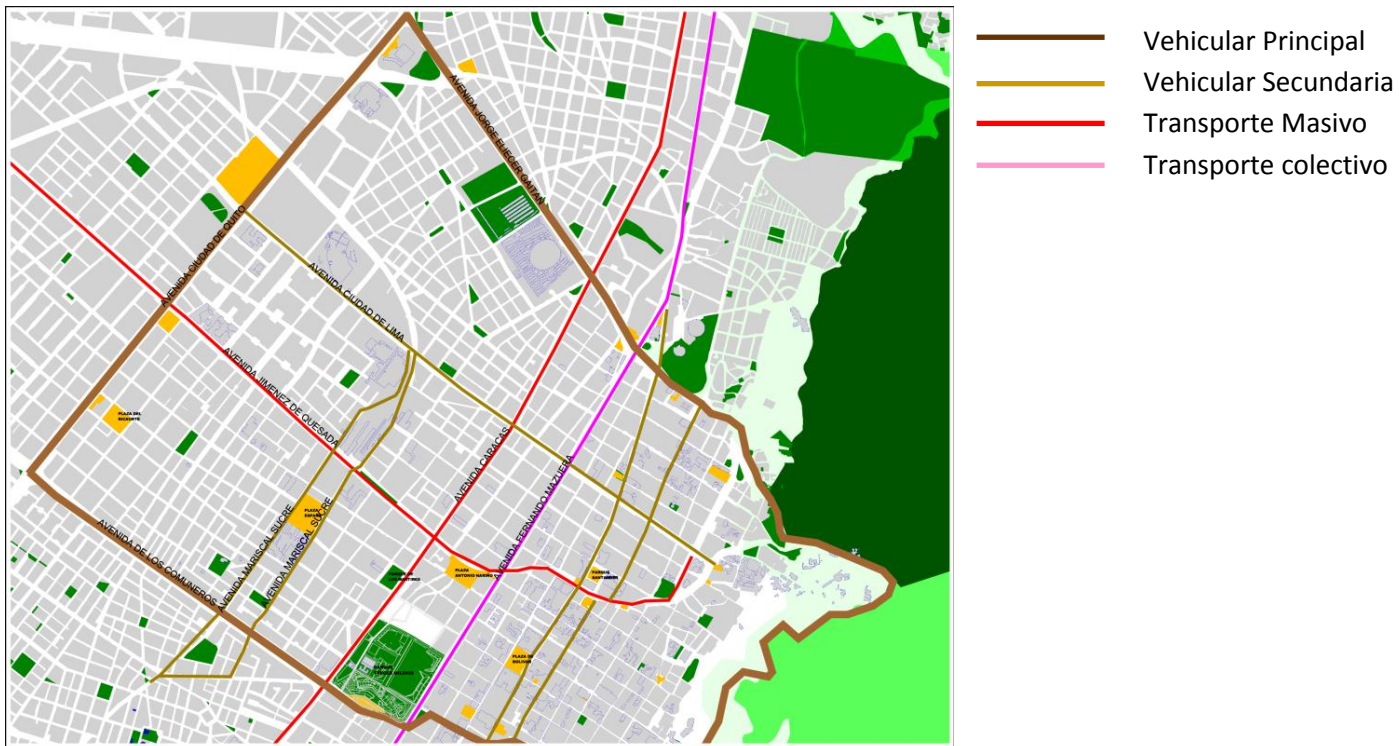
1. Accesibilidad y Movilidad

El acceso al sector se hace principalmente por la Carrera 10ma, la Avenida Caracas y la Avenida Jiménez, teniendo en cuenta que ese acceso se puede hacer ya sea por transporte público o privado. Dentro del sector ya la movilidad se convierte de carácter peatonal teniendo en cuenta que San Victorino es una isla urbana. En cuanto se refiere a la malla vial local, está compuesta por calles y carreras que tienen poca capacidad y nivel de servicio para el tráfico vehicular y peatonal actual. Un esquema de articulación con las vías arterias que debe mejorarse, generando espacios peatonales adecuados, la proyección de zonas de cargue y descargue, un planteamiento para regularizar el ancho de vías y

demás acciones relacionadas con el ordenamiento vial necesarias para proyectar la renovación del sector.

Visualmente el sistema que predomina es el de buses y busetas que transitan sobre la calle 19, la carrera decima y trece, la gran congestión se genera en parte al momento de recoger o dejar pasajeros ya que no existen paraderos establecidos que permitan controlar este tipo de actividades y los conductores realizan paradas continuas disminuyendo la fluidez del tránsito. El sistema de transporte privado de pasajeros es el otro subsistema, este está representado por los vehículos particulares que pasan eventualmente y en periodos no muy largos, por las vías principales y secundarias de la zona. El problema de congestión de este tipo de vehículos particulares se produce en las principales calles es por el uso del taxi, y el vehículo privado. Sumándole el transporte público (transbordo de pasajeros).

Imagen 8. Accesibilidad Vehicular



2. Medio ambiente y Espacio Publico

De una parte, la pieza urbana de San Victorino es el núcleo de partida del eje ambiental de la avenida Jiménez., de otra, se ubica en el cruce de la zona peatonal más importante de la ciudad, en relación con el eje estructural este-oeste del centro tradicional y en medio del paseo ambiental y del parque del Tercer milenio es decir que como pieza comercial ocupa un espacio fundamental en la estructura del centro de la ciudad.

Tabla 1. Indicador espacio publico

INDICADOR M2 ANDEN POR PERSONA			
	CALLE 10 ENTRE CARRERAS 10 Y 14	CALLE ENTRE CARRERAS 10 Y 14	CARRERA ENTRE CALLES 12 Y 9
AREA ANDEN	3.217,44	2.091,55	2154,29
PERSONAS/HORA PICO	3361	2467	2077
M2/PERSONA	0,96	0,85	1,04

Imagen 9. Espacio Público Existente



3. Economía y Cultura

Entre las dinámicas que encontramos del lugar está el diverso comercio de San Victorino el cual se caracteriza por tener zonas para la venta específica de productos, como piñatería, ropa, útiles escolares, artesanías, telas y enceres, ferreterías y comercio mixto.

Por otro lado están los conflictos sociales generados por el expendio y consumo de drogas, que hacen del sector una de las localidades más violentas de la capital, lo cual afecta el comercio y la buena utilización del espacio público existente.

COOMERSANV es una sociedad de los comerciantes de San Victorino que busca en la economía de gran escala generadas en la compra y venta de productos masivos, ofrecer el mejor precio del mercado para que puedan ser competitivos con sus clientes finales. Los beneficios son descuentos en productos por parte de los proveedores, beneficios sociales para el bienestar de sus familias, fondos de ahorro, créditos, capacitaciones. Por otro lado vemos los vendedores informales que se ubican en las calles, plazas ocasionando invasión del espacio público generando problemas de movilidad, seguridad y mal manejo de los residuos, los vendedores formales ubicados en las distintas edificaciones del sector, que se caracterizan por la venta de productos especializados y por último la adjudicación de mobiliario urbano por parte del distrito, para recuperar el espacio público.

Imagen 10. Economía y cultura



CENTROS COMERCIALES		ZAPATOS		BODEGAS	
COMIDAS RESTAURANTES		CUEROS		ESTACIONAMIENTOS	
ALMACEN VARIOS		QUIMICOS		FABRICA	
SURTIDOS CACHARRERÍAS		AGROINDUSTRIA		BANCOS	
PIÑATERIA		FERRETERIA		SUPERMERCADO	
PAPELERIA		PLASTICOS		PARQUE	
FARMACIAS		MATERIALES DE CONSTRUCCION		RECICLAJE	
ALMACENROPA		ELECTRODOMESTICOS		VIVIENDA	
VACIO					

4. Flujos Peatonales

El subsistema vial peatonal es aquel que está conformado por andenes, plazas, parques, redes peatonales, cruces, puentes peatonales y senderos que se deben articular y desarrollar en el marco del sistema de espacio público. Cada una de estas variables genera unos distintos flujos que en el sector de San Victorino se ven mucho más claro debido a que la manera de movilizarse dentro de él es en un 90% a nivel peatonal. La posibilidad de entrar en un automotor existe pero al ser un sector comercial sus dinámicas giran alrededor de la población flotante que se desplaza a pie dentro de él.

Dentro de los objetivos principales de ordenamiento dentro de San Victorino está el de fortalecer los flujos peatonales que favorezcan la actividad comercial y las nuevas actividades residenciales y económicas que se desarrollen. Se refleja un descuido de áreas peatonales, debido a la sobreutilización del espacio público por parte de comerciantes informales.

Dentro del cruce de información presente más adelante se ve como la accesibilidad junto con la densidad de peatones por un lado y de vehículos por otro nos da como resultado aquellos flujos importantes dentro del sector, los cuales se convierten en decisivos a la hora de la propuesta de intervención.

10.5 San Victorino como isla urbana

San Victorino hoy puede considerarse como una isla caracterizada como el centro comercial más intenso del país ya que es el centro de distribución comercial mayorista que vende a redes de distribución nacional, lo mismo que un expendio popular. Su aislamiento se ha venido produciendo paulatinamente, en un principio con la construcción de la Avenida Caracas. El vacío que dejó la demolición de la Plaza de Mercado de Santa Inés no fue renovado sino que generó un mayor deterioro. Por otro lado la concentración de las rutas de buses de la ciudad sobre la carrera

Décima y la construcción del Parque Tercer Milenio que limitó definitivamente su potencial de expansión hacia el barrio Santa Inés y quedando radicalmente aislado de los sectores aledaños.

Se identifica como el sector comercial y centro de abastos de productos y artículos de consumo popular más importante de la ciudad de Bogotá en él se realizan operaciones comerciales de carácter mayorista y minorista con comerciantes locales, regionales y nacionales y artículos de importación, así como con productores y fabricantes de grande, mediana y pequeña escala

Imagen 11. Flujos Peatonales

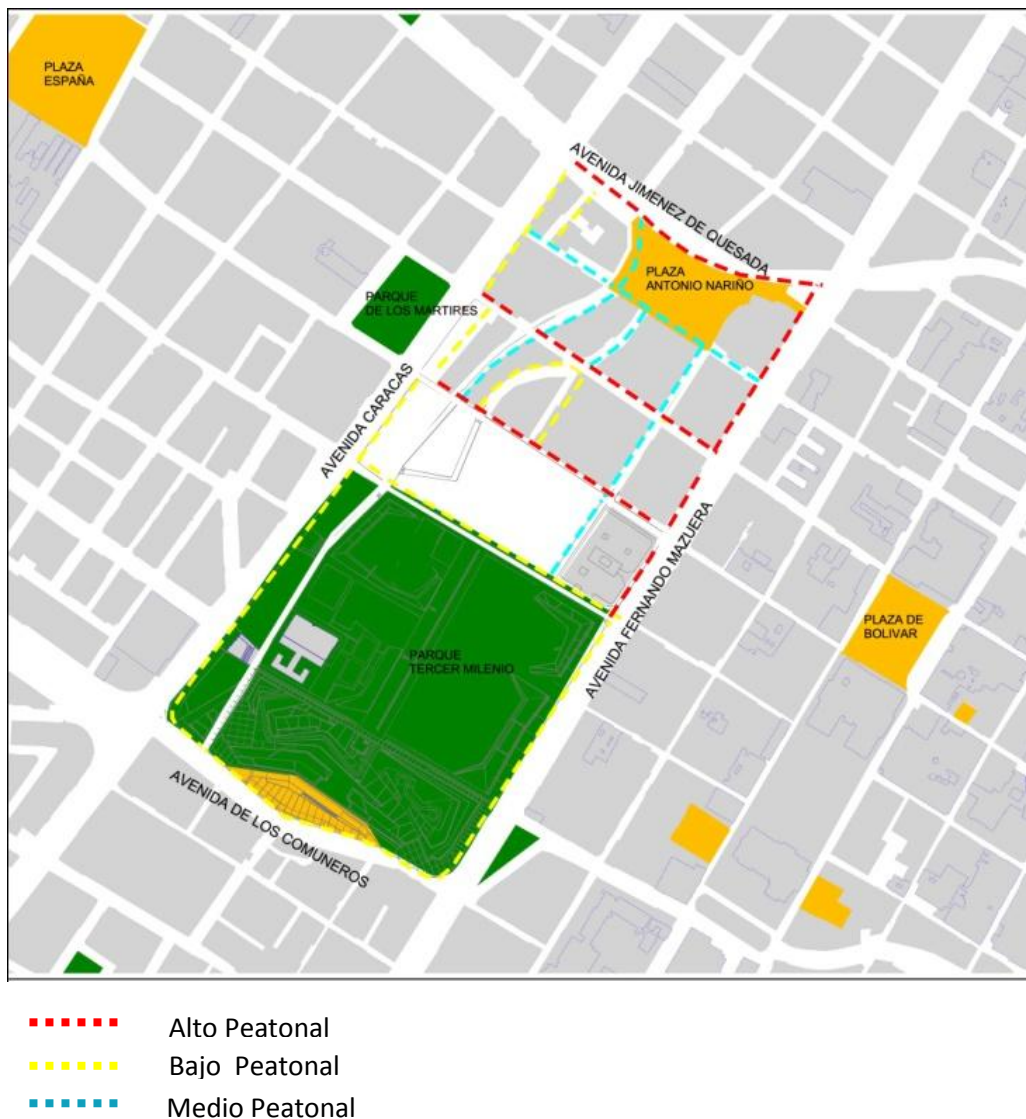


Imagen 12. Flujos Vehiculares



Imagen 13. Puntos de conflicto



Imagen 14. Puntos Neurálgicos

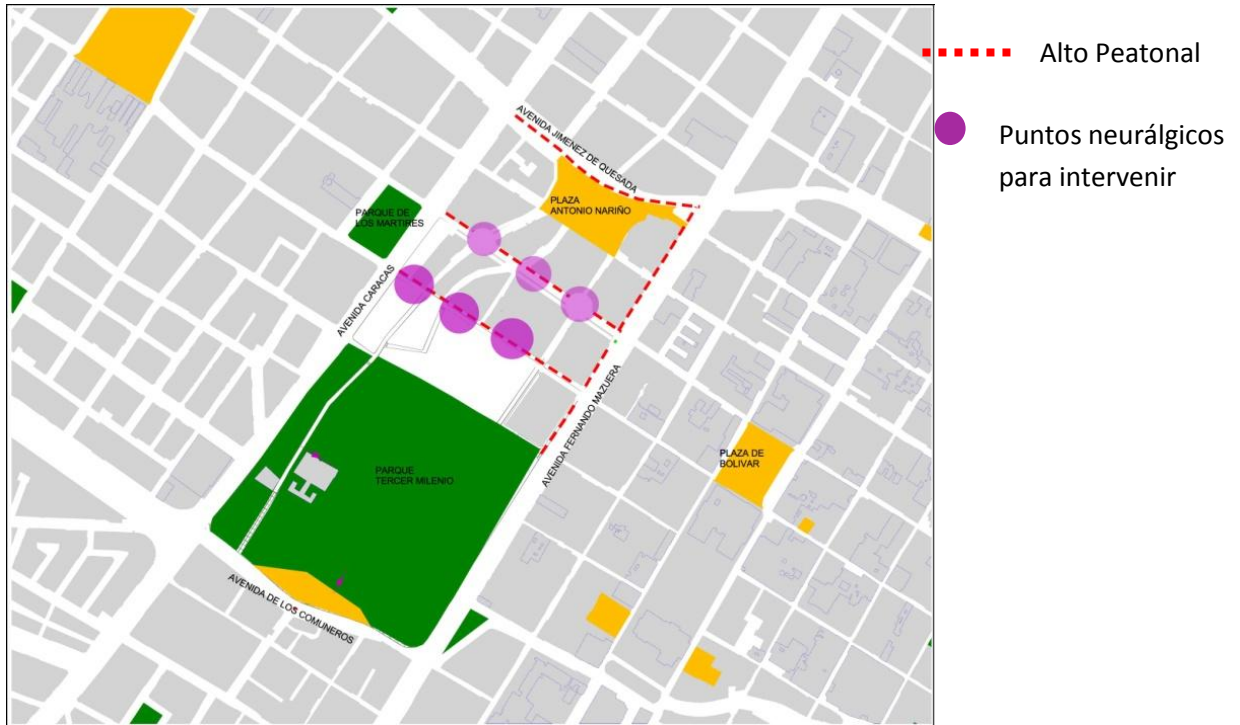
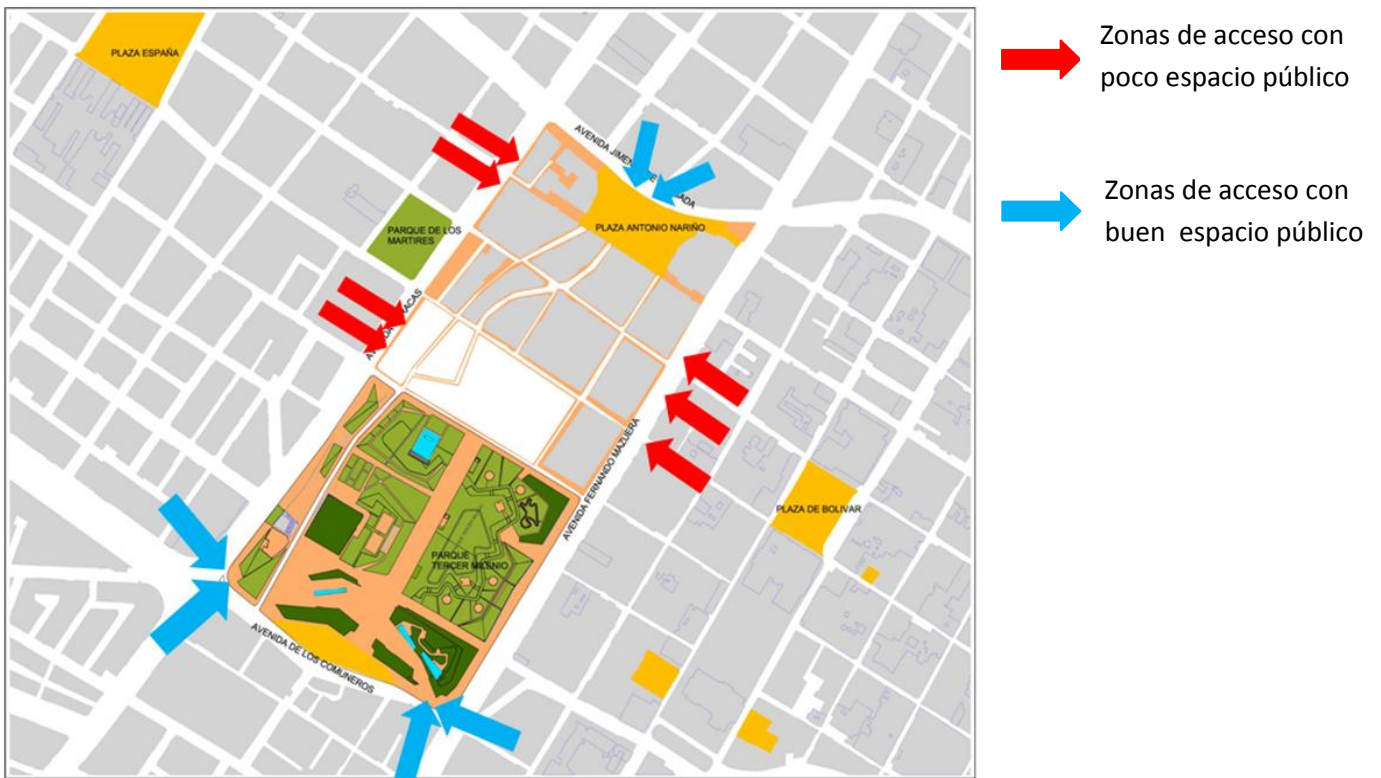


Imagen 15. Recibimiento de Masas



11. IMAGINARIO DEL SECTOR

Con la imagen se busca representar el imaginario del sector, es decir la problemática social a través de una ilustración asociativa en la cual se evidencia el alto flujo tanto peatonal como vehicular que caracteriza la zona, y que particularizan el sector por la congestión, el ruido y la actividad que generan.

El imaginario del sector dentro del contexto de la ciudad tiene características principalmente comerciales y de alto flujo tanto vehicular como peatonal, asociados al tema social de inseguridad y deterioro. El parque Tercer Milenio que además de zonas verdes y de recreación, cuenta con gran actividad comercial y es un referente histórico dentro el contexto general de la ciudad

Imagen 16. Imaginario del Sector



La conformación del espacio público en nuestras modernas ciudades, con énfasis en la circulación vehicular y en el flujo rápido de automotores, ha descuidado esta relación existente entre la actividad comercial, los espacios de encuentro y los flujos peatonales. En este proceso, el mercado, con su consecuente "vida en la calle", se ha convertido en algo estrictamente controlado, con todas las actividades e interacciones

humanas reguladas por guardias de seguridad. El mercado desapareció literalmente de la escena pública para trasladarse a la esfera privada. El siglo XX ha supuesto, además, un cambio decisivo en las condiciones de uso de la ciudad como lugar de reunión e intercambio de información. La comunicación, el encuentro en la calle, es el más grande legado de la ciudad romana.

Más que el desarrollo de la ingeniería, la posibilidad de establecer vínculos y afectos a partir del encuentro en la calle, consiguió que los individuos pudieran reconocerse mutuamente y así generar una comunidad construida desde el espacio público. Esta condición, propia de la calle, debería marcar posteriormente una diferencia en las formas de construir el espacio urbano, como expresión propia de una comunidad y los consecuentes procesos de identificación y apropiación del espacio en la ciudad.

12. PROPUESTA URBANA

En este proyecto se materializa la visión de lo que debería ser esta zona dentro de una nueva visión para el centro de la ciudad. El propósito pues es entender la totalidad del sector como un sistema y una cadena de espacios y actividades simultáneas, independientes pero a la vez vinculadas entre si como si fuesen partes de una única ciudad.

- **San Victorino como centro metropolitano**

Deben contribuir a reforzar las características propias del centro como son la representatividad, la dinámica económica de nivel metropolitano, regional, nacional y su carácter de centro administrativo. La función principal del centro metropolitano es la de ser el centro de la ciudad sin perder la vivencia del sector a escala zonal y local que consolidan el equilibrio del área para esto es necesario que la propuesta involucre la cualificación del espacio público, la mejora de la funcionalidad interna y de la relación con las otras partes de la ciudad, el mejor aprovechamiento del suelo urbano con usos que complementen su función principal

- **San Victorino como ciudad central**

Los objetivos de esta se concentran en promover la inserción de nuevas actividades que se desarrollaran como resultado de la consolidación de Bogotá como polo regional , nacional e internacional. Mejorar las calidades ambientales y disminuir su excesiva ocupación del suelo, jerarquizar la estructura histórica y su interacción con las actividades contemporáneas, mejorar la funcionalidad de la estructura urbana,

solucionar los problemas de movilidad y tráfico. Creación de nuevos espacios verdes que permitan ordenar un nuevo sistema de espacios libres para vincular los Cerros y el aprovechamiento del impacto positivo de los proyectos de transporte masivo para procesos de renovación urbana y reestructuración del espacio público

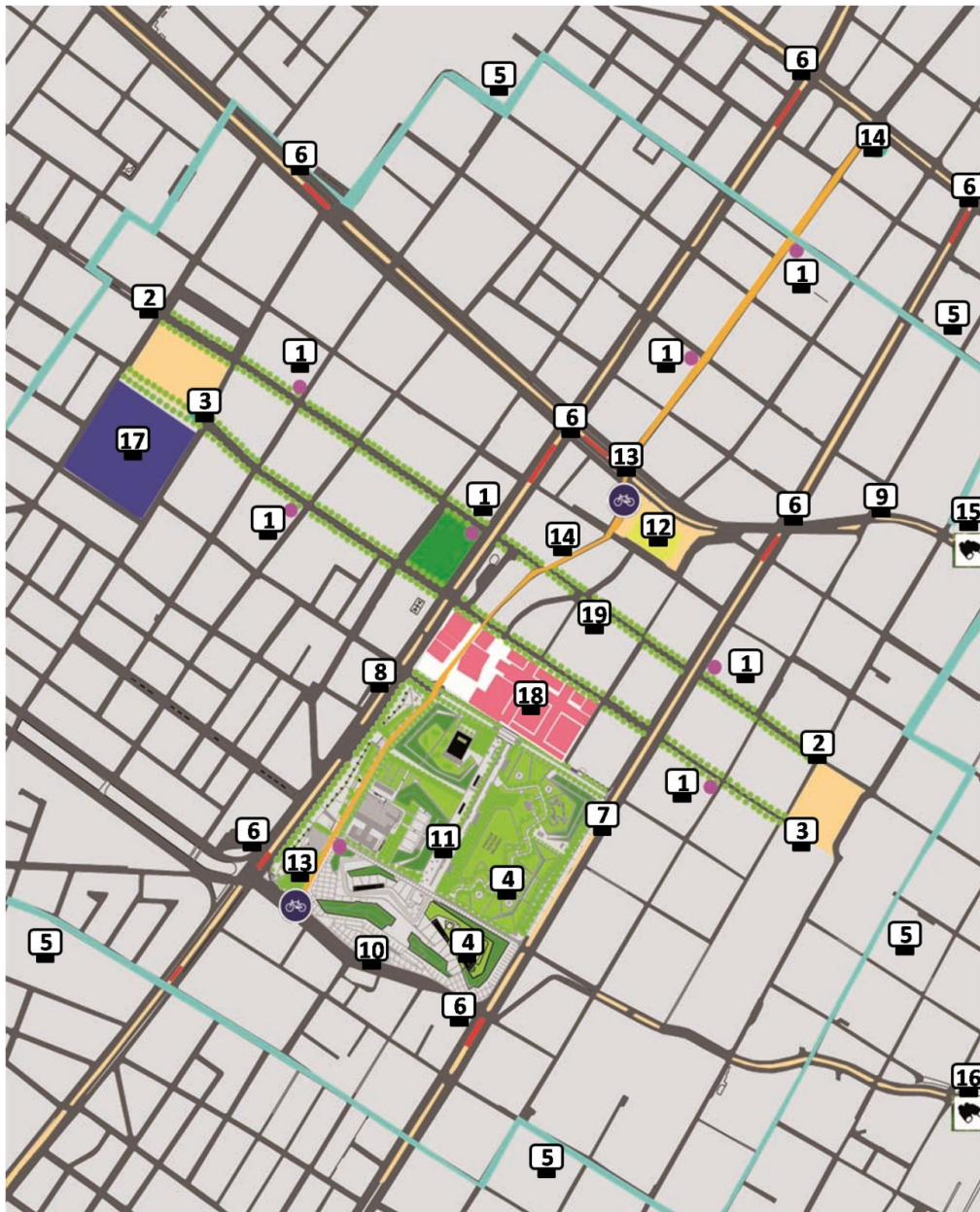
- **San Victorino como centro tradicional**

Para el manejo del Centro Tradicional es necesario integrar la estructura urbana y actividad del sector a los Sistemas Generales de movilidad y espacio público. Mejorar el espacio público, su uso y equilibrio peatonal y vehicular. Aprovechar la gran actividad generada por el comercio y los servicios Institucionales de la educación y la salud para la reactivación del sector

- **San Victorino como imagen de la ciudad**

San Victorino representa en general la imagen típica de la transformación de los centros residenciales de la ciudad colombiana como zonas de comercio popular, con cambios de uso y adaptaciones improvisadas de antiguas viviendas en locales comerciales mostrando una dinámica económica y comercial excepcional. Su aislamiento del centro tradicional, en vez de producir efectos negativos, ha dado por resultado su consolidación total como zona de comercio popular mayorista y minorista, ahora con una delimitación muy precisa y sin posibilidades de expansión, lo que da al recurso tierra un potencial de excepción que debe proyectarse hacia la ciudad del futuro aprovechando al máximo su privilegiada localización. Sin embargo la imagen urbana que presenta el centro tradicional en general es de deterioro.

- | | |
|----------------------------|---------------------------------------|
| 1. Burbujas Comerciales | 10. Avenida Comuneros |
| 2. Paseo de los artesanos | 11. Plaza de la Mariposa |
| 3. Paseo de los Mártires | 12. Parque Tercer Milenio |
| 4. Juegos Infantiles | 13. Sistema Préstamo de bicicletas |
| 5. Cinturón peatonal | 14. Cicloruta "Hacia un nuevo centro" |
| 6. Estaciones Transmilenio | 15. Mirador Los Andes |
| 7. Carrera Decima | 16. Mirador San Agustín |
| 8. Avenida Caracas | 17. Hospital San José |
| 9. Eje Ambiental | 18. Proyecto Cielos Abiertos |

Imagen 17. Propuesta Urbana

13. PLANTEAMIENTO METODOLOGICO

A partir de un cuadro de áreas básico se realizan distintos ejercicios demostrativos los cuales por una parte nos arrojan unas conclusiones de cada uno de los modelos y por otro lado nos llevaran a una conclusión inicial de diseño referente a datos cuantitativos.

El objetivo era poder realizar comparaciones de cada uno de los modelos con variables como:

- Índice de Ocupación
- Índice de construcción
- Área Construida
- Espacio Publico
- Población
- No. De Parqueaderos
- Área ocupada

Tabla 2. Cuadro de áreas

CUADRO DE AREAS BASICO				
	M2	PERSONAS	INDICADORES %	INDICADORES %
AREA BRUTA	128.693,43		100	
AREA PREDIAL	76.213,16		59	100
AREA OCUPADA	66.292,61			87
AREA CONSTRUIDA	253.503,75			100
ESPACIO PUBLICO	34.617,77		69	
Andenes	24.159,91			
Plazas	10.457,86			
PARQUEADEROS	8.575,86	652		11
POBLACION		50.446,00	100	
Dia Normal	19.602,22	17.642		
Madrugon	36.448,89	32.804		

Se utilizo la Relación Urbana como fundamento de análisis donde a partir de distintos modelos demostrativos se llego a unos lineamientos de diseño inicial.

13.1 Modelos Demostrativos

1. **Actual:** Situación de construcción y ocupación de San Victorino hoy en día
2. **Conservador:** Aplicarle la normativa al sector, tanto de parqueaderos como espacio público para verificar la viabilidad de la norma
3. **Englobe por manzanas:** Englobando cada una de las 12 manzanas de manera que se pudiera ocupar y construir a libre albedrio desde tres puntos de construcción uno mínimo, máximo y un modelo

intermedio para explorar y comparar el espacio público vs. el privado

- 4. Englobe pieza total:** San Victorino como una pieza completa para una intervención, como una misma unidad sin manzanas ni predios donde el diseño fue también a libre albedrío

El primer ejercicio que se realizó fue sobre el modelo actual que encontramos hoy en día en San Victorino. Por un lado el ejercicio consistió en aplicar la normativa vigente de parqueaderos de acuerdo a la UPZ del sector. El objetivo de este modelo es poder hacer la comparación sobre lo que existe actualmente construido en parqueaderos y comercio y verificar la viabilidad de la norma frente a lo que esta propondría. La segunda parte del ejercicio consistió en la comparación del espacio público existente frente a la cantidad de gente que ingresa, y permanece en el sector

Imagen 18. Vista aérea 1 situación actual San Victorino



Imagen 19. Vista aérea 2 situación actual San Victorino**Tabla 3.** Metros cuadrados construidos y ocupados actualmente

MANZANAS	M2 CONSTRUIDOS ACTUALES	M2 OCUPADOS ACTUALES
12	253.503,75	66.292,61

Tabla 4. Parquederos actuales vs. necesarios

MANZANAS	UNIDADES NECESARIAS	UNIDADES ACTUALES	UNIDADES FALTANTES
12	5.828	652	5.176

Tabla 5. Cuadro áreas básicas situación actual

MANZANAS	AREA PREDIAL	M2 OCUPADOS	M2 CONSTRUIDOS	PARQ.	PERSONAS	EP
12	76.213,16	66.292,61	253.503,75	652	7.500	45.055,72

El tercer ejercicio que se realizó fue englobando cada una de las 12 manzanas de manera que se pudiera ocupar y construir a libre albedrío. Se hicieron tres modelos distintos de ocupación y construcción. Aquí se muestra el que se escogió para intervenir el sector de San Victorino el cual fue el que tenía la máxima ocupación. El objetivo de estos modelos es poder explorar y comparar el espacio público vs. el privado para así encontrar la relación perfecta entre lo que es construido y lo que es para el público.

Imagen 20. Vista aérea 1 englobe por manzanas



Imagen 21. Vista aérea 2 englobe por manzanas

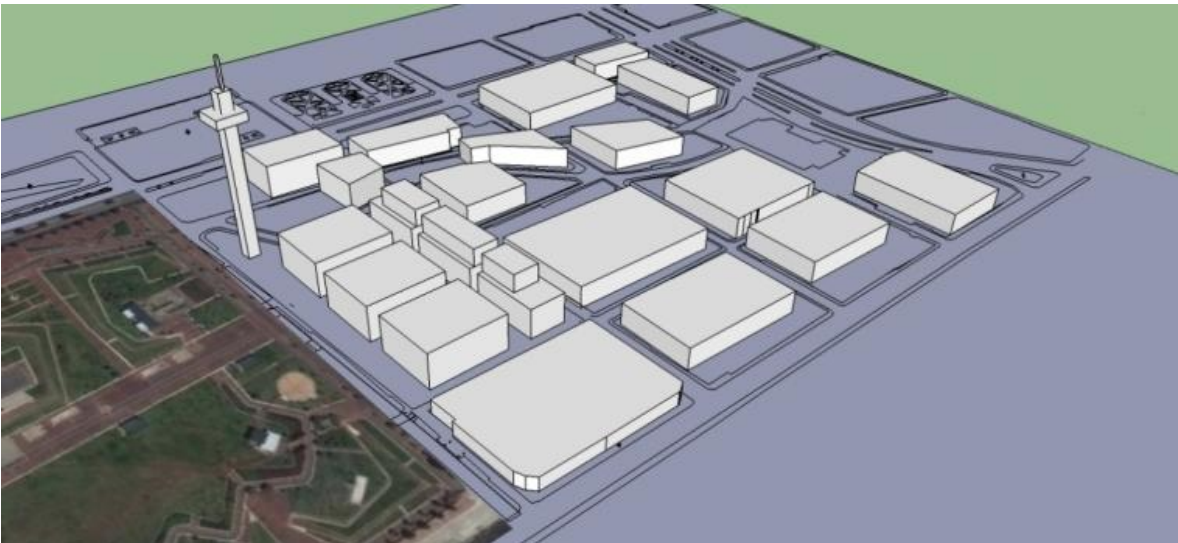
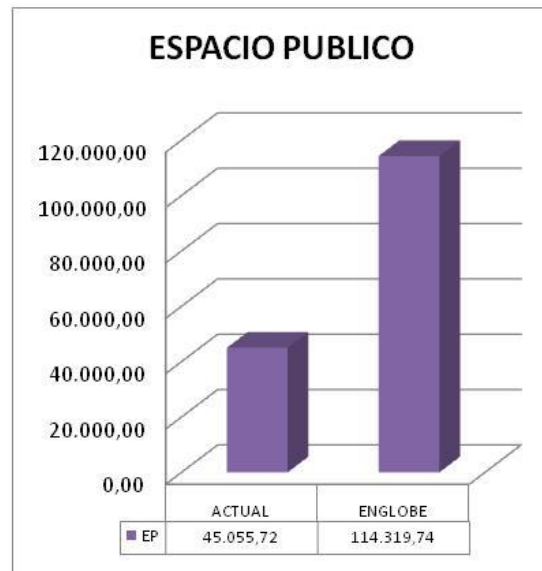
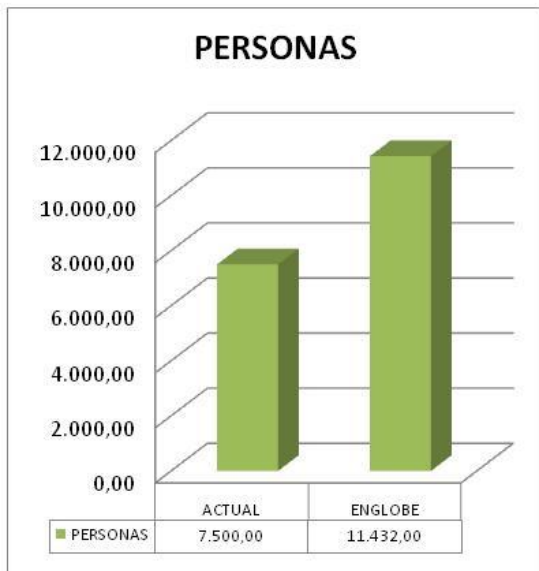
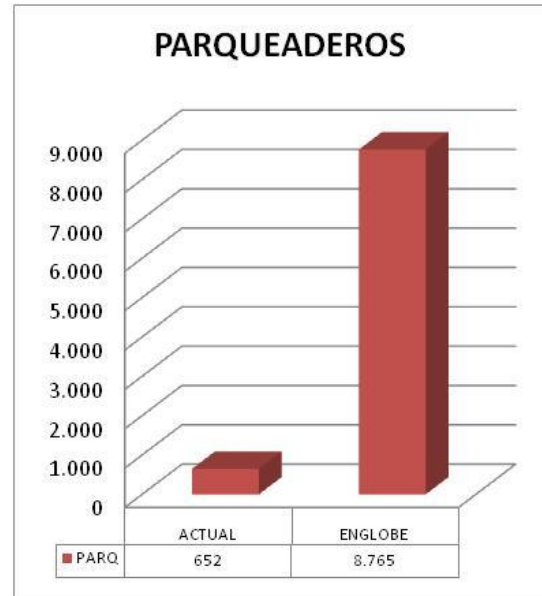


Tabla 6. Cuadro áreas básico englobe por manzanas

manzana	area predial	IO	m2 ocupacion	altura	area construida	Parq.	Personas	EP Exigido	EP Total
12	76.213,16	0,6	45.727,90	5	228.639,48	8.765	11.432	114.319,74	75.540,98

Tabla 7. Gráficos comparativos



14. LINEAMIENTOS DE INTERVENCION

Tabla 8. Cuadro de conclusiones comparativas

MODELO	M2 CONSTRUIDOS	PARQ.	SOTANOS	PERSONAS	EP
ACTUAL	253,503.75	652	-	7.500	45,055.72
CONSERVADOR	194,569.34	2,786	-	8,574	85,739.81
MANZANAS	320,095.27	12.270	3	16,005	160,047.64
PIEZA TOTAL	578,331.84	22,169	6	28,917	289,165.92

14.1 Conclusiones modelo actual

1. El 3% del Área Construida está destinada a parqueaderos
2. La cantidad de espacio público por hora está apto para la aglomeración de gente pero no por día ya que sobrepasa el espacio público existente
3. Con el área construida actual el 60% de San Victorino serian parqueaderos
4. A pesar de todo se evidencia que el sitio funciona ya que de acuerdo a todo el análisis del sector es un atractor metropolitano por su gran actividad comercial

14.2 Conclusiones modelo englobado por manzanas

1. De los tres modelos solo uno se acopla a la realización ya que los otros dos requieren demasiados sótanos para ser viable
2. Se puede llegar a hacer menos metros cuadrados construidos pero con una mayor calidad
3. Es el que presenta un equilibrio con respecto a todas las variables analizadas
4. Se puede manejar la posibilidad de un uso mixto teniendo en cuenta los tres primeros pisos de comercio

Finalmente y de acuerdo a las conclusiones hechas en cada uno de los modelos se decide que el modelo a través del cual se intervendrá el sector es el englobe por manzanas. El índice de ocupación que se usara será de

máximo de 0,60. Los estacionamientos serán en sótanos de las manzanas a intervenir. El espacio público usado será plazas, andenes y calles actuales junto con la creación de nuevo espacio público el cual abastecerá al área de intervención. El requerimiento de espacio público se cumplirá con 8m² por habitante. Se conservará la morfología característica del sector. De acuerdo a la actividad comercial los pisos de construcción para este uso serán de 3 pisos. De 4 pisos en adelante se intervendrá de manera complementaria al comercio siendo este un uso mixto. Los interiores de manzana perduran conservando así la tipología de pasaje comercial. La intervención se hará en tres fases distintas para no desestabilizar al sector

15. PROPUESTA PUNTUAL SECTOR SAN VICTORINO

Uno de los objetivos fundamentales de la recuperación de áreas centrales urbanas es promover el crecimiento económico. Esto requiere un liderazgo público y la participación activa de todos los actores interesados para mitigar los impactos negativos del proceso sobre la población de ingresos bajos y otros grupos vulnerables que usan estas áreas. Este desarrollo económico proviene del crecimiento de las actividades existentes y de nuevas actividades atraídas al área tanto por las ventajas de localización como por la recalificación del suelo o la remoción de las externalidades negativas. Dar nuevo dinamismo a la actividad económica y generar empleos es el objetivo y resultado deseable de toda recuperación urbana.

Puede ser un objetivo claro y explícito como puede ser un parte de un conjunto más amplio de intervenciones para dar nuevo dinamismo económico a toda la ciudad creando así una nueva imagen urbana. La mejoras en la accesibilidad a las áreas de recuperación, el mejoramiento de los servicios públicos, el mejoramiento de los espacios públicos son intervenciones que contribuyen a cambiar la imagen de las áreas deterioradas, además de entregar mejores condiciones objetivas para el funcionamiento de empresas productivas o de servicios

A través de las actuaciones en el espacio público y la creación de nuevas redes del mismo el propósito se convierte en poder integrar el sector comercial con el Parque Tercer Milenio y los proyectos del entorno inmediato como son el proyecto Cielos Abiertos, las Estaciones de Transmilenio sobre la Avenida Caracas, la Avenida Jiménez y la Carrera Décima. Con la creación de alamedas peatonales por dos ejes se puede evidenciar el vínculo existente por el oriente con la Plaza de Bolívar, el Centro Histórico y la Plaza España permitiendo así su integración y creación de nuevos accesos al sector específico de San Victorino. Se trata de que los espacios verdes se mezclen con los espacios en los que uno no solamente pueda apreciar la vegetación sino también adquirir los

productos de variedad del sector a través de circulaciones peatonales ofreciendo vistas de todo el sector que conectan interiores y exteriores en conjunto teniendo en cuenta la vida urbana.

Dentro de este marco la estructura de espacio público propuesta se convierte en el elemento articulador y estructurante del lugar de la representación social, del espacio de reconocimiento de la memoria y la identidad, del escenario de la vida urbana y de la pieza estratégica que permite vincular lo construido con el soporte ambiental del sector. Este pretende ser un espacio de comunicación, aquel que supone la construcción de las redes de movilidad e intercambio social, fundamento de la ciudad como agrupación de actividades humanas. Finalmente se puede decir que la presencia de esa nueva estructura de espacio público admite la existencia de un medio de expresión, un escenario de referencia y una posibilidad de articulación creativa; en tal sentido, el espacio público permite fabricar la comprensión de la relación persona-entorno, las manifestaciones de dicha relación y la construcción de una visión de la realidad.

Tabla 9. Cuadro de áreas propuestas

PROPUESTA	M2	UN
M2 OCUPADOS	52.131,21	
AREA CONSTRUIDA	213.679,72	
PARQUEADEROS EXIGIDOS	167.382,45	7.123
PARQUEADROS PROPUESTOS	173.625,00	7.388
PERSONAS		10.698
EP EXIGIDO	85.581	
EP PROPUESTO	83.538,57	

Así pues se propone una estructura de espacio público dividida en tres. Espacio que es público, para todos y de todos, es decir las calles que se convierten en peatonales o en algunos casos vehiculares restringidos. Dentro de este punto entran las alamedas peatonales de la Calle 10 y Calle 11 y el eje ambiental que atraviesa el proyecto de norte a sur evocando el recorrido del río San Francisco.

El siguiente es el espacio privado en donde el propietario lo cede para que se convierta en público, estos espacios corresponden a los interiores de manzana que no se construyen y se convierten en pasajes comerciales

que unen las manzanas en primer piso y permiten la permeabilidad y constante circulación de todo el proyecto.

El último espacio es la nueva afectación de espacio público elevado es decir las terrazas verdes las cuales conectan las manzanas pero en altura. Estas terrazas se convertirán en el punto de encuentro y a su vez de esparcimiento donde pueden encontrar actividades distintas a las que se encuentran en un primer nivel las cuales son en su mayoría comerciales. Las terrazas tendrán burbujas de servicios adicionales para la gente.

15.1 Materiales y sensaciones

Espejo de **AGUA** alusivo al recorrido del Río San Francisco



Efectos decorativos a partir de elementos de la naturaleza como la **ARENA**



ADOQUIN de dos colores de distintos colores en plataformas peatonales, plazas y cubiertas



Espacios de permanencia alrededor del eje ambiental en **DECKMADERA**



Manejo de **CONCRETO** en andenes y borde de espejo de



Intencion de evocar **AROMAS** naturales durante todo el recorrido del eje ambiental



ZONA VERDE natural propuesta para las cubiertas



Manejo de **COLORES** en fachadas como simbolo de dinamismo



ARBORIZACION presente en calles peatonales y eje ambiental



Produccion de sensaciones a partir de luces vivas que crean **ILUMINACION** en movimiento



Durante todo el recorrido por el espacio publico existen distintos materiales que crean sensaciones dentro del usuario que le permiten vivir el espacio de una manera distinta, tranquila e innovadora para el sector en el que se encuentra

16. BIBLIOGRAFIA

- **SECRETARIA DISTRITAL DE PLANEACION**, 2005. Documento de Soporte Técnico Plan Zonal Centro, Bogotá.
- **SALDIAS BARRENECHE**, Carmenza Saldías, 2004, Diagnostico físico y socioeconómico de las localidades de Bogotá.
- **BARCO DE BOTERO**, Carolina. La ciudad: transformaciones, retos y posibilidades. Capitulo 1: La ciudad global y la política. Editor CEJA, Bogotá 2002
- **ROJAS**, Eduardo. Volver al centro: La recuperación de áreas urbanas centrales.
- **CORNEJO PORTUGAL**, Inés. El centro comercial: un espacio simbólico urbano más allá del lugar común. Académica-investigadora de tiempo completo. Universidad Iberoamericana Plantel Santa Fé, México 2006
- **FIDUCIARIA BOGOTA Y EMPRESA DE RENOVACIÓN URBANA**, Plan de implantación antecedentes históricos y normativos centro comercial cielos abiertos, Bogotá, Diciembre de 2007
- **GUZMÁN Y SÁNCHEZ**, arquitectura urbanismo, Plan Parcial de Renovación Urbana propuesta urbanística
- **MONTENEGRO LIZARRALDE & CIA. LTDA ARQUITECTOS**, San Victorino Proyecto Urbano

17. ANEXOS PLANOS

Imagen 22. PLANTA PRIMER PISO



Imagen 23. PLANTA CUBIERTAS

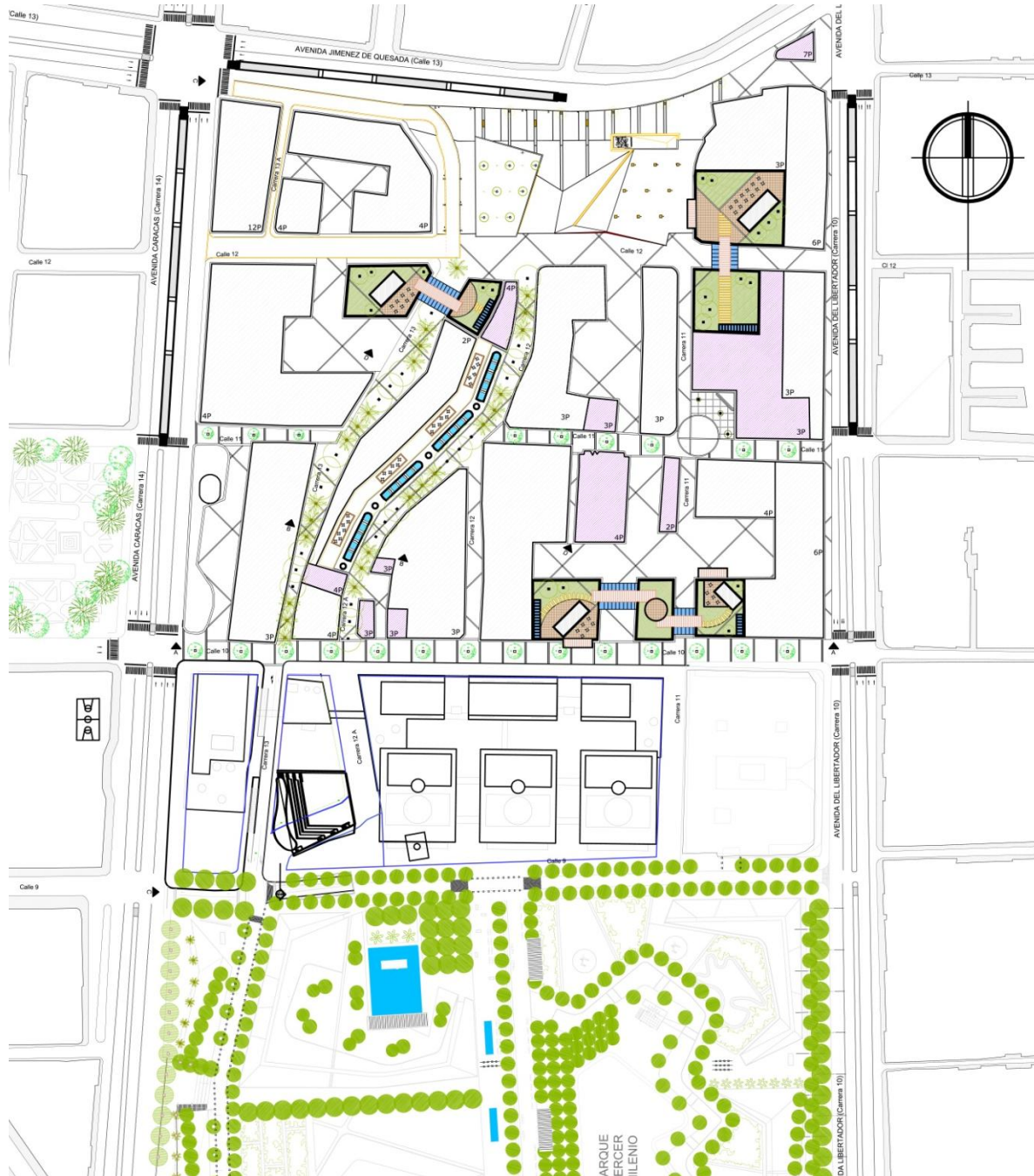
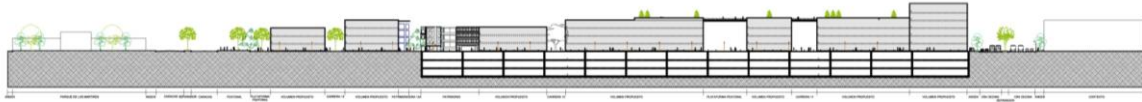
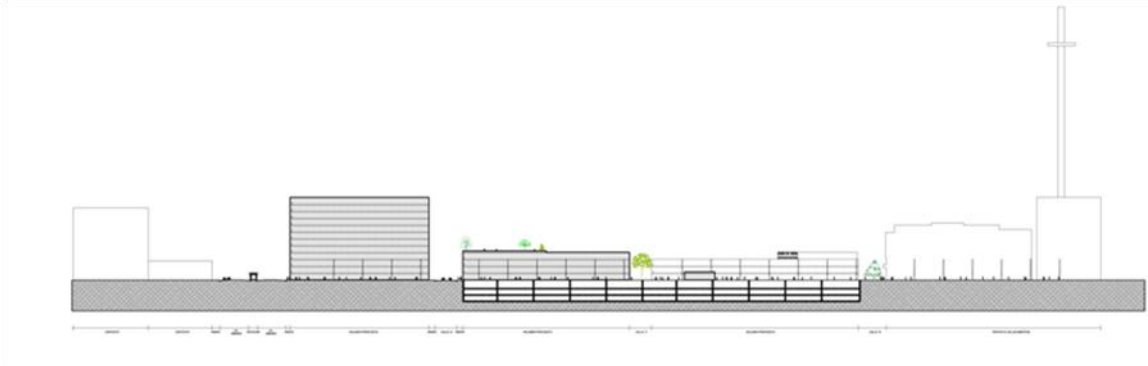


Imagen 24. CORTES URBANOS

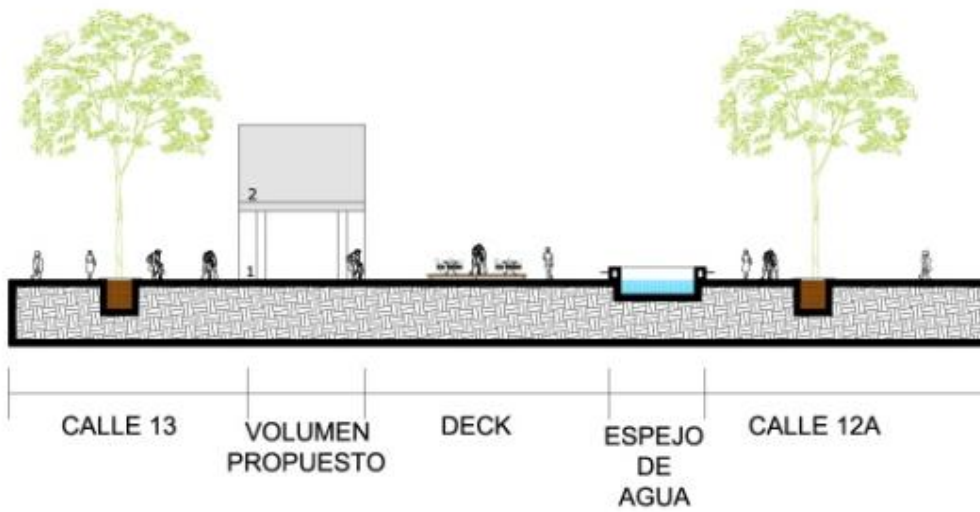
Corte AA'



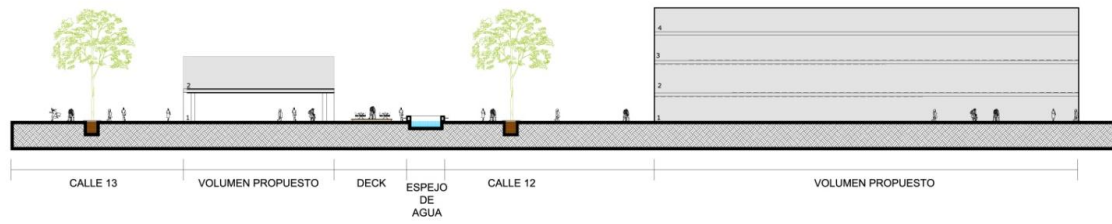
Corte BB'



Corte CC'



Corte DD'



18. ANEXOS IMÁGENES DEL PROYECTO

Imagen 25. Vista aérea desde Plaza la Mariposa



Imagen 26 Vista aérea Eje Ambiental



Imagen 27 Vista aérea terrazas verdes



Imagen 28 Vista peatonal Eje Ambiental



Imagen 29 Vista terraza norte



Imagen 30 Vista terraza sur

