

TERMINAL ESCÉNICO: ESCENARIO MULTIPROPOSITO



AUTORES

(Federico Durán Jaramillo)

**PONTIFICIA UNIVERSIDAD JAVERIANA
FACULTAD DE ARQUITECTURA Y DISEÑO
CARRERA DE ARQUITECTURA
Bogotá D.C.
2014**

TERMINAL ESCÉNICO: ESCENARIO MULTIPROPOSITO



AUTORES

(Federico Durán Jaramillo)

Presentado para optar al título de Arquitecto

DIRECTOR

(Eduardo Baquero García)

**PONTIFICIA UNIVERSIDAD JAVERIANA
FACULTAD DE ARQUITECTURA Y DISEÑO
CARRERA DE ARQUITECTURA
Bogotá D.C.
2014**

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

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

Tabla de Contenido

- I) Alcance
- I) Alcance
- II) Título
- III) Problemática
- IV) Problema
- V) Descripción
- VI) Objetivo General
- VII) Objetivos Específicos
- VIII) Marco Conceptual
- IX) Marco Referencial
- X) Propuesta de Solución
- XI) Bibliografía

INDICE DE GRAFICAS

1. Fragmentación en la ciudad.
2. Índice de espacio público.
3. Falta de espacio público en ciudades colombianas.
4. Vías metropolitanas
5. Fragmentación por vías del tren.
6. Estructura ecológica principal/ columna vertebral.
7. Organización de equipamientos.
8. Nodos entre transmilenio y tren.
9. Centralidades por usos.
10. Eventos desarrollados en la ciudad.
11. Vías urbanas.
12. Plano ambiental/ columna vertebral.
13. Centralidades/ hoyo negro.
14. Conformación hoyo negro por vías.
15. Esquema de solución.
16. Plan maestro.
17. Corte intencional, plan urbano.
18. Plan sectorial.
19. Esquema de pieza estética.
20. Fachada sur.
21. Planta 1
22. Planta 2
23. Planta 3
24. Planta 4
- 25.

I) Alcance: El trabajo de grado desarrolla una propuesta arquitectónica de un equipamiento cultural metropolitano configurable, para el desarrollo de diversas actividades enfocadas a las artes escénicas. El proyecto está enmarcado dentro de una propuesta urbana para el actual eje por donde se encuentran las vías férreas de la ciudad (calle 22) en el cual se pretende establecer unos lineamientos para la articulación de este con la ciudad. Por medio de la recuperación del espacio público, una propuesta para nuevos equipamientos y una propuesta de movilidad alterna a las existentes.

II) Título: Terminal Escénico, Escenario Configurable.

III) Problemática: Déficit cualitativo y cuantitativo de equipamientos urbanos.

IV) Problema: Fragmentación en la columna vertical de la ciudad, debido a una serie de desarticulaciones espaciales como consecuencia de barreras físicas o cambios de uso extremos.

V) Descripción

Los 40 kilómetros de corredor férreo que hoy en día cruzan de oriente a occidente y de norte a sur la ciudad de Bogotá, se reparten por la calle 22, desde la estación de la Sabana atravesando por Fontibón hasta salir de la ciudad por el occidente y en el sentido norte – sur, empezando desde la estación de la Sabana, pasando por el parque Simón Bolívar, de ahí integrándose a la avenida NQS (Norte Quito Sur) hasta salir de la ciudad por el norte hacia los municipios de Zipaquirá y la Caro. Hacia el sur de la ciudad las vías ferroviarias se extienden partiendo desde la Estación de la Sabana pasando por las localidades de Puente Aranda, Kennedy y Bosa saliendo de la ciudad por el municipio de Soacha.

Estas líneas férreas se construyeron en 1889 con el sentido de prestar un servicio de transporte metropolitano, el cual era parte de una visión mucho más amplia y progresiva de construir un eje de movilidad complejo, a lo largo y ancho del país, conectando todas las regiones por medio de un sistema de transporte eficiente.

Este eje de movilidad entro en decadencia a medida que los centros urbanos de la región y del país, se fueron conectando por medio de otras formas más eficientes a la capital, a esto también se le suma que las limitaciones tecnológicas y su baja velocidad de desplazamiento hiciera que el sistema fuera dejado de usar poco a poco hasta llegar a nuestros días, en donde el sistema solo se usa los fines de semana y festivos como un transporte turístico y como servicio recreativo hacia Zipaquirá.

Este viaje recreativo tiene una capacidad para desplazar 1160 personas al día (580 ida + 580 vuelta)¹ esta población a la cual beneficia, es una cifra muy

¹ TURISTREN, Bogotá/Colombia, (en línea)

<http://www.turistren.com.co/index.php/recorrido/horarios> (citado el 28 de agosto de 2012).

pequeña a comparación de los 46.672.469 habitantes² que tiene Bogotá a los cuales podría beneficiar el sistema y el espacio. El poco uso de este gran espacio, destinado en la ciudad para el paso de el tren, hace que en la actualidad se convierta en uno de los vacíos urbanos negativos mas grandes dentro de la ciudad y de mayor repercusión en ella ya que al solo tener 4 viajes a la semana en ocasiones 6, deja a la deriva este espacio mas tiempo, del que se usa. El poco desarrollo de actividades en el espacio, trae como consecuencias que este lugar se conforme como un espacio sin ningún arraigo ningún sentido de apropiación y sea visto como “tierra de nadie” en donde el espacio vital entra en deterioro “genius loci”.

Este vacío urbano efímero, fragmenta la ciudad en varias secciones, dejando varias grietas y haciendo de esto una zona de incertidumbre, haciendo posible las fragmentaciones sociales, problemas de movilidad (mas que todo peatonal) y además convierte todo el sistema en la espalda o la culata de la ciudad, trayendo como consecuencia inseguridad, ya que se convierte en un espacio no controlado ni por las autoridades ni sus encargados, haciendo posible que en el tiempo que no pasa el tren se realicen gran cantidad de acciones negativas, convirtiendo estos sitios en puntos adecuados para que ejerza la delincuencia común que tanto afecta a Bogotá.

De esta manera afirma el sociólogo y ex secretario de seguridad de Bogotá, Hugo Acero que no solo con seguridad y con aumento de vigilancia bajaran los índices de inseguridad, también depende de otras variantes como la apropiación del espacio publico y espacios inactivos las cuales son variantes las cuales favorecen a la inseguridad en el territorio.

“ se ha abandonado el espacio público, la atención de los indigentes, los proyectos de renovación urbana, el alumbrado público, la recolección de basuras y el mejoramiento de los entornos urbanos deteriorados”,³

De la misma forma que los espacios inactivos, culatas de ciudad o bordes y limites dentro de ella son apropiados para que la delincuencia común ejerza, la acumulación de desechos, escombros o basuras de negocios también se dé, debido a la falta de apropiación del espacio y el pensamiento cultural Bogotano como también lo afirma el sociólogo Hugo Acero.

Otra causa por la cual este se convierta en un limite o barrera física dentro de la ciudad es por su poca relación con ella misma, es un espacio abundante dentro de la ciudad el cual representa un valor histórico y patrimonial, la cual se ha ido perdiendo como dijimos anteriormente por su poco uso, pero además de esto es por la poca interacción que tiene esta, con la población y que en los lugares donde interactúan la ciudad y el sistema no ocurre nada mas que una estación (las

² DANE, (en línea) http://www.dane.gov.co/reloj/reloj_animado.php (citado el 28 de agosto de 2012).

³ Inseguridad en Bogota, ¿cuál es la solución?, Revista Semana (en línea), <http://www.semana.com/nacion/inseguridad-bogota-cual-solucion/151122-3.aspx>. (citada el 28 de agosto de 2012).

cuales son consideradas patrimonio) pero no tiene ninguna relación importante dentro del entorno urbano. Esto hace que todo el sistema y en especial estos puntos se conviertan en un lugar no lugar, un espacio fantasma que tiene tan solo pocos segundos de interacción.

Lo anterior también se debe a la falta de mantenimiento e interés de los encargados, en donde según Hernán García director de la asociación de ingenieros Ferroviarios de Colombia el sistema se encuentra en pésimas condiciones. También cuenta este experto que los problemas de movilidad de la ciudad han hecho que se hagan cruces piratas tanto vehiculares y peatonales lo que causa varios accidentes en la calle. Este eje también ha sido usado como transporte de carga por las empresas Argos para transportar cemento hasta Sogamoso y Acerías Paz del Río la cual transporta acero hasta Nobsa. El paso de esta carga por la ciudad no tiene mucha repercusión ya que su paso es mínimo pero a su paso con el mal estado del sistema repercute en la población contribuyendo a problemas ambientales auditivos, visuales y en levantamiento de partículas en suspensión.

Podemos identificar dos tipos de espacios residuales a lo largo de todo el antiguo sistema ferroviario, el primero el cual parte hacia el sur y hacia el norte saliendo de la ciudad por Soacha y Zipaquirá es un tramo en el cual los espacios residuales son estrechos y pasan por medio de vías y el actual sistema de transporte masivo utilizado en Bogotá llamado Transmilenio, estos dos ejes dentro de la ciudad no actúan y significan de la misma forma como barrera física dentro de la ciudad, como es el caso del eje que parte desde la estación de la Sabana saliendo por la calle 22 hacia Fontibón hasta salir y comunicarse con Facatativá.

El tramo de la calle 22 se encuentra fragmentado en sentido norte – sur ya que no existe ninguna relación entre ambos costados. En el sector norte se encuentra todo el desarrollo del plan de expansión del centro como, el anillo de innovación, ciudad Tecnopolis, todo el sector correspondiente a salitre, el desarrollo del nuevo CAN, la Universidad nacional y todo el complejo para el desarrollo de eventos entre ellos Corferias. Todo este centro de actividades remata en el corredor férreo de la calle 22. En este costado también se encuentra un componente ambiental muy fuerte: el humedal y el canal Capellanía el cual se encuentra abandonado. En el costado sur del corredor se encuentran grandes espacios residuales de antiguas fabricas y bodegas en abandono, lotes usados para parque de buses o lugares de carga, industrias vigentes y unas cuantas edificaciones de uso mixto, haciendo de esto un espacio similar a un hoyo negro. Esta es el tramo que mas fracciona y divide la ciudad trayendo como resultado los problemas anteriormente expuestos.

A lo largo del corredor de la calle 22 se encuentra uno de los puntos de mayor fragmentación pero con mayor potencial debido a su ubicación dentro de la ciudad. Este espacio enmarcado por la carrera 30, la Avenida de las Américas y la calle 13, todas estas vías principales de la ciudad es un espacio subutilizado, ya que en el se encuentran usos de bodegaje, industria, lotes los cuales se han aprovechado como parqueaderos. Otro componente de este barrio son el corredor

férreo de la calle 22, el cual lo fragmenta y trae como consecuencia lo ya antes mencionado en el texto. Al otro costado de este triangulo se encuentra un factor potencial para terminar de articular la columna vertebral de la ciudad, el componente cultural aparece al otro lado de las Américas, como uno de los espacios mas importantes de la ciudad. El complejo de eventos en donde se realizan eventos de talla mundial esta a menos de 2 cuadras de distancia del corredor de la calle 22. Entre ellos se encuentra Corferias y Agora.



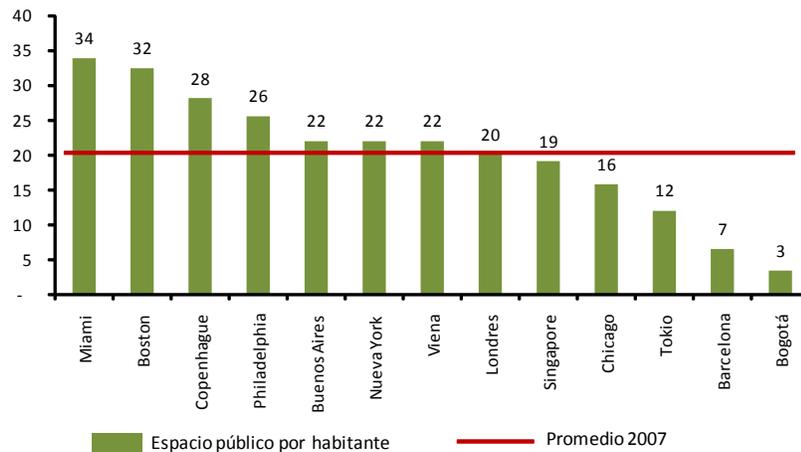
Para estas zonas hoy en día casi en desuso se tienen en cuenta dentro del Plan organizacional Territorial de Bogotá, en el cual se dispone esta zona para continuar con su vocación y así lograr contrarrestar problemas de movilidad. Para este eje se han venido proponiendo y discutiendo sobre cual es el mejor sistema de movilidad, pasando por el tren de cercanías, metro y tren ligero. Hasta el momento lo que mas claro se tiene es la propuesta de las vías férreas con vocación de transporte de pasajeros, es una propuesta la cual desde el 2008 se le dio por medio de un convenio a el ministerio de transporte, la Gobernación de Cundinamarca, a la Alcaldía mayor de Bogotá y los municipios del Norte y Occidente para que se encargaran de los tramos, rehabilitando las antiguas conexiones férreas con los municipios de la sabana centro de Bogotá y sabana Occidente, teniendo en cuenta que la visión del POT es conformar una unidad en cuanto a la región y la ciudad.

Estos dos tramos serian por el norte La Caro – Zipaquirá y La Caro– Tocancipa. En el tramo central se encuentra La Caro- El Espectador y en la parte occidental se encuentra el tramo desde la estación de la Sabana hasta Facatativá. Hoy en día no se han visto iniciativas importantes en cuanto desarrollo de infraestructura pero se han desarrollado acciones como la implementación del uso del tres por los estudiantes de la Universidad Militar Nueva Granada acomodándose a los horarios establecidos.

Otro de los caminos o visualizaciones los cuales contemplan la recuperación de los vacíos urbanos se puede ver en la política nacional de espacio público, en donde según el marco de la visión Colombia 2019 formulada en el 2006 con la estrategia llamada “construir ciudades amables” planteo una serie de objetivos como mejorar la calidad de vida de sus habitantes, adecuar los espacios donde habitan y se relacionan los ciudadanos, construir ciudades mas amables, ordenadas bajo un modelo de desarrollo urbano planificado, con espacio público adecuado, articular los componentes de movilidad como el transporte urbano masivo o colectivo, transporte privado, ciclorutas, vías peatonales, sistemas alternativos ect.. y por ultimo promover el desarrollo de sistemas integrados de transporte masivo, buscando en el mediano plazo impulsar un desarrollo urbano integral mejorando el espacio público.

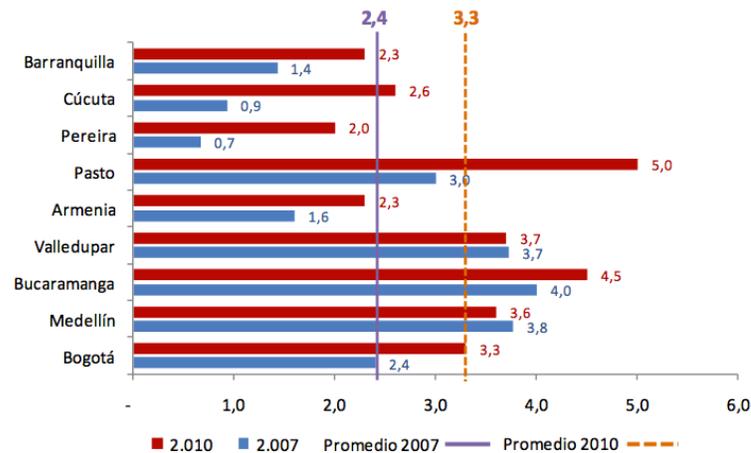
En este marco para garantizar la planeación del espacio público en los POT, estableció el termino de EPE (espacio público efectivo) el cual corresponde al espacio público permanente, el cual es apropiado y usado todo el tiempo. En este marco se estableció el indicador de 15m² por habitante como el objetivo a cumplir, ya que según la OMS estableció este indicador, como índice optimo para que estos amortigüen los impactos generados por la ciudad, reduciendo las lesiones y efectos de la isla de calor, y fomentando los ejes peatonales mejorando la calidad del aire y estimulando la actividad física, en ciudades como en los Estados Unidos y Europa se han probado estas teorías dando positivo su resultado como lo demuestra el siguiente grafico.

Gráfico 2. Indicador de espacio público por habitante en ciudades del mundo



Fuente: IDR. Cálculos: DNP-DDU (2006)

Gráfico 3. Índice de espacio público/habitante en ciudades colombianas



Fuente: Municipios y Distritos. Elaboró: DNP-DDU (2010)

En la actualidad en Colombia el promedio entre las ciudades, para el año 2006 era de 4 m² por habitante, indicador el cual no fue cumplido y en este momento en Bogotá, tenemos un índice de 3,3 y esta en la mitad dentro de las principales ciudades de Colombia como se ve en el siguiente gráfico.

Este vacío urbano es un espacio potencial para poder asumir el índice de espacio público efectivo, teniendo en cuenta todas las características que se establecieron en el marco de la visión Colombia 2019.

La dimensión de este tema abarca a casi toda la población de Bogotá, formando un cruz por los medios de la ciudad, haciendo que este problema tenga la posibilidad de afectar a la totalidad de la ciudad desde el oriente con los cerros orientales hasta el occidente con el río Bogotá siendo un elemento articulador de la estructura ecológica de la ciudad, también recorre gran parte de la porción industrial de puente Aranda y cuneta en su mayor parte de territorio con la zona de vivienda del norte y el sur otro aspecto importante de estos espacios urbanos inutilizados es la presencia de vías principales y en otros casos espacios olvidados hasta por la propia naturaleza.

Este eje como se dijo anteriormente tiene la capacidad de afectar a toda la ciudad y tiene como oportunidad resolver problemas latentes de movilidad, espacio público elemento el cual fue declarado por United Nations Human, como una variable indispensable para que una ciudad tenga un buen índice de calidad de vida, teniendo en cuenta los cambios en las necesidades de la población actual y problemas en cuanto a la deficiencia de equipamientos versus la vivienda y densidad poblacional, este es un eje con un gran potencial que si no se soluciona puede que no conlleve a problemas catastróficos pero si a desaprovechar este gran potencial de mejorar la calidad de vida de la ciudad.

A pesar de lo anterior este corredor es uno de los principales elementos los cuales pueden articular la columna vertebral de la ciudad, conectando desde el centro de la ciudad hacia su borde con el occidente, y desapareciendo la barrera física en sentido norte-sur.

VI) Objetivo General:

Consolidar un eje urbano, haciendo desaparecer las barreras físicas y espaciales, rehabilitando los vacíos urbanos dejados por las vías férreas para así aumentar la calidad de vida en la ciudad de Bogotá.

VII) Objetivos Específicos:

- Reactivar los espacios inutilizados para así darles un mayor provecho a estas zonas por parte de los ciudadanos.
- generar sentido de pertenencia haciendo destacar el uso público sobre el privado logrando construir una sociedad integrada.
- Generar espacios de acuerdo a las nuevas necesidades, para así responder a la población y aumentar la calidad de vida de los ciudadanos.
- Transformar el paisaje para tener un ambiente mas armónico y así lograr un alto índice de calidad de vida.
- Articular la ciudad y todos sus sistemas para consolidar la ciudad y dejar de ser una ciudad fragmentada.
- Desarrollar un equipamiento multipropósito enfocado a las artes escénicas, el cual va a ser el catalizador urbano para terminar de consolidar la columna vertebral de la ciudad.

VIII) Marco Conceptual:

Dentro del marco teórico para este trabajo se deberán tener en cuenta los siguientes conceptos, referenciándolos a lo vital y necesarios que son en la creación e intervención de ciudad y su importancia para los habitantes, para esto se debe dejar claro el modelo de ciudad bajo el cual se va a desarrollar el trabajo. Desde el la antigüedad se ha venido estudiando y teorizando acerca de los modelos de ciudades, y para dejar claro el modelo de ciudad bajo el cual va estar referenciado este trabajo se expondrán dos autores específicos.

Aldo Rossi en su obra la arquitectura de ciudad, entiende a esta como una gran manufactura, la cual es construida paso a paso por el transcurso del tiempo, en donde la historia tiene un papel importante el cual le da una identidad al espacio," *unidades del conjunto urbano que han emergido a través de una operación de diferentes procesos de crecimiento y de diferenciación...- que han adquirido características propias*" ⁴el cual es un espacio continuo en donde se pueda dar la posibilidad de vivir experiencias totalmente diferentes articulando una serie de centralidades a lo largo del uso primordial el cual es la vivienda.

En contraste el arquitecto Holandés Rem Koolhaas propone su teoría la cual nombra Ciudad Genérica, en la cual propone, una ciudad sin identidad, donde todo es efímero y se vive el presente donde el paso de la historia –lo cual le da el carácter e identidad- es pasado por encima y mas bien propone una ciudad

⁴ ROSSI Aldo, La arquitectura de la ciudad. Gustavo Gilli, Barcelona. Pag 102

continua, homogénea y flexible a cualquier cambio dependiendo de las necesidades del momento.

Para esta investigación se deberá tener en cuenta el modelo de ciudad compacta y el modelo de ciudad la cual se propone en la Política del Salto social mas ciertos aspectos propuestos por otros teóricos además de Aldo Rossi y Rem Koolhaas. Este modelo de ciudad deberá contemplar la continuidad espacial propuesta por los dos arquitectos, con la presencia de la historia la cual aporta la identidad – como también lo afirmara el arquitecto José María Torres Nadal- con una caracterización parcial de las zonas, la cual permita experimentar infinidad de experiencias, a esto se le sumara el planteamiento de Rem Koolhaas en cuanto a la flexibilidad de la ciudad genérica haciendo de estos espacios variables, permitiendo la multifuncionalidad y así responder de la mejor forma a las múltiples necesidades. También se debe añadir a esto una visión de ciudad mucho mas sostenible en donde se desarrolla como una ciudad ambientalmente equilibrada, debido a la reducción de desplazamientos en automóviles, un sistema de transporte y movilidad masivo mas efectivo, con un alto índice de calidad en los espacios públicos, los cuales buscan una ciudad mucho mas acogedora y habitable, para esto también se debe hablar de una sostenibilidad urbana, la cual conlleva a pensar en la convivencia y confort, pero para esto se deben desarrollar espacios los cuales permitan que sucedan y desarrollen las actividades apropiadas.

También se deberán tener en cuenta otras acotaciones las cuales refuerzan la idea anterior como las son las siguientes.

“Como afirma el arquitecto José María Torres Nadal *la ciudad compacta debe establecer un sistema de triangulaciones sucesivas que conviertan en inteligente la experiencia y uso de la memoria y de la historia.*³ La salud ambiental se convierte en el mejor indicador de la habitabilidad de las ciudades compactas.”

La afirmación anterior también es realizada por arquitectos de gran importancia en discursos y estudios como los son el “Espacio Urbano” de Rob Krier, “El espacio publico, ciudad y ciudadanía “de Jordi Borja y Zaida Muxi y el estudio de Oriol Bohigas acerca del espacio publico y la transformación de Barcelona y otras ciudades. En donde se desarrolla un modelo de ciudad en donde se propone una ciudad que cumple todos los requisitos para llamarla compacta, en donde no hay una separación de usos, si no la mezcla de ellos, tanto entre manzanas como en las mismas edificaciones, articuladas por una serie de espacios abiertos y cerrados creando un sistema de redes con continuidad, teniendo en cuenta los siguientes elementos: edificación ,manzana, calle, plaza (dura, semi-dura y blanda) creando con estas ultimas espacios de transición con el entorno.

Esta espacialidad que permite la transición es llamada red de espacio publico el cual en la actualidad debe ser visto como lo era en un pasado, como elemento organizador de la ciudad y no como lo es hoy en día, un elemento el cual permita una circulación y la creación de las vías principales, resultado de una forma de pensar la ciudad como dispersa, con una separación de usos, en donde la

importancia era desarrollar grandes vías que permitan acercar las grandes distancias entre zonas.

Estos vacíos urbanos que hoy en día se encuentran en la ciudad, por efectos de un pensamiento anterior, los cuales hoy conforman fronteras, límites y bordes como lo son las vías ferroviarias de la ciudad de Bogotá, deben cumplir con unas nuevas características, en donde el diseño urbano juegue un papel importante para desarrollar y promover un nivel de vida más alto y una cohesión social importante.

En este punto es importante resaltar la forma de concepción o de diseño del espacio público, en donde tal vez, la estética tampoco es lo principal (sin dejarla a un lado) al igual que como lo es hoy en día, si no que el porqué del espacio es lo principal y su fin, el cual debería realizarse como un acto social. Pensar bien el espacio público no significa, cumplir con las normas, en cuanto a mobiliario, señalización ect.... Es aquí donde se puede entender y resaltar el proceso de diseño de Zuloaga, Ecosistemas Urbanos o Basurama, en donde la relación al momento de diseñar el espacio público viene de la mano con la comunidad, dando como resultado no una hipótesis la cual será puesta a prueba en el momento que se entregue a la comunidad, si no una propuesta novedosa la cual responde a las nuevas necesidades de la comunidad. Esto es lo que llaman ellos inteligencia colectiva y creación colectiva, haciendo arquitectura por el hombre y para el hombre como la proponía Robert Krier.

Así como se ha teorizado acerca del hecho urbano, en cuanto al modelo de ciudad, el espacio público y en la forma en que se diseña también se han dispuesto una serie de normas o leyes las cuales interfieren dentro de estos campos, con la intención de establecer tanto normas como derechos de la ciudadanía para así garantizar un ambiente más sano, estos acuerdos se encuentran en el decreto 1504 por el cual se reglamenta el manejo del espacio público en el plan de ordenamiento territorial, haciendo énfasis en que el espacio público es un derecho el cual prima sobre lo privado en cuanto a su desarrollo en la ciudad, y que se establece como elemento articulador y fundamental en la ciudad ya que se presenta como regulador de las condiciones ambientales, para lo cual se establece un índice mínimo de 15m² por habitante.

Además del POT, la alcaldía de Bogotá también ha tenido iniciativas como el proyecto de acuerdo 386 de 2008, en donde se institucionaliza el día del espacio público, con la justificación de hacer e impulsar a Bogotá una ciudad turística y para formalizar y hacer negocios. Esto trae como objeto del proyecto desarrollar el embellecimiento de la ciudad. a través del cual se incentivará el cuidado de las fachadas, jardines, antejardines y andenes de las casas y edificios ubicados dentro del casco urbano de la capital como proyecto de mejoramiento urbanístico para el fortalecimiento del turismo y el mejoramiento de la calidad de vida de los bogotanos.

Hay una gran cantidad de iniciativas en cuanto al diseño participativo lo que garantiza que el proyecto responda a las necesidades de la población, pero falta de la misma forma que se ha regulado todo lo anterior, proponer normas que

garanticen la construcción de una identidad de ciudad y mas que todo de comunidad, el cual busque resaltar el paso de la historia haciendo dinámico y diverso tanto el espacio público como la ciudad.

IX) Marco Referencial.

Para el marco referencial se expondrán y analizaran cuatro referentes, 2 internacionales y dos nacionales en los cuales se trabajan y desarrollan el tratamiento a los bordes, limites y fronteras físicas y espaciales bajo a varias ópticas pero encaminadas a un mismo resultado.

Madrid, España 2004.

Madrid Rio, Parque Manzanares.

Arquitecto: Fernando Porras.

Punto de encuentro:

El punto de encuentro de este proyecto con el tema de investigación de este trabajo es la preocupación por la desaparición de la barrera física compuesta por la M-30, una de las vías perimetrales de Madrid, el rio Manzanares y su recuperación y su articulación con la ciudad y su contexto el cual se encontraba fragmentado.

Descripción:

Este proyecto se piensa bajo la visión de varios puntos, el primero y mas inquietante es la preocupación de consolidar un eje ambiental el cual tenga la capacidad de articular la estructura ecológica principal de la región a Madrid, convirtiendo al rio manzanares en el eje articulador de norte a sur desde el embalse de Mingorrubio pasando por la ciudad hasta Perales del Rio y así obtener un re-equilibrio ambiental en la ciudad articulándola a ella con la región. Al tener la intención de recuperar el rio Manzanares tanto ambientalmente como eje estructurante de la ciudad, surge la iniciativa de recuperar su importancia y el fuerte contacto que tuvo el Rio con la población madrileña en la antigüedad, este era uno de los lugares en donde se reunían a socializar y a pasar sus ratos libres, por lo tanto en su rehabilitación se tuvo en cuenta su significado histórico sacando a flote trazas históricas las cuales enriquecerán el nuevo paisaje. La tercera preocupación bajo la cual nació este proyecto era la desarticulación de la ciudad en este punto creada por el limite y barrera físico que constituía la M-30, uno de los anillos perimetrales de la ciudad de Madrid. Este eje vial desarrollado en 1970 conformo una barrera la cual fragmentaba la ciudad en el sentido oriente – occidente haciendo muy reducido el paso peatonal de sector a sector y además de esto hacia totalmente imposible el contacto con el Rio Manzanares.

Teniendo en cuenta las tres problemáticas a resolver, el resultado de la propuesta Madrid rio fue un parque lineal el cual permite por medio de la soterración de la M-30, ganar una superficie de 1.210.881 m² en donde se propone la recuperación ambiental, la articulación con la región, la conexión oriente – occidente, la recuperación histórica y cultural y dotar a la ciudad de una gran cantidad de espacio público en donde se articularon los equipamientos pre-existentes con los equipamientos existentes y la vivienda a su alrededor, haciendo de este un

proyecto el cual ha sido apropiado por la comunidad tanto vecina como de toda la ciudad.



Análisis Crítico:

Esta intervención logra impactar de forma positiva a lo largo de todo su eje, creando espacios novedosos y de gran versatilidad logrando cumplir con las necesidades de la población Madrileña, logrando cumplir con otra de sus preocupaciones la cual era darle un borde a la ciudad aunque fallando con la articulación del centro de la ciudad hacia este eje , aprovechando el sistema de transporte eficiente y la serie de parques, plazas y equipamientos de mayor importancia tanto para el mundo como para la ciudad.

Conclusiones:

Se ve como por medio de la recuperación de eje ambiental y consolidación de este, se logra dar un impacto y rehabilitación de una zona en el borde occidental de Madrid, incrementando y atrayendo actividades que antes no surgían en este lugar y de igual forma aumentando el índice de espacio público y así aumentando el nivel de calidad de vida.

Gijón, España. 2012

Estación ferroviaria.

Arquitecto: Jerónimo Junquera.

Punto de encuentro:

El punto de encuentro de este referente con el tema de investigación se da por medio la barrera física que produce las vías férreas de la ciudad y la falta de articulación y por lo tanto desaprovechamiento del elemento natural como es el humedal, contamos con estos dos elementos los cuales son similares a los productores de la barrera física en este trabajo de investigación.

Descripción:

La estación intermodal propuesta por la oficina de arquitectos de Jerónimo Junquera, nace por la problemática que genera el sistema de vías férreas dentro del casco urbano en la ciudad ubicada en el norte de España. En este punto confluyen gran cantidad de servicios de transporte publico, tanto de trenes de

cercanías, trenes urbanos y buses por lo tanto tiene a su alrededor una gran cantidad de ejes que constituyen límites y barreras físicas en la ciudad que como se ha venido viendo a lo largo de este trabajo, fragmentan la ciudad en varias partes, trayendo en consecuencia la deterioración del espacio urbano. Además de esta estación a su alrededor se encuentra un humedal el cual también constituye una barrera y no se encuentra articulado con la ciudad, siendo este parte fundamental de la estructura ecológica principal.

Este proyecto lo que propone es la soterración de la estación intermodal ubicada en la calle de Sanz Crespo y otras estaciones continuas llamadas, Tremañes, Plaza Europa, El Bibio, Viesques, Campus universitario y Cabueñes. Estas 7 estaciones comprenderán un eje de 7 kilómetros el cual se integrara al Humedal y al casco urbano de Gijón.

Esta articulación es realizada por medio de las cubiertas ondulantes, las cuales tienen conexión con los equipamientos de la ciudad y la propuesta de vivienda y equipamientos nuevos, mediante un recorrido Botánico que se plantea en su cubierta, de esta forma se intentara recuperar la estructura principal de la ciudad, el casco urbano y por supuesto la articulación de estos dos por medio de la eliminación de la barrera física gracias a el tratamiento de cubiertas.

Estación Ferroviaria Gijón.



EI PLAN DE VIAS, ARQUITECTURA DE CALIDAD.
<http://patrimonioarquitectonicodeasturias.blogspot.com>

Análisis crítico:

Esta intervención tiene como objetivo articular, la ciudad y el cuerpo hídrico haciendo desaparecer la barrera física constituida por las vías del tren, por ello busca mimetizar la estación y las vías transformándolas en parte de la topografía. La barrera como tal se elimina pero el tratamiento que se desarrolla en la transición hacia la ciudad parece no tener mucha importancia, pareciese que tan solo se quisieran ocultar las vías y formar puentes entre la ciudad y el humedal, tal vez faltaría abrir este parque lineal hacia la ciudad.

Conclusiones:

Es evidente que no solo basta con hacer desaparecer la barrera física de forma visual y estéticamente, también se debe lograr formar tensiones a lado y lado de ellas para así poder terminar de articular estas dos zonas desarrollando actividades que hagan útil el espacio público ganado.

Medellin, Colombia.

Empresa de Desarrollo Urbano.
Bio 2030 , Plan director Medellín.

Punto de Encuentro:

El punto de encuentro de este proyecto con el tema de investigación es su intervención y preocupación por desarrollar y transformar la ciudad como un solo elemento, por medio de la consolidación de un eje central el cual involucra como actor principal un elemento natural y así poder eliminar la barrera física que constituye el mismo río.

Descripción:

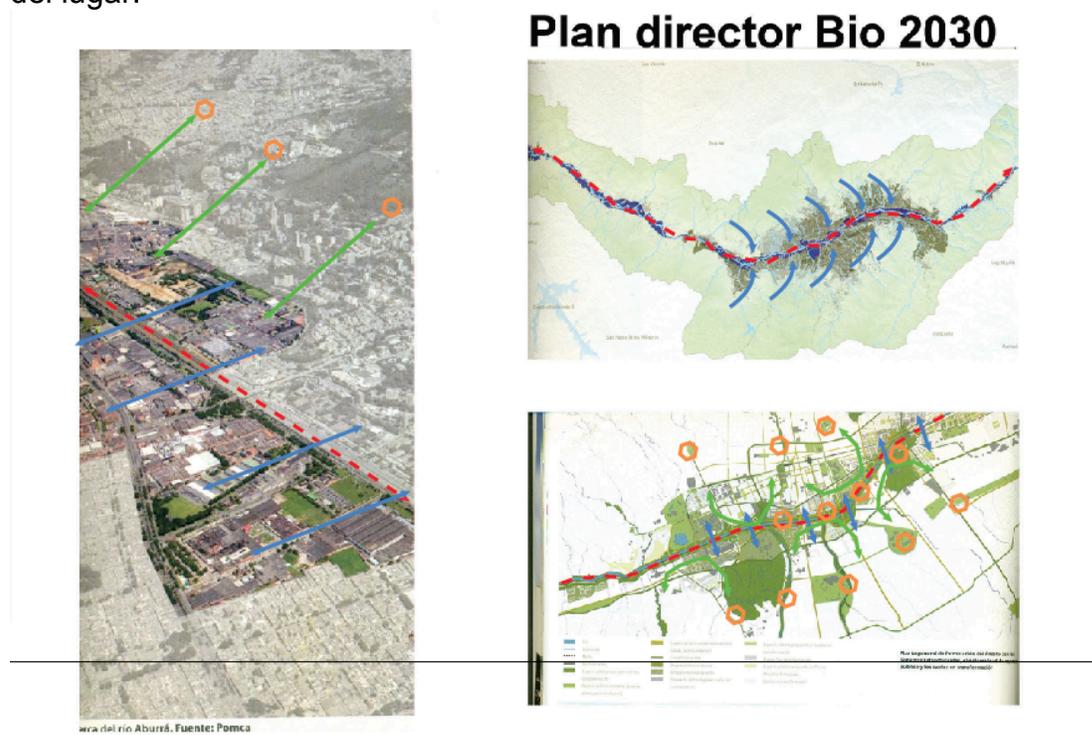
Esta es una herramienta de planificación territorial de escala metropolitana, la cual apunta a orientar de manera adecuada el crecimiento del Valle de Aburra, el cual sea sostenible ambientalmente, equitativo, accesible y competitivo.

En Medellín se identifican 2 elementos principales en las cuales se ramifican gran cantidad de problemas, los cuales se transformaran en oportunidades. Estos elementos son el río y la ladera, bajo estos dos se direccionaran las intervenciones, para el caso de este análisis tan solo se tendrá en cuenta el Río Medellín.

El Río Medellín divide por la mitad de norte a sur el Valle de Aburra recibiendo mas de 100 afluentes, el cual constituye un límite físico natural acompañado por el sistema de transporte masivo de la ciudad y la autopista, esto ha conllevado a que esta zona se subutilice estas áreas centrales aferentes al río, con baja densidad y de grandes oportunidades de renovación urbana, otro de los problemas identificados es el deterioro ambiental del propio Río.

La propuesta de Bio 2030 es la de proponer un modelo de ciudad compacta y policéntrica a partir de dos sistemas metropolitanos estructurantes, el medio ambiente, paisaje y espacio público y el segundo movilidad y transporte en relación al río. La propuesta resultante de lo anterior fue, volcar la ciudad al río, dejar de darle la espalda, consolidando una red de espacios públicos naturales y construidos que articulen las funciones ambientales, ecológicas y socio-culturales haciendo de este el espacio de gran centralidad (a lo largo de la ciudad). A lo largo del río las intervenciones han sido desarrollar proyectos icónicos en lugares los cuales han venido siendo identificados como estratégicos, uno de estos es la zona de Carabobo, el cual contempla una serie de equipamientos acompañados de una red de espacio público y un sistema de transporte eficiente. La identificación de estos lugares a lo largo de este eje ha sido determinado con por medio de un proceso participativo en donde la comunidad es de gran importancia, teniendo en

cuenta que ellos pueden tener una visión mas clara de su vocación y dinámicas del lugar.



Medellín, Colombia.

Postes estructurales del Metro cable:

Como se explico anteriormente la propuesta general del plan Bio2030 Medellín, se extiende a lo largo del rio como columna vertebral de la ciudad y se van desprendiendo ramas que suben por las montañas cerrando y consolidando la ciudad en su totalidad. Debido a las grandes montañas, el sistema de movilidad terrestre que se propone en la llanura es convertido en un sistema de movilidad aéreo. Para esto se hizo un proceso de renovación urbano para el cual era necesario tumbar unas casa para poder apoyar todos los mástiles estructurales del sistema de movilidad.

Estos mástiles se convirtieron en una barrera física puntual ya que son elementos que no propician la ejecución de actividades, para esto el plan Bio ha extendido una red de parques de bolsillo, teniendo como origen el mástil, haciendo posible desde parques de ejercicio a parques culturales como teatros transformando el

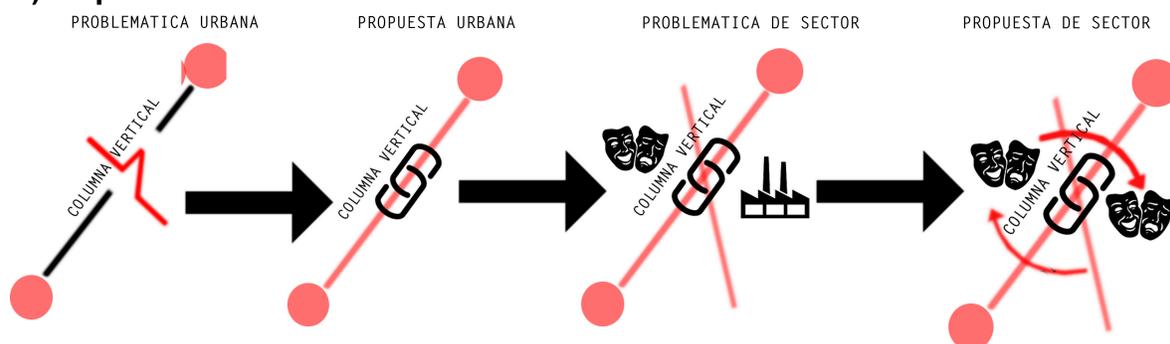


problema en una oportunidad el cual explota la su potencia como espacio publico eficiente.

Conclusiones:

Como se puede ver estos dos últimos proyectos de distintas escalas, desde regionales hasta puntuales, dan diferentes tipos de respuestas a la misma problemática dentro del casco urbano de la ciudad, en el cual se resolvió de maneras diferentes pero siempre teniendo en cuenta puntos en común, estos son la reactivación de una zona por medio de una consolidación de ejes, teniendo en cuenta su relación con el entorno, los aspectos ambientales y movilidad articulados al espacio publico y la relación entre todas ellas por un hábitat mas sostenible y con un alto índice de calidad de vida y teniendo en cuenta la participación de las comunidades en el proceso de diseño.

X)Propuesta de solución



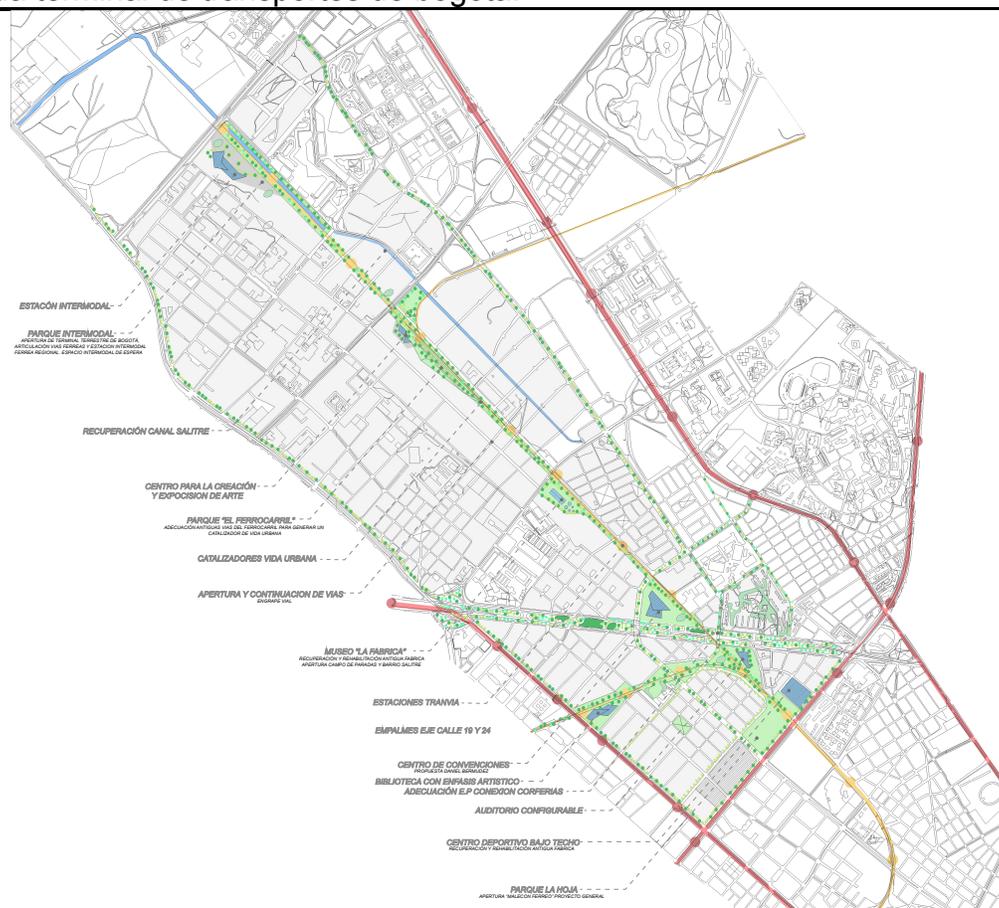
La respuesta a la problemática, tiene como resultado después del estudio teórico y de referentes, una propuesta de transformación física del vacío urbano inutilizado por las vías férreas. Este será consolidado como un eje urbano, teniendo en cuenta su vocación y potencialidad como espacio articulador de la ciudad.

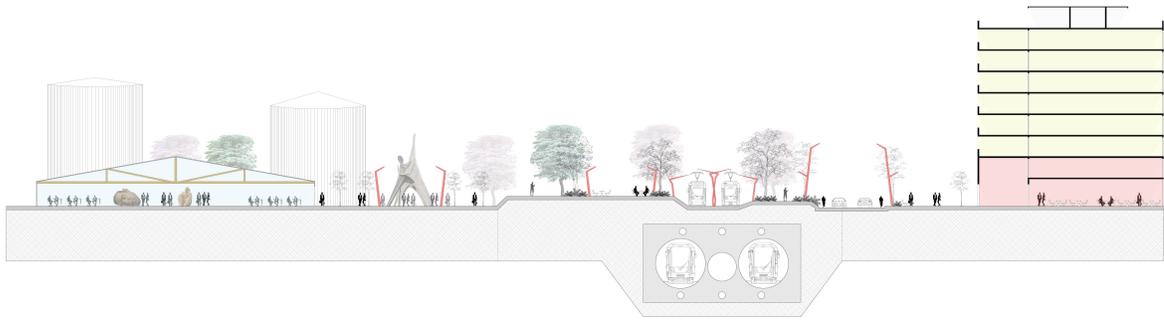
Teniendo en cuenta que la propuesta se desarrollara en la zona central y occidental de la ciudad, partiendo desde la estación de la sabana hacia el

occidente se tiene en cuenta su vocación como eje de movilidad, su relación y contacto con ciertos elementos de la estructura ecológica de la ciudad y debido a su centralidad la multiplicidad de usos en el contexto.

Esta propuesta podría nombrarse de igual forma que como se realizó en Medellín hace unos años atrás, “volcar la ciudad al río” pero en este caso la ciudad se volcara hacia las vías férreas de la ciudad un espacio que siempre ha sido percibido como hostil y puramente funcional, este corredor mantendrá la multiplicidad de usos y versatilidad de espacio propuesto por Aldo Rossi y Rem Koolhaas, para así lograr hacer desaparecer la barrera física.

Propuesta Urbana: La transformación espacial del vacío urbano comprendido por las vías del corredor férreo de la calle 22 traerá como consecuencia la consolidación de este gran sector (columna vertebral del centro de la ciudad) haciendo desaparecer las barreras y convirtiéndolas en lugares de encuentro y de nuevas actividades dándole un nuevo giro, reactivando este sector. Por medio de nuevos cruces sentido norte- sur, creando nuevas actividades y convirtiendo el espacio muerto en espacio público para así crear tensiones en ambos costados y tejer la zona. Dentro de este eje están contempladas acciones como la articulación con la propuesta del Parque la Hoja, la recuperación de las viejas y abandonadas estructuras, convertidas en equipamientos urbanos, la adecuación del espacio público entre Corferias y el Auditorio Configurable, el empalme y la continuación entre calles 19 y 24, la cual cruza y lleva estos ejes secundarios al corredor férreo, la recuperación del canal el Salitre y la estación intermodal con apertura hacia la antigua terminal de transportes de bogota.



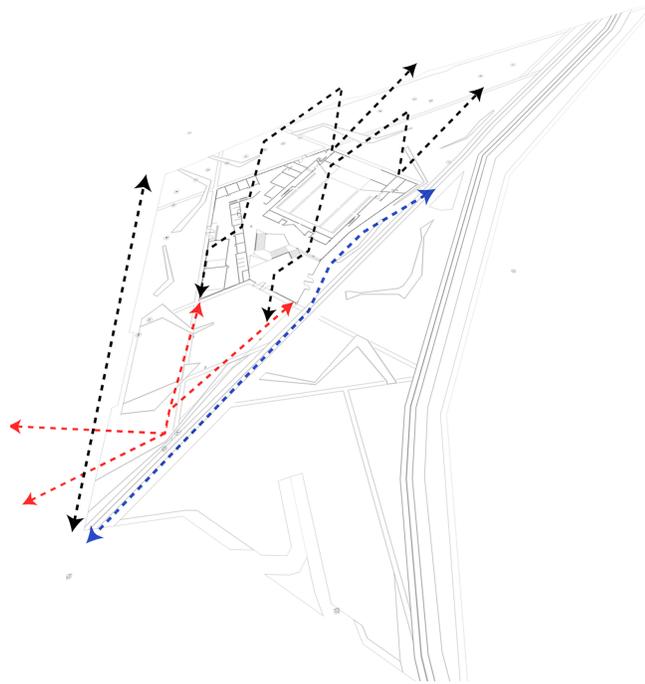


El redesarrollo del triangulo visto como un hoyo negro comprendido entre calles 13, NQS y avenida las Américas será el espacio de transición para así lograr darle una continuidad espacial en sentido oriente-occidente y consolidar la columna vertebral. Este triangulo cumple con las mismas condiciones que se expusieron anteriormente ya que también esta fragmentado por las antiguas vías del tren y el cambio de uso, estas anteriores son las encargadas de formar el hoyo negro y desarticular la columna y desaprovechar el potencial de ella. Dentro de este triangulo y sobre el corredor de las vías del tren y como boca al parque del Malecón férreo se desarrollara un auditorio configurable el cual será el encargado de traer uno de los flujos mas importantes como es el de corferias y su complejo hacia el costado sur del corredor haciendo la columna vertebral completamente consolidada. Las manzanas de este triangulo se fragmentaran y se abrirán nuevas calles para poder así abrir este hoyo negro hacia la ciudad, tendrá una propuesta en altura homogénea, con una serie de tipologías distintas dependiendo del uso. Estas tipologías se diferencia por la plataforma la cual se ubica entre el primer y segundo piso, haciendo posible tener comercio en los primeros pisos y en la parte superior cualquier otro uso. La otra tipología es donde se ubican las manzanas de menor tamaño en donde se propone un bloque con un patio interior el cual se abre hacia el exterior por una de sus caras.



Auditorio Configurable: Su forma nace a razón de los ejes que su contexto urbano dicta y a la forma en la cual recibe los diferentes flujos urbanos. De esta manera el edificio se abre en fachada o en altura por cada uno de sus puntos receptores. Como se mencionó anteriormente los flujos que dictan los ejes estéticos del equipamiento son de dos naturalezas distintas. Los primeros son aquellos ejes físicos urbanos, los cuales nacen de la intención de unir el parque con la calle, logrando abrir perspectivas desde cada bocacalle al parque y viceversa. Los segundos ejes son, aquellos flujos que son dinámicos como el movimiento de cuerpos alrededor del lote, tales como el gran flujo de la avenida las Américas, el flujo del tranvía y todos aquellos los cuales desembocan de corferias y todo el corredor del Parque malecón férreo.

Los primeros ejes, nos dictan un esquema básico en cuanto a la posible forma que tiene el equipamiento, pero en realidad los segundos son los lineamientos estéticos los cuales hacen levantar el volumen formando plazas cubiertas, o para formar barreras físicas para proteger un poco el parque de la Avenida las Américas.



Debido a que este se quiere posicionar como un icono de la ciudad, la estética del edificio se maneja por contraste, haciendo que un volumen sea muy pesado y cerrado y el volumen el cual recubre el auditorio será un volumen ligero y vivo conceptualmente, por medio de su forma, altura y color. El color escogido para el volumen el cual recubre el teatro fue escogido por su similitud con el tejido del cobre, haciendo posible contrastar dentro del contexto dándole un carácter bastante fuerte dentro de la ciudad.



este equipamiento de carácter metropolitano esta conformado por 2 alas. La primera en donde se encuentra todo lo correspondiente al auditorio el cual puede transformarse dependiendo del aforo necesario o del tipo de espectáculo que se vaya a realizar, esto se hace posible por una serie de plataformas las cuales se pueden esconder o sacar del piso. Se usaron dos tipos de silletería el cual se puede retraer e introducir dentro un espacio reducido en las paredes, techos o pisos. Las referencias de esas son la silletería fabricada por Figueras, modelo 6061 microflex y la segunda fabricado por Dervex la cual funciona por medio de un gato hidraulico. Este gran salón tiene un aforo máximo para 2.500 personas con posibilidad de abrirse al exterior para mayor publico. La primera configuración es la de un teatro clásico con el escenario al frente y la silletería dispuesta en una misma dirección. Esta configuración tiene un aforo máximo para 2500 personas. La segunda configuración es para un evento el cual necesite de una pasarela, sea

para un evento de modas, concierto u obra de teatro entre otras actividades. El aforo máximo para esta disposición es de 2000 personas. La tercera configuración del auditorio es con un escenario en la mitad el cual tiene la silletería a su alrededor. Este es nombrado como auditorio 360, en el cual puedan presentarse competencias de boxeo, partidos de tenis, obras de teatros o conciertos. La cuarta configuración es con la silletería y plataformas todas retraídas. En este tipo de espacio se podrán realizar eventos, como exposiciones de arte, eventos sociales entre otros. Además de la silletería configurable el auditorio tiene unos corredores en los niveles superiores los cuales son fijos. El acceso a estos niveles se realiza por medio de unas escaleras auxiliares haciendo mas fácil el acceso para todo el publico.

Para este espacio se contarán con 2 entradas, una por el costado occidental en donde se emplaza esta gran plaza cubierta la cual recibe todos los flujos del complejo de Corferias. La segunda se encuentra sobre el costado sur la cual tiene relación inmediata con el tranvía. Después de este acceso se ingresa a un gran vestíbulo donde se tiene una escalera escultórica descolgada de la cubierta y la cual configura el marco para el patio central del edificio. Este espacio fue concebido como un gran vestíbulo en donde se pueden exponer obras de arte y funciones como una galería la cual vaya envolviendo al espectador hacia el auditorio. Además de este espacio se encuentra el punto de información, el cual cumple con la tarea de boletería a la vez. Una cafetería, cocina la cual es compartida con la escuela de artes escénicas, unas oficinas administrativas del auditorio y los baños para el publico. Sobre el costado oriental se encuentra el acceso para los artistas los cuales al entrar encuentran un lobby y un punto fijo los cuales los llevan a la zona de camerinos que queda en los niveles superiores.

En el nivel de los camerinos se encuentra además de los vestidores para los actores, orquesta unos camerinos privados los cuales tienen baño privado una habitación, una zona de ensayo y de reuniones. Además de esto se encuentra un restaurante principal y un bar con vista hacia el exterior el cual estará activo la mayor parte del tiempo de la semana. Este espacio será compartido por los artistas y espectadores. En el ultimo nivel se encuentra la sala de ensayo principal, la cual tiene relación inmediata con la sala del auditorio ya que se ubica justo encima de la tramoya, haciendo posible bajar y utilizar la escenografía en ambas salas. Además del espacio anterior se propone un gran foyer con vegetación y caminos para recorrer con vista al exterior, haciendo posible espacio publico al interior del edificio.

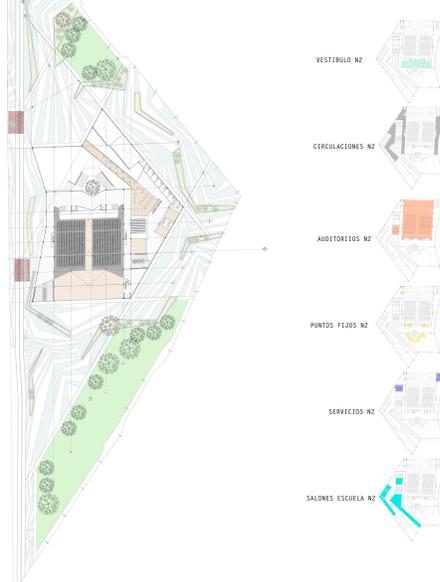
En la segunda ala se encuentra el espacio destinado a la escuela de artes escénicas en la cual, se disponen unos salones prácticos grupales del mismo tamaño del escenario principal e individuales, unos salones teóricos, la cafetería el área administrativa para profesores, baños, un auditorio secundario y una biblioteca la cual tiene relación indirecta por medio de un ventanal al vestíbulo galería del teatro. Este espacio pretende mantener el equipamiento activo el resto de la semana.

PLANTA N1 EDIFICIO: TEATRO - N1:5.512 ESCUELA - N1:1.676



PLANTA 2

EDIFICIO: TEATRO - N1:5.512 ESCUELA - N1:1.676
- N2:3.698 - N2:1.468



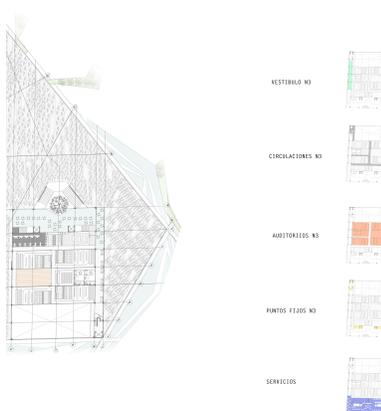
PLANTA 3

EDIFICIO: TEATRO - N3:3.197



PLANTA 4

EDIFICIO: TEATRO - N5:2.470



en cuanto al aspecto ambiental el equipamiento esta implantado de forma que proteja el espacio publico del sol de forma directa, se recuperara el agua lluvia por medio de las cubiertas para ser llevadas a un espacio en donde se procesara para ser usadas como aguas grises en sanitarios y para el riego del espacio publico del exterior. La vegetación propuesta para el espacio exterior se compone de Alisos, Liquidambar, Sangregados, Caucho Sabaneros, Helechos y Aves del Paraíso estas dos ultimas de uso ornamental en las materas.

I) Bibliografía:

- REVISTA ESCALA, ed 225- Territorio, estrategias naturales. Bio 2030, plan director Medellín.
- MANGADA, Eduardo. Madrid rescata su río, Parque Manzanares: un modelo de intervención. Revista Arquitectura Viva.
- RAMOS ANGEL, Martín y CHOAY. Lo urbano en 20 autores contemporáneos.
- KOOLHAAS, Rem. La ciudad genérica.. Gustavo Gilli editores. Barcelona. 2011
- ROSSI Aldo, La arquitectura de la ciudad. Gustavo Gilli, Barcelona.
- <http://gehlcitiesforpeople.dk/2011/04/19/quality-public-space-as-a-basic-human-right/>
- Ciudades y Ciudadanía, La política del salto social. Ministerio de Desarrollo Económico. Bogotá 1995.

- BORJA, Jordi; MUXI Zaida. El espacio público, ciudad y ciudadanía. Barcelona 2000.
- CONCEJO NACIONAL DE POLÍTICA Y ESTADO, documento conpes 3178. Política nacional de espacio Público.
- PROYECTO DE ACUERDO N°. 386 DE 2008.
- KRIER, Rob. El espacio urbano. Gustavo Gilli -1981.
http://www.madrid.es/UnidadWeb/Contenidos/Publicaciones/TemaUrbanismo/ProgOperUrbanismoVivienda2007_2011/Ficheros/Espa%C3%B1ol/04_area_de_proyectos_singulares.pdf.

Revisión Bibliográfica:

- a) .REVISTA CROQUIS, edición 86. Vacíos Berlinese: 1991(concurso European, primer premio). Pag 44-51. Código:
- b) GOMEZ GEURRERO, José Joaquín. Recetas Urbanas, estrategias sobre el no-lugar. Cd-room, Bogotá 2011. Tesis (arquitecto) Pontificia Universidad Javeriana. Código:T.A 0200 G65.
- c) GARCIA CORTES, Jose Miguel. La ciudad cautiva control y vigilancia en el espacio urbano. Madrid, España: Akal editores. 2010. Código 711.4 G171.
- d) MURCIA DAZA, Wady Julian. Espacio público y calidad de vida urbana [Recurso electrónico] la intervención en el espacio público como estrategia para el mejoramiento de la calidad de vida urbana : caso de estudio : Valle de Laboyos (Pitalito - Huila). Bogotá (tesis magister en planeación urbana y regional). -- Pontificia Universidad Javeriana, 2009. Código: T.AM 0061 M87
- e) CORTES LARREAMEDY, Fernando Diseño del espacio público para el centro histórico de Bogotá D.C. Alcaldía Mayor de Bogotá, Instituto Distrital de Patrimonio Cultural. 2008. Código: 711.40986142 C67D
- f) JOSEPH, Isaac. El transeúnte y el espacio urbano ensayo sobre la dispersión del espacio público. Gedisa-1988. Código: 303.32 J67.
- g) KRIER, Rob. El espacio urbano. Gustavo Gilli -1981. Código 711.094346K74E.
- h) WINGO, Lowdon. Ciudades y espacio el uso futuro del suelo urbano. Oikos-Tau 1976. Código: 711 W45.
- i) BELLINI, Oscar Eugenio. Arquitectura y nuevas fronteras. Madrid, España, Libsa-2009. Código 724.9 A76Q.

- j) ITO, Toyo. Arquitectura de límites difusos. Barcelona, España Gustavo Gilli-2006. Código: 720.952 I76A.
- k) BOEMINGHAUS, Dieter. Pavimentos y límites urbanos. Aminos, calles, plazas, zonas públicas, peatonales y de tráfico rodado. Barcelona, España, Gustavo Gilli 1984. Código: 711.5B63.
- l) MESTRE, Martí. La memoria del territorio. La recuperación Paisajística de la ruta del ferrocarril al mediterráneo. Apuntes vol 24.1 enero junio 2011.