

MOVILIDAD MUTUALISTA  
“RECUPERACIÓN VIAL Y URBANA BARRIO RINCÓN DEL LAGO”

Alvaro David Sosa Moreno

Cód. 1100630

UNIVERSIDAD CATÓLICA DE COLOMBIA

FACULTAD DE DISEÑO

BOGOTÁ

2014

MOVILIDAD MUTUALISTA  
“RECUPERACIÓN VIAL Y URBANA BARRIO RINCÓN DEL LAGO”

Alvaro David Sosa Moreno  
Cód. 1100630

Monografía de Proyecto de Grado

Directores: Arq. Hernando Carvajalino  
Arq. Víctor Arcos  
Arq. Natalia Medina

UNIVERSIDAD CATÓLICA DE COLOMBIA  
FACULTAD DE DISEÑO  
BOGOTÁ  
2014



## Atribución 2.5 Colombia (CC BY 2.5)

La presente obra está bajo una licencia:  
**Atribución 2.5 Colombia (CC BY 2.5)**  
Para leer el texto completo de la licencia, visita:  
<http://creativecommons.org/licenses/by/2.5/co/>

### Usted es libre de:

- Compartir – copiar, distribuir, ejecutar y comunicar públicamente la obra
- hacer obras derivadas
- hacer un uso comercial de esta obra



### Bajo las condiciones siguientes:



**Atribución** — Debe reconocer los créditos de la obra de la manera especificada por el autor o el licenciante (pero no de una manera que sugiera que tiene su apoyo o que apoyan el uso que hace de su obra).

**Dedicado a mi familia y mis papas que siempre me apoyaron en este camino siempre animándome y apoyándome en todo lo que necesitaba, bríndame todos los recursos posibles para terminar mi carrera, quiero agradecerles a ellos y a Dios que me permitió terminar esta este punto tan importante en la vida.**

## CONTENIDO

	Pág.
<b>INTRODUCCIÓN.....</b>	<b>8</b>
<b>1. MARCO TEÓRICO.....</b>	<b>9</b>
1.1. ESTRUCTURA URBANA	
1.2. COMPONENTES VIALES	
1.3. CONCEPTO DE CALLE	
<b>2. OBJETIVOS.....</b>	<b>12</b>
2.1. OBJETIVOS GENERALES	
2.2. OBJETIVOS ESPECÍFICOS	
<b>3. PLANTEAMIENTO PROBLEMICO.....</b>	<b>14</b>
3.1. PROBLEMA	
3.2. PREGUNTA PRINCIPAL	
<b>4. CARACTERÍSTICAS DEL LUGAR.....</b>	<b>14</b>
4.1. GENERALIDADES.....	<b>15</b>
4.2. COMPONENTES HABITACIONALES.....	<b>17</b>
4.2.1. Morfología	
4.2.2. Alturas	
4.2.3. Usos	
4.3. COMPONENTE COLECTIVOS.....	<b>18</b>
4.3.1. Situación general	
4.3.2. Equipamientos en el barrio	
<b>5. ANALISIS DE REFERENTES.....</b>	<b>19</b>
5.1. PERFORATED METAL PAVILIONS	
5.2. BGU UNIVERSITY ENTRANCE SQUARE & ART GALLERY	
<b>6. CONCEPTOS.....</b>	<b>22</b>
6.1. CONCEPTUALIZACIÓN DEL ESPACIO, LUGAR Y HÁBITAT	
6.2. INTEGRACIÓN CON EL CONTEXTO	
6.3. RECUPERACIÓN DE ZONAS	
6.4. CONCEPTOS DE EJE DE DISEÑO	

6.4.1. Mutualismo	
6.4.2. Diseño participativo	
6.4.3. Accesibilidad	
<b>7. PROYECTO.....</b>	<b>27</b>
<b>7.1. MOVILIDAD MUTUALISTA .....</b>	<b>27</b>
7.1.1. Componentes de movilidad	
7.1.2. Sistema vehicular	
7.1.3. Sistema vial	
7.1.4. Componentes de actividad y zonas de actividad	
7.1.5. Ejes relaciontes	
7.1.6. Sistema verde	
<b>7.2. PERFILES VIALES.....</b>	<b>34</b>
7.2.1. Rampa escalera Tipo A	
7.2.2. Rampa escalera tipo B	
7.2.3. Rampa tipo C	
7.2.4. Rampa escalera tipo D	
7.2.5. Rampa escalera tipo E	
<b>7.3. PARQUES Y ELEMENTOS COMPLEMENTARIOS.....</b>	<b>39</b>
7.3.1. Parque tipo 1	
7.3.2. Parque tipo 2	
7.3.3. Parque tipo 3	
7.3.4. Equipamiento complementario	
<b>8. CONCLUSIONES.....</b>	<b>45</b>
8.1. APORTES POTENCIALES	
8.2. REFLEXIÓN FINAL	
<b>BIBLIOGRAFÍA.....</b>	<b>48</b>
<b>ANEXOS.....</b>	<b>49</b>

## LISTA DE FIGURA

- Figura 1. Vivienda media dos pisos, Vivienda baja 1 piso.
- Figura 2. Presentación Hábitat para la Humanidad
- Figura 3. Iglesia, Volúmenes Colegio
- Figura 4. Corte Transversal del proyecto
- Figura 5. Hito Día (Der.) Hito Noche
- Figura 6. Planta General proyecto
- Figura 7. Axonometría del proyecto.
- Figura 8. Relación con el equipamiento y Texturizarían del espacio.
- Figura 9. Fotografía espacio Catalogados como no residuales a tratar.
- Figura 10. .) Ejemplo de mutualismo (Der.) Ejercicio de diseño participativo.
- Figura 11. Esquema de movilidad y Esquema de división Zonal
- Figura 12. Ejes relacionantes
- Figura 13. Tipos de vegetación
- Figura 14. Rampa Escalera Tipo A
- Figura 15. Rampa Escalera Tipo B
- Figura 16. Rampa Tipo C
- Figura 17. Rampa Escalera Tipo D
- Figura 18. Rampa Escalera Tipo E
- Figura 19. Parque tipo 1
- Figura 20. Parque tipo 2
- Figura 21. Parque tipo 3
- Figura 22. Axonometría Explotada Equipamiento Complementario
- Figura 23. Axonometría Explotada Equipamiento Complementario Materialidad.

## LISTA DE ANEXOS

Anexo A. Planchas Finales

Anexo B. Planimetría General

Anexo C. Imágenes del Proyecto



## INTRODUCCIÓN

En el presente trabajo se muestra dentro de un marco de mejoramiento integral barrial en el Barrio Rincón del Lago, ubicado en la comuna 4, ciudadela Sucre en el municipio de Soacha Cundinamarca, como una propuesta urbana, es un territorio que cuenta con varias características y problemáticas que afectan directamente el lugar y sus habitantes. Planteado un sistema vial que busca el mejoramiento de la estructura del territorio y sus servicios permitiendo un aparezcan espacios dinámico de integración social que fomente el desarrollo en el barrio.

El tema a desarrollar surge a través de la conceptualización de espacio público actual buscando una propuesta alternativa, que me baraje diferente posibilidades arquitectónicas y urbanas, teniendo en cuenta que la calle como único espacio público a tratar. Por lo cual se crean una serie de estudios y análisis que me permitan entender el territorio y el asentamiento del mismo entendiendo la relación vivienda calle buscando la re estructuración (Movilidad Mutualista)

Por lo cual este tema de a trabajar en este proyecto en el cual se van a bordar diferentes campos que van desde la problemática actual del barrio, puntualizando sobre cuales espacios se integran de manera general, convirtiendo este desarrollo en un proyecto específico que me permita adaptar diferentes alternativas de diseño vial que mejoren la calidad de vida y las condiciones actuales del barrio.

# 1. MARCO TEÓRICO

## 1.1. ESTRUCTURA URBANA

*“Entender la ciudad es una preocupación para algunos y una vivencia de lo cotidiano para otros muchos”*<sup>1</sup>. La estructura urbana se ha desarrollado a lo largo de tiempo entendiendo que varias civilizaciones han generado diferentes morfologías y fundamentos que responden a una necesidad puntual a la hora de pensar en estrategias de virtualización y de configuración espacial, determinados por contextos diferentes que me determinan una serie de configuraciones estratégicas que como conceptos han prevalecido en la historia llevando a que el término de estructura urbana no cambie y exista un mismo concepto que va evolucionando a medida que pasa el tiempo.

La gran variedad de posibilidades que se ofrecen a la configuración urbana, se puede desglosar en varios elementos en los cuales me permiten definir un lugar. Básicamente la estructura de una ciudad son un conjunto de acciones establecidas en el lugar buscando la conexión de un proyecto y las configuraciones de espacios principales que den una noción de lo que es un espacio urbano.

Los romanos en sus ciudades conformaron la estructura vial de una forma tal que combinara las acciones civiles y sociales de la civilización donde se centralizaba el comercio, se relacionaban los distintos pueblos conquistados, y, en general se controlaba a la población, todo con fines políticos se expresaba un desarrollo de ciudad controlada donde se podía tener toda la visual y organización espacial en desde cualquier punto de la ciudad teniendo como referencia la posición de los puntos cardinales como elementos ordenadores.

---

<sup>1</sup>Lynch, Kevin, Imagen de la Ciudad Kevin Lynch, definición de elementos y componentes de ciudad, Chicago, 1958, 124p.

## 1.2 COMPONENTES VIALES

Los componentes viales son aquellos elementos que me definen una estructura final vial es necesario entender los componentes que se van intervenidos, “son conductos que sigue el observador normalmente, ocasionalmente o potencialmente = calles, senderos, líneas de tránsito, canales o vías férreas. La gente observa la ciudad mientras va a través de ella y conforme a estas sendas organizan y conectan los demás elementos ambientales.

Para la mayoría son elementos urbanos predominantes. Las personas que conocen bien una ciudad dominan bien una parte de su estructura de las sendas. Carácter de la senda = concentración de un uso o una actividad especial en una calle. Fortalecimiento de la imagen de la senda = cualidades espaciales características = extremos de anchura o estrechez (calles principales = anchas; secundarias = estrechas) a la hora de orientarse, la búsqueda de la calle principal se vuelve automática, así como la confianza en ella.”<sup>2</sup>.

Cabe resaltar que los elementos citados por Lynch son la definición de una lista de elementos básicos, que se encuentran bajo un estado cambiante de la ciudad y del lugar ya que me definen situaciones puntuales en el barrio.

Ahora bien las definiciones de cada uno de los componentes viales, es importante para entender cada uno de los parámetros y características del lugar, pero teniendo en cuenta que el único termino importante que resalta sobre todo es la definición de senda, ya que me direcciona y me encamina a entender realmente la vía sus componentes físicos que componen el carácter de Senda.

Anexo a el sendero se entiende como un elemento más complejo que cumple diferentes funciones de circular y permanecer se mezclar interpretando que la vía es un lugar importante para el desarrollo social y urbano, entendiendo que la caracterización y la identidad de los espacios propuesto depende, de cuanto es viable y amigable con el lugar, entender el entibie como un todo, y que las vías sirven como cadenas conectaras que se pueden conectar con la vivienda brindándoles alternativas de crecimiento mutuo que tenga como fundamento la interacción e integración social que generen un espacio más colectivo en espacios reducidos fortaleciendo el barrio en cada esquina y en cada punto intervenido.

---

<sup>2</sup>ROSSI, Aldo, Estructura urbana en la teoría de Rossi, Seminario de investigación y proyecto urbano, Milán, 1966, 224p

## 1.1. CONCEPTO DE CALLE

“Entendida como uno de los elementos más básicos y principales del diseño urbanístico, la calle es un **espacio público** que tiene como objetivo generar una división más o menos organizada entre las diferentes propiedades privadas, así como también permitir el paso y la movilidad en el conjunto de la ciudad o espacio urbano. Por lo general, la calle tiene una disposición recta, aunque dependiendo del tipo de traza o de estilo, puede volverse más o menos desordenada, curva o irregular. La calle se estableció tradicionalmente a partir de una mínima demarcación que significara el fin de las estructuras edilicias en determinada anchura.”<sup>3</sup>

La calle con principal elemento a diseñar implementa soluciones urbanas que comprendan el espacio existente, sabiendo que la caya en si ya establece unas características imborrables, ya dadas por el barrio y sus componentes. La calle como panorama proyectual se implementan definiciones de diferentes ámbitos que me ayuden a reflexión sobre el uso de ella y de cómo se nutren las capacidades de estos espacios.

---

<sup>3</sup> definicionesabc, Arquitectura, (en Línea) Colombia, definicionesabc, (Citado) 2013, **Disponible web:** <http://www.definicionabc.com/social/calle.php#ixzz3KLROEAbf>

## **2 OBJETIVOS**

### **2.1 OBJETIVOS GENERALES**

Los objetivos generales del proyecto permiten que establezca una estructura en el barrio buscando una mejor alternativa o sistema de movilidad que nutran con la aparición de espacios públicos, que son diseñados en la vía existente, estableciendo una relación con las distintas características y componentes del barrio, que me permitan determinar los diferentes accesos a las viviendas del usuario buscando una solución de integración con la comunidad llevando estrategias de sustentabilidad que ayuden al crecimiento favorable del barrio Rincón del Lago.

### **2.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS**

- Mejorar la accesibilidad dentro como fuera del barrio buscando alternativas que no tengan un impacto fuerte sobre el trazado vial existente, buscando una transformación de la malla vial que permita que sea un espacio integrador.
- Reforzar los espacios que no tienen tratamiento urbano como las zonas residuales y lotes vacíos buscando estrategias que me permitan una interacción entre las vías buscando potencializar cada espacio público existente.
- Darle una identidad a cada vía donde se reflejen cada uno de los espacios comunes buscando la integración social y cultural ofreciéndoles espacios que la vivienda no tiene para así crear diseño complementarios a la vivienda y haya una respuesta positiva del usuario.
- Solucionar los lugares conflictivos y que tengan una mayor incidencia en el barrio, es decir zonas inseguras, zonas que sirvan como botadero de

escombros y basura, convertirlos en espacios productivos para el barrio que encuentre mejore y crezca paralelamente al sistema vial.

- Comprender el entorno para así llegar a zonificar el barrio buscándole un propósito que individual que busque el desarrollo colectivo, del barrio es decir, establecer parámetros de diseño que me potencialicen los sectores implementado actividades dependiendo del uso que ya se le esté dando a la vía
- Desarrollar espacios comunes en la vía invitando a la gente a disfrutar de estos espacios urbanos estableciendo una comunicación directa con el vecino buscando que una integración zonal barrial entre vecinos.
- Proponer que la intervención vial cumpla con parámetros sustentables que ayuden al mejoramiento sustancial del barrio, y que trabajen en conjunto con la integración del lugar físico (Topografía), y sea amigable con el mismo para generar una proyecto limpio que busque más la transformación que la imposición de los lugares urbanos.

### **3. PROBLEMICO**

#### **3.1 PROBLEMA**

El barrio Rincón del Lago presenta un bajo desarrollo, ya que este barrio nació a partir de un origen informal, que lo aparto del normal desarrollo de barrio, permitiendo que la misma comunidad se encargara de la estructuración y la conformación de barrio con conocimientos básicos en cuanto a la búsqueda de soluciones para vivir en un sitio como este (montañoso, alejado) llevando a que una sociedad sin control o una supervisión busque alternativas para la creación y la aparición de un barrio.

En el barrio Rincón del Lago veo que no existen espacios definidos para establecer relaciones sociales o un sistema claro de espacio público, que a su vez va de la mano al carente trazado vial que presenta un deterioro y una serie de elementos sin articulación, que no me permiten acceder de una buen manera a cada sitio.

La inexistencia del espacio público y de la carente definición de vías me encuentro que tampoco existe una relación entre estos dos elementos, por lo cual me veo en la obligación de establecer parámetros articuladores que me permitan el encuentro entre usuarios, esta problemática física va en paralelo con los problemas sociales y culturales que presenta el barrio como, la baja comunicación con el vecino, la interacción casa parque, la falta de desarrollo proyectual en diferentes puntos del barrio, hacen que este lugar sea catalogado como un barrio con pocas oportunidades.

Sin embargo es válido ampliar que estos problemas son vistos de una manera proyectual con fines de solucionar cada una de las carencias que presenta el barrio.

#### **3.2 PREGUNTA PRINCIPAL**

¿Cómo establezco una estructura de relación urbana, que me permita potencializar el barrio estableciendo espacios de recreación, invocación y reestructuración en la accesibilidad en los espacios existentes en el barrio?

## 4. CARACTERÍSTICAS DEL LUGAR

### 4.1 GENERALIDADES

El barrio Rincón del Lago ubicado en la comuna cuatro, ciudadela Sucre en medio de las montañas, presentando un topógrafo complicada, su temperatura ambiente no supera entre los 8°C y los 24°C, el barrio problemas sociales y culturales que influyen directamente al desarrollo del barrio, sabiendo que nace a partir de la urbanización ilegal, haciendo que el crecimiento barrial se efectúe por los mismos habitantes, esto hace que el barrio en temporalidad vaya sacando a la luz vario inconvenientes y problemáticas, sabiendo que en un principio el urbanizador propone una retícula organizadora que no contempla todas las necesidades, que se deben tener en cuenta para el desarrollo del barrio, presentando carencias a nivel de espacios urbanos una infraestructura clara y un sistema vial provisional funcional, ya que las vías aparecen a partir de la disposición espacial de las lotes y las viviendas que se van construyendo.

Es importante resaltar que el barrio no solo presenta problemas físicos, sino que también presenta problemas sociales, sabiendo que el choque cultural es muy marcado, entendiéndose que los habitantes vienen de diferentes partes de Colombia, también sabiendo que las personas que llegan al barrio buscando una oportunidad de vivienda traen consigo problemas individuales importantes, es decir las personas lleguen allí por su condición actual de vida, como son personas desplazadas, personas de bajos recursos y personas que adquieren estas viviendas por interés propio.

La condición del barrio actual muestra un deterioro importante en los sistemas, como la condición de las vías, el acceso a las viviendas, la topografía influyente que afecta continuamente a los habitantes, los componentes naturales que influyen para que el deterioro avance y no presente una mejora.



## 4.2 COMPONENTES HABITACIONALES

Estos componentes se busca entenderlos ya que la definición de cada uno de estos espacios me dicta un carácter real, de cómo el barrio se comporta según su tipología de vivienda y su interacción.

**4.2.1. Morfología** El barrio está dividido en unidades de medida de los lotes de 6 metros de frente por 12 metros de fondo, configurando las manzanas de manera lineal con dos hileras viviendas.

El sentido de las manzanas lo determina la topografía del lugar, una que la pendiente más fuerte del terreno va en paralelo a las manzanas más grandes así dándome una idea de cómo la topografía repercute afectando el bienestar del lugar y las familias.

**4.2.2. Alturas** Las alturas del barrio rincón del lago oscilan dentro de las viviendas de un piso hay de tres pisos dependiendo de la actividad económica que efectúa la familia se va consolidando la vivienda mejorando el aspecto y la funcionalidad a la misma.

Las alturas también van desacuerdo con la topografía ya que las alturas también se pueden medir en la plataforma donde la vivienda se cimenta, que este punto me ayuda a establecer que las viviendas presentan una elevación diferente por lo cual no se puedan conectar entre sí.

Figura n°1 - (Izq.) Vivienda media dos pisos (Der.) Vivienda baja 1 piso.



Fuente: Autor

**4.2.3. Usos** Los usos en las viviendas se determina con el número de pisos tenga, se presenta las característica de que las que son de máxima altura (3 pisos) se desarrolla una actividad productiva, Arriendo, cuando son casa de un solo piso casi nunca se establece una consolidación de tienda barrial.

**Figura n°2 – Presentación Hábitat para la Humanidad**



Fuente: Autor

### **4.3 COMPONENTE COLECTIVOS**

El espacio urbano y de vivienda se vayan ayudados y sorteando con el desarrollo de los espacios colectivos donde exista la necesidad de establecer comunicación con los vecinos.

**4.3.1 Situación general** La situación actual de los equipamientos es de deterioro y descuido ya que la iglesia esta construida con latas, el salón comunal sin terminar y con problemas funciones y por último el colegio aunque ha tenido una renovación en cuanto a volúmenes se emplea que más del 65 por ciento del colegio se encuentra en mal estado, por lo que me veo a clasificar estos espacios como no aptos para el desarrollo temporal del barrio.

Figura n°3 - (Izq.) Iglesia (Der.) Volúmenes Colegio



Fuente: Autor

**4.3.2 Equipamientos en el barrio** Existen tres principales equipamientos, La Iglesia, el salón comunal y el colegio, ubicados en el centro del barrio asilando un poco las actividades hacia puntos donde tal vez no llegue la actividad efectuada en el respectivo equipamiento.

Estos equipamientos como se mencionaba anteriormente presentan deterioro desde sus estructura física hasta su infraestructura haciéndolos puntos de proyecto a realizar buscando el cremento equitativo entre vivienda, equipamiento y calle Equipamiento.

## 5. ANÁLISIS DE REFERENTES

### 5.1 Perforated Metal Pavilions

**Location:** Chongqing, China

**Arquitecto Asociado:** La Cime

**Intervencio:** 16 Hectareas

**Grupo de diseño:** Martha Schwartz, Nigel Koch, Jasmine Ong, Christabel Lee, Aigars Lauzis, Ignacio Lopez-Buson, Ceylan Belek-Ombregt, Markus Jatsch and Gilles de Wever

Figura n°4 – Corte Transversal del proyecto



Fuente: Dezeen, Urban, (en Línea) Inglaterra, Dezeen, (Citado) 2013, Disponible web: <http://www.dezeen.com/2014/03/11/perforated-metal-pavilions-martha-schwartz-partners-fengming-mountain-park/>

Este proyecto desarrollado en china pretende establecer una conexión de espacios por niveles buscando mediante una serie recorrido delimitados por una materialidad definida (placas metálicas) que me direccionan hacia puntos o nodos espaciales representados como tótems que adquieren características diferentes durante el día.

Estos espacios no cuentan con un recorrido lineal, sino que buscan una internación espacial con formas no perpendiculares que definen espacios, y abre camino a la aparición de espacios urbanos que posean características como, espejos de agua, o tan solo una plazoleta. Es importante resaltar que la disposición de los espacios en el lugar los determina la topografía, cumpliendo una papel importante en cuanto a la direccionalidad y la disposición de los hitos, estos hitos construidos de metal micro perforado actúan de manera diferente en el día , es decir cumplen en papel de resguardo y de espacios con sombra sobre la luz del día, y en la noche los hitos acompañados por luces cambian añadiéndole

características como puntos de encuentro y mobiliario nocturno que permite que el espacio se vivía las 24.

Figura n°5 - (Izq.) Hito Día (Der.) Hito Noche



Fuente: Dezeen, Urban, (en Línea) Inglaterra, Dezeen, (Citado) 2013, Disponible web: <http://www.dezeen.com/2014/03/11/perforated-metal-pavilions-martha-schwartz-partners-fengming-mountain-park/>

Este proyecto está rodeado por un parque, por consiguiente busca la interacción con lo natural trayendo al espacio público puntos verdes que determinan los espacios, dándoles identidad, y una entera integración con el espacio verde en su alrededor, la conexión entre terrazas planteadas en este proyecto se establecen de forma vertical (Escaleras) que al subir, durante el recorrido del espacio urbano, se ve como cada punto cambia de situación y de diseño pero estableciendo una única circulación permitiendo vivir todos los espacios propuestos.

Figura n°6 - Planta General proyecto



Fuente: Dezeen, Urban, (en Línea) Inglaterra, Dezeen, (Citado) 2013, Disponible web: <http://www.dezeen.com/2014/03/11/perforated-metal-pavilions-martha-schwartz-partners-fengming-mountain-park/>

## 6.2 BGU University Entrance Square & Art Gallery

**Arquitecto:** Chyutin Architects Ltd.

**Localization:** Beer sheba, Israel

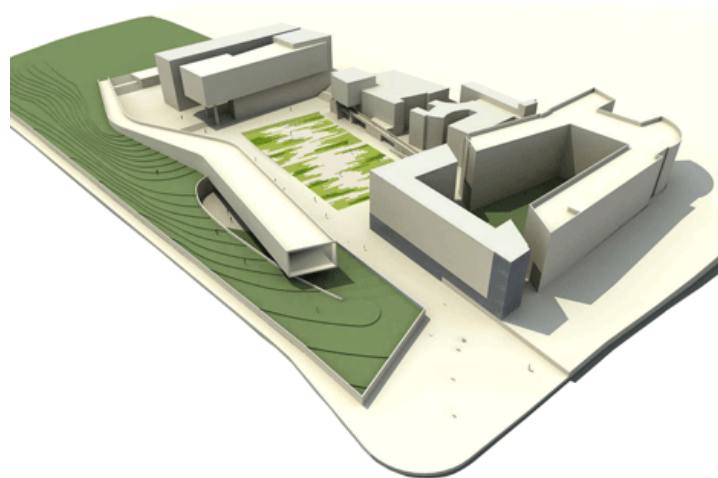
**Deichmann square team:** Bracha Chyutin, Michael Chyutin, Ethel Rosenhek, Joseph Perez

**Art Gallery team:** Bracha Chyutin, Michael Chyutin, Ethel Rosenhek, Joseph Perez, Jacques Dahan,

Este proyecto ubicado en Israel pretende establecer una conexión entre lo artificial y lo natural mediante la texturización del espacio público, este elemento urbano implantado en la plaza central, busca también la conexión virtual y una interacción entre volúmenes, geometrizando el espacio dándoles una direccionalidad en una forma de serpenteo donde se puedan observar que en los espacios residuales o mini plazuelas establezcan una claridad en cuanto a las características y las actividades que se puedan realizar allí.

Este proyecto también cuenta con una accesibilidad múltiple, ya que la disposición y la implantación de los volúmenes hace que exista este tipo de características espaciales.

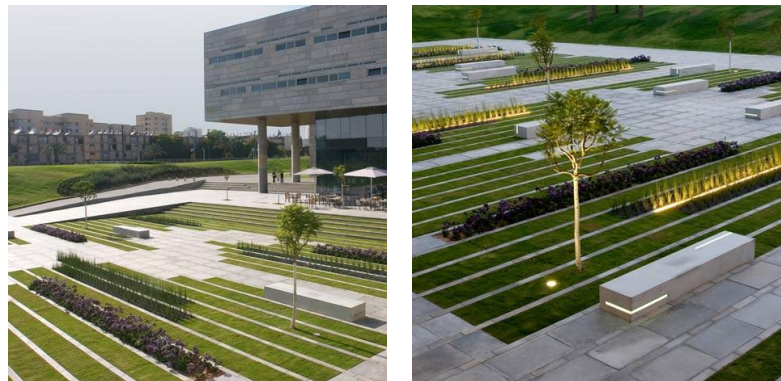
Figura nº7 - Axonometría del proyecto.



**Fuente:** Dezeen, Urban, (en Línea) Inglaterra, Dezeen, (Citado) 2013, **Disponible web:** <http://www.dezeen.com/2011/01/12/bgu-university-entrance-square-by-chyutin-architects/>

A la búsqueda de este proyecto también es la rehabilitación de un espacio público en medio varios elementos arquitectónicos donde también está presente la topografía, con una inclinación leve, se permite que el espacio se recorra de manera de rampa estableciendo a sus alrededores una segunda circulación lineal que me permita recorrer todo el proyecto sin ningún tipo de obstáculos, al implantarse este proyecto lo que quería resalta era que no hay circunstancias para crear espacio rectos, con la necesidad de travesarlo en su totalidad efectuando diferentes actividades durante su recorrido, sabiendo que el usuario se puede apropiarse del terreno, teniendo en cuenta que las actividades dinámicas en los espacios son importantes para el buen desarrollo del proyecto.

Figura n°8- (Izq.) Relación con el equipamiento (Der.) Texturizarían del espacio.



Fuente: Dezeen, Urban, (en Línea) Inglaterra, Dezeen, (Citado) 2013, Disponible web: <http://www.dezeen.com/2011/01/12/bgu-university-entrance-square-by-chyutin-architects/>

## 6. CONCEPTOS

### 6.1 CONCEPTUALIZACIÓN DEL ESPACIO, LUGAR Y HÁBITAT

El espacio vial como espacio a tratar con unas determinantes y unas condiciones ya establecidas se busca la comprensión y el correcto uso de estos espacios que el objetivo primordial es ofrecerle al usuario una mejor calidad de vida. Diseñado cualquier tipo de espacio apto para que tenga un eficaz desarrollo con el cual me refiero a que las vías deben presentar destinadas actividades que me ayuden a crear un pato desarrollo de las habilidades cognitivas de cada uno de los habitantes, de cualquier modo se deben integrar las condiciones y los conceptos de encuentro y accesibilidad que me permitan dar un una intensión, una idea y un diseño que sea congruente con el estudio del lugar.

En el caso de Barrio Rincón del Lago se establecen unas ideas claras para darle un correcto desarrollo al Lugar donde se potencialice el uso peatonal, que corresponda con cada uno de los aspectos del barrio ampliando en un alto porcentaje el espacio urbano vivencial, de manera que este tránsito peatonal que se vaya a diseñar sea simple que cumpla con la necesidad de acceder y comunicarse siempre y cuando exista la interacción vecina, cumpliendo con los parámetros sociales y culturales, fomentando la integración ciudadana para que así haya un correcto uso de los espacios a diseñar.

### 6.2 INTEGRACIÓN CON EL CONTEXTO

La vía como base fundamental, el diseño también me remito al desarrollo urbanístico puntual con el tratamiento y mejoramiento del barrio, interactuando con los espacios que alimentan la vía, es decir interactuar con los espacios artificiales ya confinadas (Viviendas y Equipamientos) donde exista una integración entre ellos y me permita establecer esta conexión.

El entorno me dicta que los tratamientos urbanos deben realizarse de manera individual pero con la idea de que uno sea el complemento de otro es decir como las fachas de la vivienda son la piel de mi proyecto y como la vivienda me brinda la capacidad de enriquecer los espacios viales.

La integración con el contexto es vital para el barrio ya que se buscaría el provecho de una gran cantidad de espacio urbano creando un proyecto más homogéneo que actúe de manera tal que lo existente es una naturalmente y estos



dos espacio crezcan con la capacidad de ofrecer características que potencialicen con el tiempo y nutran de espacialidad la vía.

### **6.3. RECUPERACIÓN DE ZONAS**

Este ítem narra los espacios no cuantificados y clasificados como residuales del barrio, se integran al diseño en conjunto de una cadena espacial que penetra el barrio de forma tal que se entrelacen y establezcan conexiones reales y virtuales donde los espacios urbanos interactúen entre ellos buscando el reforzamiento visual y que aplicado al lugar.

Estos espacios catalogados, son aquellos como, grandes espacios llenos de tierra y segmentos de are verde olvidados con problemática ambiental, donde generen conflicto comunal y donde se vea que pueda ha llegar hacer un espacio importante en el barrio.

**Figura n°9 - Fotografía espacio Catalogados como no residuales a tratar.**



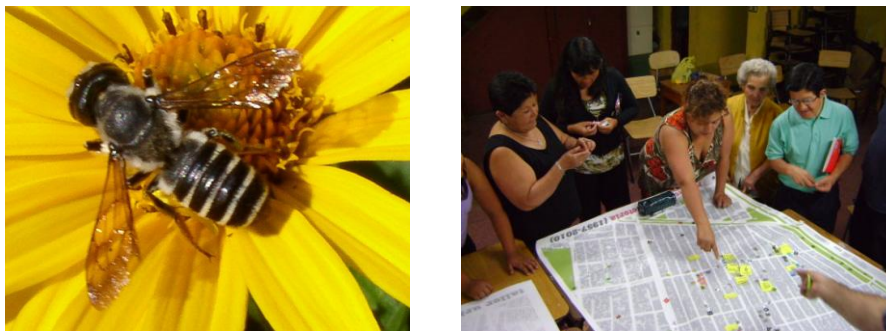
Fuente: Autor

## 6.4. CONCEPTOS DE EJE DE DISEÑO

**6.4.1. Mutualismo** Se define como “El mutualismo es una relación que permite mejorar el crecimiento y la supervivencia de las dos poblaciones afectadas. El intercambio suele ser trófico y la relación puede llegar a ser en determinados casos de simbiosis obligada, no pudiendo subsistir una especie en ausencia de la otra.”<sup>3</sup>

Se remite a la idea de que la vía le debe brindar espacios y actividad con los cuales no cuenta la vivienda, y la vivienda ofreciéndoles una cierta cadena de favores, buscando que uno necesite del otro buscando el desarrollo a bien mutuo.

Figura n°10 – (Izq.) Ejemplo de mutualismo (Der.) Ejercicio de diseño participativo.



Fuente: Autor

**6.4.2. Diseño participativo** Dentro de la conceptualización de lo que es un diseño participativo de cuenta como un acto positivo que simplifica lo predecible, lo programático y lo tipológico, estableciendo unos objetivos que tiene una cierta medición, que se da en cuanto a pensamiento crítico, temporal, complejo y subjetivo.

“Es la técnica más práctica y eficiente para desarrollar productos y servicios a través de procesos creativos comunitarios.”<sup>4</sup>

---

<sup>3</sup>Wikipedia, Diccionario Biológico/, 2005, Definición de mutualismo biológico.

<sup>4</sup>Legis, definición de diseño participativo, Diccionario, 2006, Pagina web <http://www.disenoparticipativo.com/>.

**6.4.3. Accesibilidad** “La accesibilidad es un término que se refiere al nivel de acceso que tienen las personas en determinados aspectos sin importar las capacidades físicas y mentales de las mismas. El objetivo de la accesibilidad es crear las condiciones necesarias para que las personas con cierta incapacidad realicen actividades que pueden realizar las que no tienen dichos obstáculos.”<sup>5</sup>

con la necesidad de buscar soluciones viables a la hora de establecer una unión y un acceso digno entre vivienda y calle donde exista una clara unión conceptual y arquitectónica que sea funcional permitiendo a que el proyecto cumpla cabalmente todos los requisitos para que se presente como una idea única.

---

<sup>5</sup> Arqchys, (en Línea) , Nueva York, 2009, Arquitectura, pagina web <http://www.arqchys.com/construccion/accesibilidad-arquitectura.html>.

## 7. PROYECTO

### 7.1 SISTEMA DE MOVILIDAD MUTUALISTA.

**7.1.1 Componentes de movilidad** Se propone un sistema de movilidad amigable de bajo impacto, en el trazado vial vertical existente, comunicando diferentes espacio y viviendas de manera peatonal, permitiendo que solo circule el peatón y medios de transporte alternativos mínimo de dos ruedas (Bicicletas), desplazando al vehículo, obligándolo a transitar en las vías alternas horizontales del barrio, dejando con mayor abundancia las zonas peatonales transitables seguras, donde se establecen unos parámetros de diseño de perfil de la vía, que me determinan el uso y la proyección de cada una de ellas, específicamente la movilidad en el barrio se presenta de manera peatonal ya que por su topografía es complicada, y no permite el tránsito vehicular en algunos sectores interiores en el barrio.

El sistema vehicular se proyecta sobre las vías principales, de alto flujo y por la malla vial que rodea los equipamientos haciendo una movilidad más organizada, que permitiría el acceso de sistemas integrales de movilidad, estableciendo zonas de flujo vehicular y otras de flujo peatonal restringido.

**7.1.1.1 Sistema Vehicular** está conformado por las vías principales las calles 56ª, 56 y diagonales 54 donde son vías vehiculares directamente influyentes en el barrio, ya que son las encargadas de comunicarlos con los otros barrios vecinos por lo cual se pretende mejorar estos puntos de alto flujo donde el circuito vehicular es libre y no se vea afectado por la malla peatonal propuesta.

Para estas vías se propone más un mejor trazado vial que no afecte la topografía existente ya que al presente día se encuentran en muy mal estado y sin algún tipo de tratamiento vial, propuesto por la alcaldía o las entidades competentes, se emplean mecanismos que tengan acabados pavimentados, con todos los estándares de planeación vial vehicular, es decir señalización pertinente, reductores de velocidad, para establecer zonas seguras cercanas a los equipamientos como el colegio y la iglesia, establecer parámetros de zonas peatonales duras, como son los andenes debidamente marcados y que cumplan con las normas establecidas por el IDU.

Ya con la caracterización de las vías vehiculares que tengan tratamiento adecuado en los diferentes costados se establecen parámetros del manejo de las vías que sirva para construir un barrio más equitativo y funcional desde su acceso (El Terminal) hasta su salida (Calle 56 esquina Sur), las vías horizontales como los son la carrera 54 y 56 a son vías que permitirían el acceso de occidente a oriente entrado al barrio por los costados estableciendo vías vehiculares de doble sentido donde se pueda entrar y salir fácilmente del barrio, estas vías deben tener una característica que son, las islas de parqueo, ya que varios establecimientos comerciales están puntualmente ubicados sobre las intersecciones viales y esquinas del barrio, por lo cual es importante tener en cuenta como es la movilidad de abastecimiento de estos lugares, creando espacios aptos que no influyan negativamente sobre los espacios peatonales, estas vías también van pavimentadas con relación a la topografía mejorando considerablemente e acceso vehicular al interior del barrio.

Finalmente ya explicando como son los métodos de accesibilidad vehicular estableciendo por donde es cada uno de los trazados respetando lo existente y las características propias del barrio, entendiendo que la malla vial es descrita como un circuito lateral que trabaja sobre los bordes y los costados del barrio permitiendo el acceso al barrio de una manera más coherente y organizada.

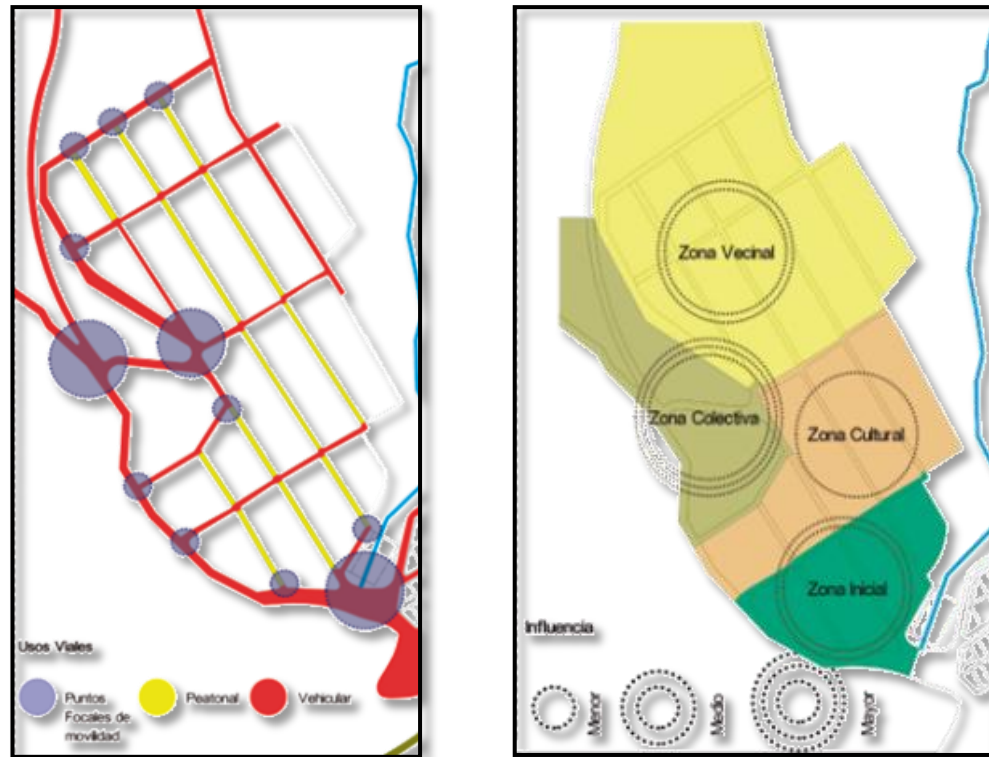
**7.1.1.2 Trazado Vial** consiste en determinar qué zonas del barrio son pertinentes para el desarrollo de la malla vial vehicular y peatonal teniendo en cuenta y obedeciendo a la tendencia de los usos del lugar y explotándolos de manera organizada, sacándoles el mayor provecho y que establezca una clara dinámica en lo que es lo peatonal y lo vehicular.

Este trazado vial trabaja de manera pertinente, permitiendo la movilidad en ambos sentidos, y no solo con el vehículo sino que también existan una mezcla en los sistemas de movilidad alternos como la bicicleta y moto creando lugares de uso mixto donde la vía empieza a tener un carácter importante en la comunicación barrial y zonal.

Estas vías están bajo el fundamento de equidad, pensando en cómo las diferentes alternativas responden a las necesidades que el barrio necesita respetando, reiterando el cuidado que se debe tener en las actividades que ya el barrio ha estado desarrollando.

Estas vías no solo permitirían el acceso vehicular sino que también están proyectas para que no haya inconvenientes a la hora de prever y mitigar eventos catastrófico y de emergencia, la malla vial está prevista para que una ambulancia o un carro de bomberos accedan al barrio de manera oportuna y segura.

Figura n°11 - (Izq.) Esquema de movilidad (Der.) Esquema de división Zonal



Fuente: Autor

**7.1.2 Componentes de Actividad y Zonas de Actividad** este proceso determina como es la estrategia de zonificación y de e interacción con el contexto reforzando el barrio y sus características.

Las zonas planteadas en el proyecto cumplen con darle una caracterización y un planteamiento y tiramiento vial, que me determina una serie de actividades que me permiten reforzar cada uno de los conceptos manejados, dándoles una identidad que potencialice cada uno de los sectores del barrio, sabiendo que cada actividad planteada en el proyecto trabaje de forma independiente, pero que a su vez cada actividad se complemente con la anterior, este esquema de zonificación, nace a

parir de crear puntos colectividad social y de homogenizar un territorio que me permita una lectura clara de lo que se realice en él. Estas zonas están caracterizadas también por la incidencia positiva que tiene una sobre la otra, creando jerarquías y zonas de mayor importancia, sin desmeritar y aislar a las demás zonas.

La zona 1 con el nombre de zona inicial que comprende entre las calles 56<sup>a</sup> a 55<sup>a</sup> en la que se plantea un punto de partida del proyecto un acceso al barrio que se refleja con la creación de espacios urbanos importantes (Parques Tipo 1 y Tipo 2 consultar portafolio), que me permita dar un punto de partida fuerte e icónico, que me sirva como hito – conector mejorando sustancialmente los espacios residuales y lotes vacíos carentes de intervención que me ayuden a entender el nuevo espacio urbano propuesto, junto con el tratamiento vial, que va de acuerdo a la topografía, estableciendo unos parámetros de conectividad entre ellos, estos espacios peatonales viales se complementan con el tratamiento de lotes vacíos, aprovechando la permeabilidad que estos lotes me brindan y que me funcionen como elemento arquitectónico complementario, se proyecta un equipamiento de carácter sema público que me ayude a fortalecer y ampliar los puntos de identidad barrial en este equipamientos se resaltan las características culturales, sociales y educativas brindándoles puntos importantes entre manzanas que me permitan un conexión entre vía, equipamiento y vía.

La zona dos lleva el nombre de zona cultural ya se encuentra en medio de dos zonas importantes en el barrio, entre la zona 1 (Inicial) y la zona 3 (Colectiva), cumpliendo un papel de espacio conector, esta zona comprendidas desde la calle 55 a 54<sup>a</sup> esta intervención va de la mano con el equipamiento planteado anteriormente, ya que debido a su ubicación en el barrio me permite entrelazar una conexión virtual entre ellos, sirviendo como antesala a los usos que estas vías van a tener, estas vías acompañadas por espacios urbanos como “salas Urbanas”, que trabajan en conjunto con el mobiliario planteado permitiéndome aclarar y ver de manera funcional los espacios verdes, aprovechándolos y potencializándolos, el mobiliario cumple papeles culturales como son, el mobiliario de lectura, que me ayudan a entender el uso de las vías que no solo sean espacios para circular sino que también sean lugares de interacción social y cultural del espacio.

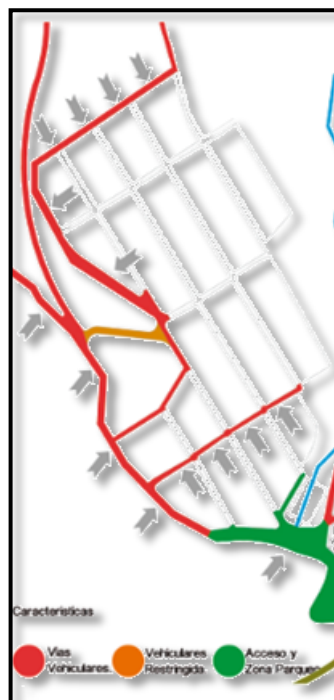
La zona tres denominada como zona colectiva comprende entre las diagonales 56 y carreras 54 a 55<sup>a</sup> donde se encuentran los equipamientos del barrio, dictándome una clara característica de esta zona, que me dice que las vías deben tener una conexión y un carácter diferente a las demás zonas, ya que por su alto flujo de personas y vehicular depende de su cercanía a la vía principal, en tratamiento de

esta vía debe realizar de manera tal que el peatón y el vehículo circulen de la mejor manera sabiendo que, el flujo de personas no se ve sobre la vía sino paralela a ella.

Por ultimo esta la zona cuatro vecinal donde existe la mayor concentración de viviendas, ya que en las demás zonas se intercalaban los usos en la vivienda, esta zona conserva la misma idea de intervención vial peatonal, demostrando que debe haber más espacios colectivos, buscando la interacción social y la integración de ella, esta zona es el remate del proyecto donde también se propone un contrapunto de los parques de la zona inicial, este remata es un tercer parque de carácter deportivo que cumple el pale de integración y también sirviendo de control de crecimiento en el barrio, y de espacio rehabilitador, de una zona complicada física y social.

El proyecto se ejecuta mediante el desarrollo de cada zona siendo secuencial esperando a que cada sector propuesto crezca y se desarrolle con el mismo orden de zonificación comenzando desde la parte inicial, esperando a que cada zona tenga un potencial suficiente para continuar con la siguiente zona.

Figura n°12 - Ejes relacionantes



Fuente: Autor



**7.1.2.2 Ejes relacionantes** este tipo de propuesta abarca la intervención de las vías alrededor de la zona colectiva, encontrando una comunicación y comprensión con el contexto, cumpliendo a cabalidad la diferenciación de los usos en la vía como el uso vehicular y de conexión con los barrios vecinos, estableciendo relaciones directas dentro de la interacción con el espacio público y el usuario, esta estrategia también pretende vincular y reconstruir las vías horizontales que entran en el barrio provocando una relación vía vehicular y vía peatonal, teniendo como patrón principal la conexión con el contexto y la separación de usos.

Las actividades planteadas en estas vías como lo son las carreras 56ª y 55 son netamente vehiculares que permiten atravesar el barrio por el costado teniendo la oportunidad de entrar al barrio, la diagonal 54 tiene un carácter muy especial, ya que está al lado del colegio por lo cual se plantea la idea de establecer una vía vehicular restringida donde el peatón y el vehículo circulen de manera segura sin afectar la movilidad en este punto.

Los tratamientos en la vía no son excepcionales ni con grandes espacios verdes, sino que se interviene de manera tal que su funcionalidad sea apta para el desarrollo a futuro del barrio que permitan la relación de vías.

**7.1.2.3 Sistema Verde** este sistema funciona en paralelo al sistema vial ya que permitiría una relación directa con lo artificial, estableciendo unos parámetros de uso de zonas verdes, las cuales pueden ser aprovechadas de manera pertinente y manera productiva, donde se mejore el estado actual de la vía y el uso de la misma, este sistema pretende conectar todas las vías de manera vertical buscan una conexión verde al interior del barrio, haciendo que el barrio físicamente y funcionalmente se diferencien y tenga una identidad propia del Barrio Rincón del Lago, este sistema también hace que los usos de estas áreas verdes sean de uso único en cada una de las vías, es decir zonas como la inicial y la barrial cuentan con características, de desarrollo productivo, económico y social, las zonas verdes en la Cultural cumplen con las actividades de interacción pública y social junto con actividades culturales y de aprendizaje, esto hace que los puntos verde y el sistema verde propuesto sea totalmente aprovechable y productivo, estableciendo a su vez un sistema sustentable que sirva para el desarrollo comunal del barrio.

Figura n°13 - Tipos de vegetación



Fuente: Autor

**7.1.3 Vegetación y productividad** el sistema verde va acompañado como se mencionaba anteriormente del usos productivo en puntos estratégicos del barrio estableciendo actividades alternativas, como la recolección y el cultivo de plantas específicas de uso cotidiano que no requieran algún tipo de problema.

Esta vegetación se plantea en los puntos verdes establecidos en todo el corrido de la malla vial peatonal que tenga un carácter productivo y paisajista, que le ofrezca a la comunidad alternativas de uso del espacio público, los puntos de cultivos son en áreas específicas donde el suelo sea apto para la actividad de cultivo, también se pretende educar a las personas de que el espacio público son espacios relacionantes que ayudan a enriquecer la vía, de forma paisajista y espacial, empleando mecanismo de jardinería básica, educando a que el borde de la vía puede ser un jardín y medio sostenible para sus familias.

El espacio verde, no solo comprende las áreas de cultivo, sino también las áreas de borde de barrio, la arborización de lugares específicos y la entera relación entre lo natural y lo artificial buscando incentivar a las familias que contribuyan con el desarrollo verde sostenible en el barrio, respetando el lugar y el entorno que los rodea teniendo en cuenta que son gestiones de forma colectiva, que deben funcionar a la hora de establecer parámetros de cultura ciudadana e interacción social vecinal.

## 7.2 PERFILES VIALES

A continuación se expondrán los tipos de intervenciones viales por secciones explicando de manera oportuna cada característica y rasgo de la intervención vial estableciendo una serie de tipologías que transforman el espacio público vial actual con un diseño de bajo impacto que cumpla con el carácter de circulación peatonal y de movilidad reducida que se emplea para establecer una relación social e interactiva con espacios de permanencia que ayuden a enriquecer cada espacio propuesto donde exista una relación social, económica y sustentable.

Cada tipología está desarrollada bajo el estudio de las pendientes del lugar, respondiendo a cada una de ellas, encontrándoles el mejor provecho y la interacción con lo existente, los perfiles viales se establecen de forma modular para que cada pendiente o cada cambio topográfico se vea resuelto, sabiendo que el proyecto trabaja de manera conjunta y lineal, buscando una sujeción de espacios importantes que a nivel barrial se vea y se sienta como un solo proyecto; cada módulo vial está bajo los parámetros de estudio bajo planos y está sometido a cambios funcionales, dependiendo de las variables o inconsistencias planimetrías.

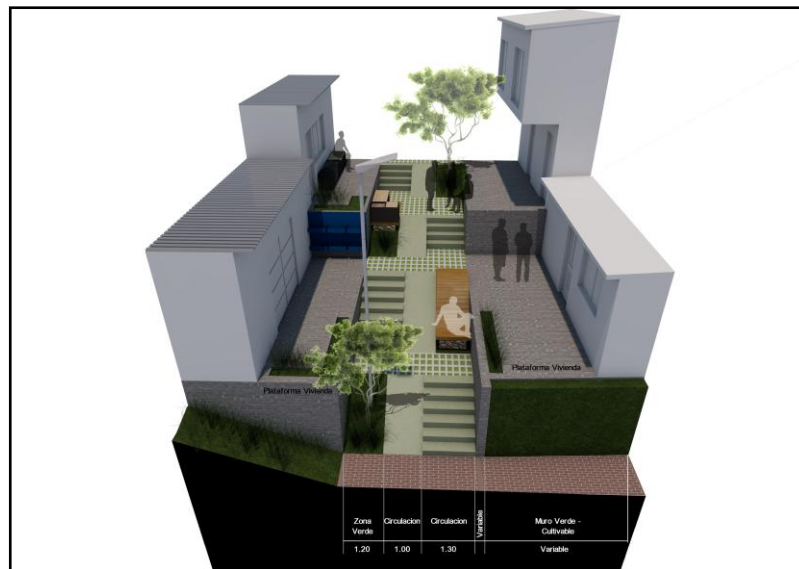
**7.2.1 Rampa Espalera Tipo A** esta tipología es empleada para la topografía con pendientes hasta 23% y comprendida entre el desarrollo modular de 6 metros de amplitud por 3 metros en su módulo base, que consta de una rampa, y una escalera que se adaptan a las dimensiones y características para acceder a las viviendas, con una altura de cada rampa que no superan el 1.20 de alto que actúan de manera continua teniendo como punto de relación los descansos donde se accede o existen puntos de interacción social urbana, la escalera se ubica de forma serpenteante permitiendo el recorrido total del espacio urbano. El descanso de las rampas y escaleras se haya en la mitad de altura y mitad del predio para así dar una simetría, en uno de los descansos se plantean permitiendo siempre el acceso a las viviendas, en este tipología también se acompañada de puntos verdes, que están ubicados paralelamente a las rampas para que exista una dimensión aleatoria para que el modulo implantado se mueva de manera pertinente que lo ayude a adaptarse de manera natural y así el modulo tenga un aplicativo muy acertado.

Este tratamiento de vía va acompañado de que junto a los espacios verdes existen unos mobiliarios que se adaptan a la topografía y permiten actividades como la permanencia, el estar viviendo en el espacio urbano e interactuar con el mismo.

La materialidad del módulo comprende los materiales como el adoquaste, que ayuda a determinar y a diferenciar espacios de estar de los espacios de circulación, esta materialidad permite la aparición de texturas y sirvan como lienzo peatonal dándole un carácter más natural que busque la interacción entre lo ratifica y lo natural como el modulo en general pretende.

La intervención vial, también va en pro de la adaptación de espacios en la plataforma de la vivienda respetando lo existente, pero añadiendo puntos verdes en forma de aberturas dándoles una transformación a estas plataformas.

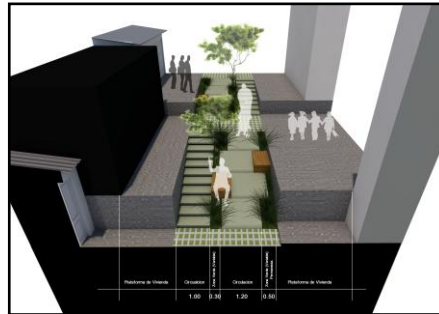
Figura n°14 - Rampa Escalera Tipo A



Fuente: Autor

**7.2.2 Rampa Espalera Tipo B** esta tipología es empleada para la topografía que no supera 15% comprendida entre el modulo más largo de la vía que es 6 metros por 2.5 estableciendo una relación más natural entre la rampa y la escalera, es decir la escalera se mueve de manera más libre ya que se emplea un tipo de rampa llamada rampa caballera que en dimensiones consta de 1.20 por 1.10 con un descanso de 10% que me ayuda a obtener una sujeción de alturas importante para llegar a un descanso, que también sirve como acceso a la vivienda, esta tipología es un poco más amigable con la parte verde planteada ya que se la zona residual entre escalera y rampa se maneja de manera más natural haciendo que exista un permeabilidad en medio de ellas.

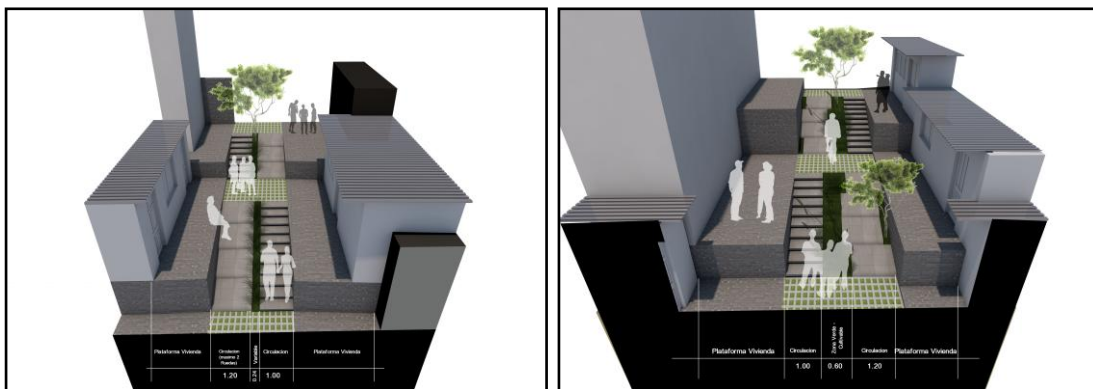
**Figura n°15 - Rampa Escalera Tipo B**



Fuente: Autor

Esta tipología busca en los espacios verdes que existen en medio de la escalera y la rampa sean interactivos buscando una solución puntual estableciendo unos módulos o elementos urbanos que ayuden a vivir más el espacio, que no solo sirvan para la actividad de descansar sino que fomenten una idea diferente dependiendo de la visión, bien sea una visión adulta o una visión de menor edad, ya que el espacio urbano se vive diferente para todo tipo de usuario, como idea inicial puntual es establecer un mobiliario apto para el disfrute y la contemplación del lugar usando como elementos complementario la rampa o la escalera, estableciendo una unión o una interacción sobre esta alameda. Esta tipología presenta diferentes alternativas a la hora de disposición de la rampa que me ayuda a diferenciar y a darle características diferentes sin alejarme del concepto base.

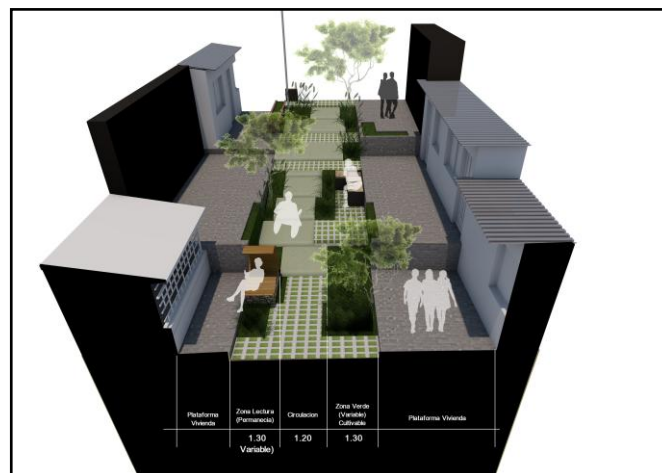
**Figura n°16 - Rampa Escalera Tipo B1 – B2**



Fuente: Autor

**7.2.3 Rampa Tipo C** esta tipo de modulo es empleado en las partes más bajas en topografía del barrio que no superan 9%, la cual me permiten establecer más de una actividad por espacio lineal, es decir que gracias a la ubicación central de la rampa caballera que serpentea de una manera ordenada y modulada que me ayuda a establecer y determinar diferentes espacios de estar, como los denominados espacios de sala urbana, junto con este tipo de espacio se propone que los espacios vayan acompañados de mobiliario tipo 1 y mobiliario tipo lectura ya que el lugar donde más se emplea este tipo de rampa es en la zona cultural, esta tipología también me permite establecer una actividad importante en el barrio ya que por que el suelo siendo plano me permite establecer un sistema de recolección y vivencia directa en los espacios verdes, esta actividad es la actividad de cultivo urbano, llevando a más de una actividad productiva que en organice y me dé una identidad en esta tipología.

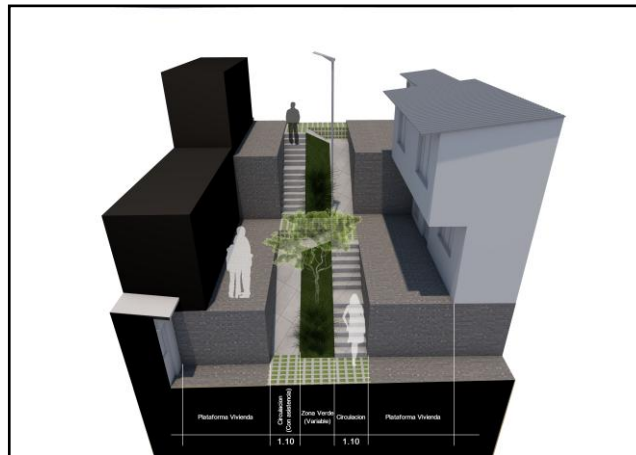
**Figura n°17 - Rampa Escalera Tipo C**



Fuente: Autor

Esta tipología también va acompañada de descansos que me permiten un acceso claro a las viviendas, las salas urbanas son espacios que me ayudan a la interacción entre vecinos, fortaleciendo la relación social y trayendo a el usuario a vivir el espacio que la vivienda no pueda tener, también esta tipología va acompañada de perforaciones en las plataformas de vivienda completando así las áreas verdes haciéndolas más amplias y se vea un sistema o un módulo más verde amigable con la topografía.

Figura n°18 - Rampa Escalera Tipo D



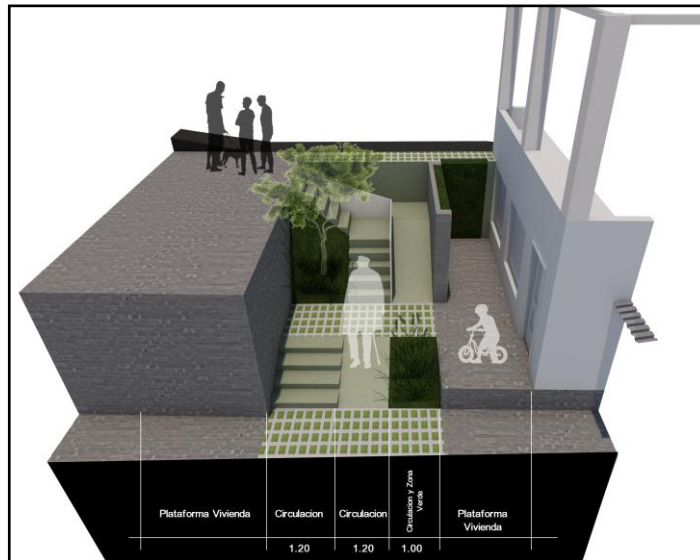
Fuente: Autor

**7.2.4 Rampa escalera tipo D** esta tipología establecida sobre los puntos altos de barrio, llegándose a ver un porcentaje de pendiente de 42% estas escaleras y rampas cumplen con una única actividad que es acceder y conectar ya que su topografía complicada no me permite establecer espacios de interacción social, aunque no se pierde la esencia de respetar lo verde y de ser amigable con el entorno, la rampa propuesta está pensada sobre el concepto de equidad pero presenta un problema ya que la movilidad reducida necesita de una asistencia oportuna para pasar esta tipología, la altura máxima pretendida para esta tipología supera 2.1 metros de alto por lo cual la rampa no se maneja junto con la norma sino se establece un área de intervención que busque más el tema funcional que el tema normativo.

El descanso también me permite una accesibilidad clara a la vivienda, y gracias a su dimensión y trazado paralelo a la escalera, me sirve como mirador extendiendo las posibilidades de vivencia del espacio público que no solo se puedan presentar en áreas de actividades pasivas.

Esta solución busca que siempre haya una accesibilidad para cada una de las viviendas, casi que personalizadas dependiendo de la altura y el ancho que existe entre las viviendas enfrentadas estableciendo una unión virtual con el descanso.

Figura n°19 - Rampa Escalera Tipo E



Fuente: Autor

**7.2.5 Rampa Escalera Tipo E** esta tipología que también se denominada como tipología X, ya que esta sobre puntos estratégicos en el barrio donde la topografía es única y variable que supera el 43% de pendiente con características como, viviendas enterradas, viviendas con niveles diferentes, y la topografía complicada, esta tipología también va a acompañando de la creación de espacios sema-privados los cuales están sobre la plataforma de vivienda.

Estas situaciones especiales también cumplen con la necesidad de conectar, acceder, esta tipología viene acompañada de la tipo A para crear espacios determinados y me ayuden acceder a las viviendas siempre y cuando se conserve el concepto de equidad y accesibilidad. Las medidas de la rampa son de 1 metro de ancha y la escalera siendo un poco más ancha de 1.20 metros esperando que la comunidad lo asuma de la mejor manera y que esta intervención sea pertinente a la hora de resolver la gran problemática que presenta el barrio que es el acceso.



### 7.3 PARQUES Y ELEMENTOS COMPLEMENTARIOS

A continuación se presenta los modelos de diseño empleados en los lugares como lotes baldíos o zonas residuales, y lotes vacíos entre la manzana teniendo en cuenta que la aparición de estos espacios no son para actuar de manera competitiva con el espacio urbano vial sino que sirvan como elementos complementarios que me ayuden a tener un mejor concepto de ordenamiento urbano.

Se generan espacios y escenarios dependiendo de la situación o la zona en donde sea implantado, fortaleciendo las dinámicas existentes que como propósito es ayudar a complementar los espacios urbanos que reactiven áreas olvidadas.

**7.3.1 Parque Tipo 1** este espacio urbano complementario actúa sobre la parte inicial en la zona 1 que inicia en la vía 55ª donde existen un área residual importante que es complementada con un lote vacío que presenta características de topográficas complicadas pero con la idea inicial de hacer un parque taraceado que me permita establecer diferentes actividades en cada una de ellas pero como actividad primordial es el de contemplación del espacio y la visual que existe allí. Los niveles de altura de cada una de las terrazas van de acuerdo con la topografía del lugar, teniendo en cuenta que es importante tener presente que el espacio se debe moldear mas no modificar.

Figura n°20 - Parque tipo 1



Fuente: Autor

**7.3.2 Parque tipo 2** ubicado en la zona occidental norte que delimita con el barrio Bellavista, este espacio residual se comporta de una manera similar al tipo 1 pero siendo un terraceo más bajo ya que su topografía permite la interacción con la cancha y la bajante de la quebrada, de manera formal el barrio me dicta un triángulo que me ayuda a conectar de forma peatonal un sector importante entre dos vías como la carrera 55 y la 54ª partiendo también como un parque tipo acceso ya que está en la parte inicial del barrio estableciendo actividades pasivas de interacción social como son asados y espacios de estar.

Esta tipología de parque es de tipo parque de bolsillo rehabilitando un sector complicado donde la contaminación y la segregación de espacios hace que este tipo de lugares sean repetitivos a lo largo y ancho del barrio, por lo cual este sistema de parque siendo el tipo 1 o tipo 2 se pueden implementar en cualquier espacio residual que se pertinente a la hora de intervenirlos de manera tal que se aproveche cada uno de los sistemas verdes del barrio.

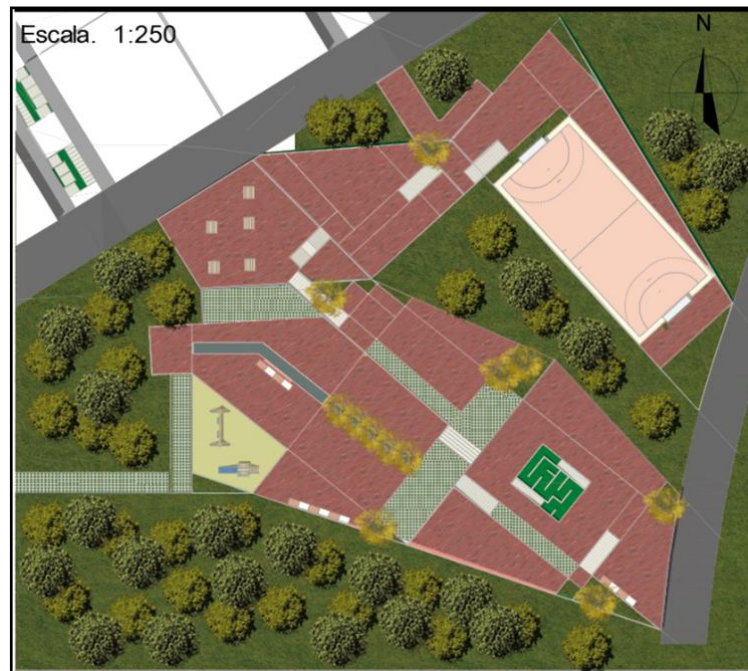
El parque está bajo el concepto de equidad ya que este parque conserva la idea de acceder por medio de rampa o escalera siendo espacios permeables que me permitan que el usuario se apropie de estos lugares teniendo interacción y aceptación por parte de la comunidad y así se vea un desarrollo igualitario en el barrio.

Figura n°21 - Parque tipo 2



Fuente: Autor

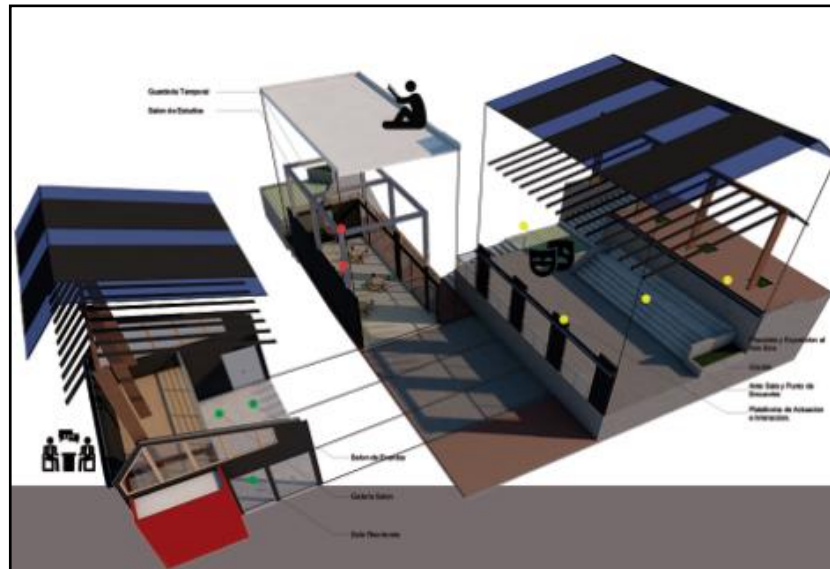
Figura n°22 - Parque tipo 3



Fuente: Autor

**7.3.3 Parque tipo 3** Este parque actúa como contrapunto de los dos parques planteados anteriormente ya que se localiza en la parte más alta y final del barrio donde tiene unas características sociales complicadas ya que este gran espacio residual se denomina como un lugar inseguro, donde se expenden drogas y hay presencia de actos vandálicos, la idea principal es re habilitar y fomentar el deporte en este sector para que sea un área útil donde se establezcan actividades sociales y exista una integración social, también este parque se accede principalmente con rampas haciéndolo totalmente recorrible, la zona donde esta ubicada la cancha la topografía me permite realizar gradas verdes para que exista una relación entre lo artificial y lo natural, cada terraza planteada tiene una actividad diferente, como el parque de los niños, terrazas mirador, terrazas de picnic-asados y terrazas de contemplación. Todo este espacio urbano se ve complementa con una gran área de arborización que cumple le papel fundamental de crear nuevos bosque y rehabilitar estas grandes zonas verdes maltratas por la actividad minera.

Figura n°23 - Axonometría Explotada Equipamiento Complementario



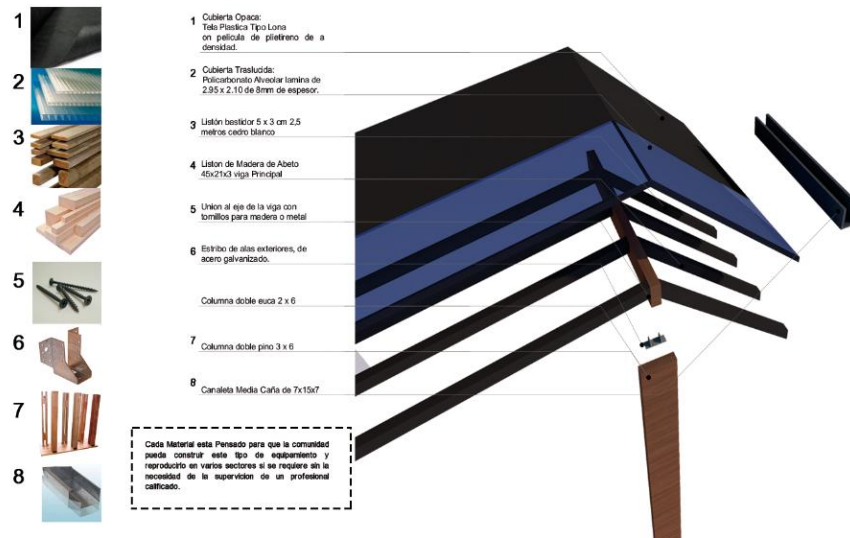
Fuente: Autor

**7.3.4 Equipamiento Complementario** Esta es una propuesta de un equipamiento articulador desarrollado en 3 lotes vacíos entre las calles 55 y 54ª en la zona inicial del barrio, en las cuales se implantan tres volúmenes con espacios cubiertos donde se desarrollan actividades de aprendizaje, actividades comunitarias y actividades culturales, en el primer volumen caracterizado por estar a un nivel más bajo buscando la interacción y una entera comunicación entre todas las vías se busca en crear un salón que sirva como un “mini Ludoteca” que sea complementaria a el colegio donde los niños puedan venir adquirir libros o tener este espacio para realizar actividades académicas, el segundo volumen implantando sobre el mismo nivel se plantea un volumen con una característica de doble altura ya que en este espacio se pueden realizar actividades sociales como exposiciones, reuniones o establecerlo como una segunda área de estudio, el tercer volumen adecuado en un nivel más alto que concuerda con el nivel que trae la propuesta urbano vial haciendo un espacio cubierto pero con una interacción más directa al espacio urbano, ya que en este volumen se desarrollarían las actividades culturales como, arte, danza, torneos de juegos de mesa y actividades lúdicas culturales, este espacio cuenta con una gradería que apunta hacia una plaza que se cubierto en la tarima y espacio de presentación, e un nivel más alto se propone una plazuela que sirve de acceso por la parte vehicular dándole diferentes opciones de acceso, este equipamiento complementario entraría a

funcionar a favor de la comunidad ya que presentaría un material anexo a las actividades que se realizan en los equipamientos principales.

La materialidad de este proyecto se basa en una estructura simple de madera, con dados de concreto como su cimentación, en su cubierta estaría materiales como tela plástica y polycarbonato alveolar.

**Figura n°24 - Axonometría Explotada Equipamiento Complementario Materialidad.**



Fuente: Autor

## **8. CONCLUSIONES**

### **8.1 APORTES POTENCIALES**

El planteamiento vial que se genera en el barrio presenta un alto grado de adaptabilidad ya que gracias a el estudio previo de las pendientes, me permitan rescatar y hacer una propuesta más amigable con lo existente donde el espacio vial y público se vea reforzados, trabajando por el mejoramiento del barrio, estableciendo un alto grado de accesibilidad, permitiendo que la parte natural y la parte artificial compaginen para así crear un sistema unificado y bien integrado con el entorno.

El sistema vial que se propone potencializa el uso de la vía de forma peatonal reforzando la idea de priorizar espacios aptos para el peatón mostrando diferentes soluciones para establecer una accesibilidad más clara que conecte los sistemas existentes y así se tenga una alta comprensión de la intervención barrial mediante la reestructuración de las zonas de integración de actividades priorizando y dictando una tipología de identidad barrial.

Se refuerzan los espacios inútiles o abandonas del barrio, buscando alternativas que me ayuden a decodificar estos espacios haciéndolos más productivos para la comunidad y el bien del barrio, clasificándolos de manera oportuna para que me ayuden a mitigar problemas sociales y físicos que fomenten la colaboración y desarrollo a futuro del barrio.

Mejorar los aspectos sociales del barrio mitigando las zonas afectadas con diseños urbanos y arquitectónicos que me permitan realizar actividades de integración social para que el usuario se sienta a gusto y, tenga pertenencia de su vivienda y entorno, permitiendo que el habitante tenga un papel fundamental a la hora de diseñar estos espacios, buscando una interacción dinámica donde se aprovechen los espacios públicos-

Los componentes de sustentabilidad barrial que son lugares donde el barrio adquiere un carácter que vaya junto con la voluntad del habitante para que así haya una participación más activa en lugares donde existan agricultura urbana estableciendo paramentos de interacción social y mejoramiento zonal reforzando y ayudando a la consolidación de un pensamiento de mejoramiento.

Se logra una interacción entre el elemento arquitectónico propuesto y la situación vial, buscando una ayuda mutualista con el principio de mejor vía mejor barrio, para así incrementar las posibilidades de diseño vial convirtiéndolas en espacios más flexibles ante una serie de variables cambiantes que puedan ocurrir a la hora de su ejecución.

La solución vial de incluir la rampa con la necesidad de extender las posibilidades a la hora de recorrer el barrio pensando en que el peatón también puede presentar características influyentes que no le permitan el acceso adecuado a los puntos diseñados, por lo cual se piensa de manera oportuna en la movilidad reducida para así finiquitar espacios aptos donde se pueda compartir prevaleciendo la idea de espacios públicos con equidad pensados en cualquier eventual posibilidad de que pueda acceder una silla de ruedas, una persona con muletas o una mujer embarazada, estas características me ayudan a fortalecer las tipologías planteadas en el barrio incluyendo elementos de conexión que me permitan establecer una cadena de circulaciones viables para el desarrollo década una de las personas del barrio.

## **8.2 REFLEXIÓN FINAL**

Como anotaciones finales es bueno resaltar la necesidad que tiene este proyecto de ofrecer alternativas modulables, estandarizadas y cambiantes a partir de las variables del lugar donde existan, una serie de estrategias de diseño que me ayuden a comprender los espacios públicos existentes y la malla vial buscando una relación directa con el habitante donde se desarrolle una estructura urbana unificada que me permita establecer una conexión y unas dinámicas de participación ciudadana influyentes en el diseño, que me permitan establecer unos características propias del lugar que ayudan en la parte social y se mejore el barrio junto con su entorno directo.

Por lo tanto la idea de humanizar el espacio público es primordial ya que el proyecto no solo busca un mejoramiento integral de barrio, sino también busca mitigar acciones y actividades negativas influyentes, que me permitan entrar en la búsqueda de una mejor alternativa que ayude a que el barrio sea un ejemplo de solución vial y de integración social, interesados en buscar una conjunción entre elementos naturales y ecológicos que junto con la sociedad exista una mentalidad consiente en cuanto al cuidado de la persona y el cuidado de su forma de vida.



## BIBLIOGRAFÍA

Dezeen, Urban, (en Línea) Inglaterra, Dezeen, (Citado) 2013, **Disponible web:** <http://www.dezeen.com>.

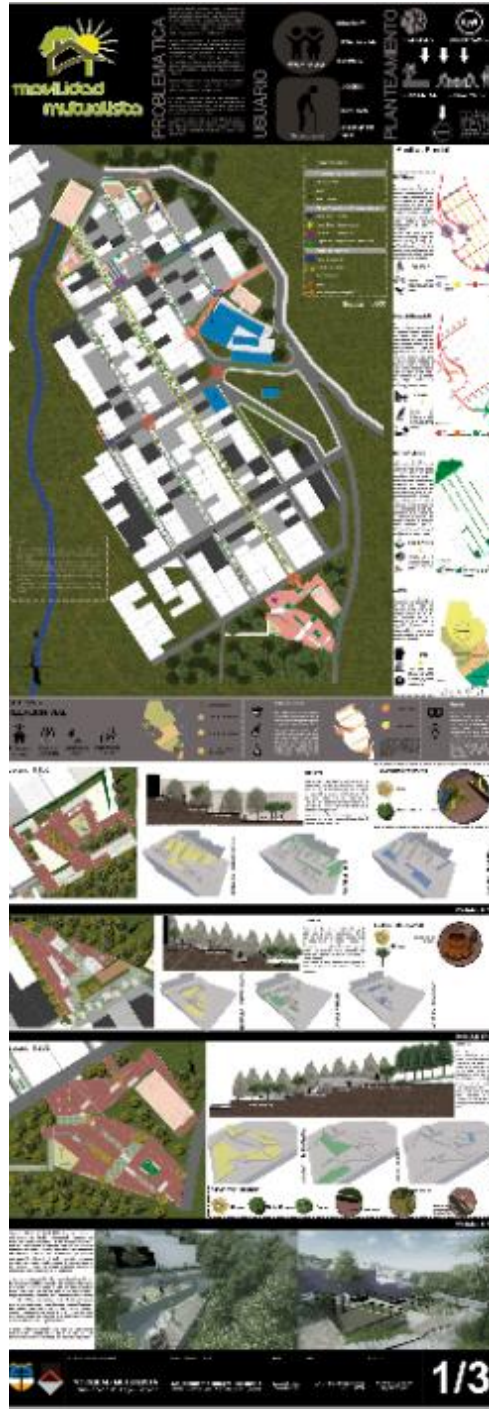
LYNCH, Kevin, Imagen de la Ciudad Kevin Lynch, definición de elementos y componentes de ciudad, Chicago. 1958.

Revista Construdata, Bogotá, Fachadas Colgantes, Junio, 2012, Edición 2.

ROSSI, Aldo, Estructura urbana en la teoría de Rossi, Seminario de investigación y proyecto urbano, Milán, 1966.

# ANEXOS

## Anexo A. Planchas Finales



### ESTADO ACTUAL

### 258 m<sup>2</sup>

Área construida

### CARACTERÍSTICAS

- Accesibilidad
- Seguridad
- Sostenibilidad
- Integración

**INCLINACION**  
16% - 23%

Planta (Epo A)  
Eje: 1.75

ESCALERA TIPO A

**INCLINACION**  
10% - 15%

Planta (Epo B)  
Eje: 1.75

ESCALERA TIPO B

**INCLINACION**  
0% - 9%

Planta (Epo C)  
Eje: 1.75

ESCALERA TIPO C

**INCLINACION**  
24% - 42%

Planta (Epo D)  
Eje: 1.50

ESCALERA TIPO D

**INCLINACION**  
42% - 43+%

Planta (Epo E)  
Eje: 1.50

ESCALERA TIPO E

#### Equipamiento Complementario

Este equipamiento complementario se propone para mejorar la accesibilidad y la integración del espacio público, considerando las necesidades de los usuarios y las características del entorno urbano.

**INCLINACION**

- 1. Rampas
- 2. Límites de Acercamiento
- 3. Señales y Símbolos

#### PROYECTO DE ARQUITECTURA

**CONCEPTO**

Este Proyecto de Arquitectura propone la construcción de un sistema de accesibilidad que integre las necesidades de los usuarios y las características del entorno urbano, considerando las necesidades de los usuarios y las características del entorno urbano.

**CONCEPTO**

Este Proyecto de Arquitectura propone la construcción de un sistema de accesibilidad que integre las necesidades de los usuarios y las características del entorno urbano, considerando las necesidades de los usuarios y las características del entorno urbano.

# 2/3

**LOGICA**

**7** **CONCEPTOS**

**CONCEPTOS**

**GENERALIDADES**

**DETALLES CONSTRUCTIVOS**

**Personalización Fachadas Viviendas**

**ZONAS VERDES**

**REQUERIMIENTOS**

**ESTRATEGIAS**

**MOVILIDAD MUTUALISTA**

**3/3**

The presentation board is divided into several sections:

- LOGICA**: A top section with icons and text, including a '7' and 'CONCEPTOS'.
- CONCEPTOS**: A section with various diagrams and icons.
- GENERALIDADES**: A section with a color-coded diagram and text.
- DETALLES CONSTRUCTIVOS**: A section with detailed cross-sections and material specifications.
- Personalización Fachadas Viviendas**: A section with numbered material samples (1-8) and a 3D rendering of a building facade.
- ZONAS VERDES**: A section with circular icons representing different green zones.
- REQUERIMIENTOS**: A section with a table of requirements.
- ESTRATEGIAS**: A section with site plans and diagrams.
- MOVILIDAD MUTUALISTA**: A large vertical title on the right side of the board.
- 3/3**: A large number at the bottom right corner.

# Anexo B. Planimetría General

## TABLA DE DATOS

1.1 Tabla de Anchos de Vía

Vía # /Dato	Anchos Puntuales									
	A1	A2	A3	A4	A5	A6	A7	A8	A9	A10
Calle 56	1.98	2.40	3.02	2.65	3.27					
Calle 55 A	3.0	2.35	2.02	2.56	3.16	3.37	3.59	2.73	2.38	3.25
Calle 55	3.20	2.57	2.30	2.71	2.86	2.56	2.78	2.43	2.69	3.12
Calle 54 A	4.18	3.53	3.63	1.20	3.03	3.48	2.98			
Calle 54	3.12	3.09	3.41	3.78	4.05					
Carrera 48	B1	B2	B3	B4	B5	B6				
Carrera 49 A	3.04	2.71	2.48	3.19	2.67	3.58				
Carrera 49 A	2.37	2.86	2.61	3.59						
Carrera 50 A	3.71	2.92	2.69	3.63						

1.1 Tabla de Características

Vía # /Dato	Postes	Serdinal		Accidentes Geográficos	Invasión Natural	Construcción Inapropiada
		Lado 1	Lado 2			
Calle 56	SI		X	Alto	Vegetación	NO
Calle 55A	SI			Alto	Vegetación - Rocas	Rocas
Calle 55	SI		X	Niudo	Vegetación	Puentes
Calle 54A	SI		X	Alto	Vegetación B3B	NO
Calle 54	SI		X	Alto	Vegetación	Escareras
Carrera 48	NO			B3D	Rocas	NO
Carrera 49 A	SI			B3D	NO	Escareras
Carrera 50 A	SI			Alto	Vegetación	NO

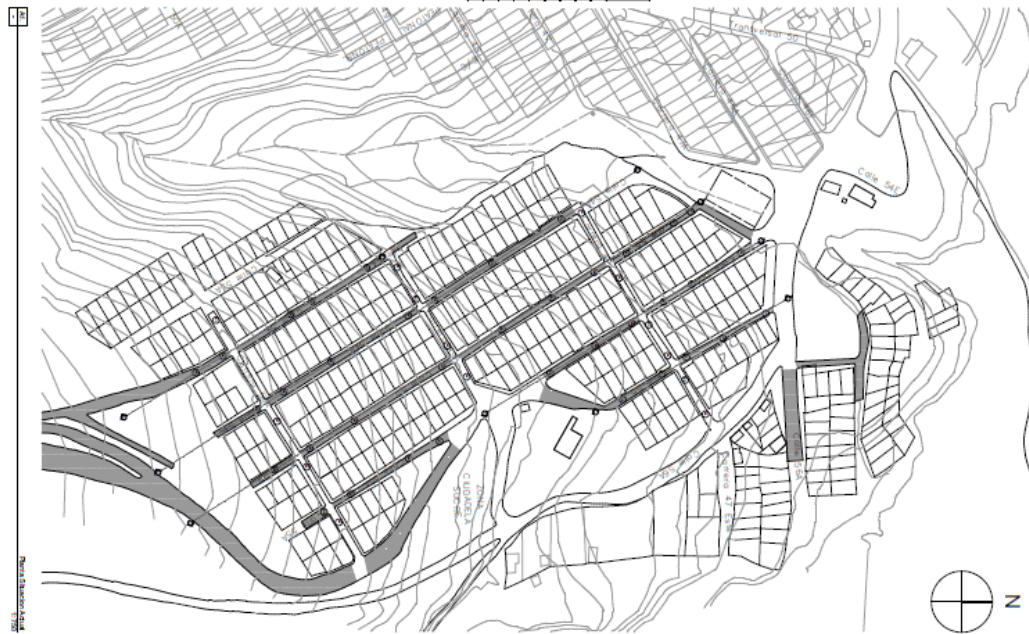
1.1 Registro Fotográfico Estado Vía



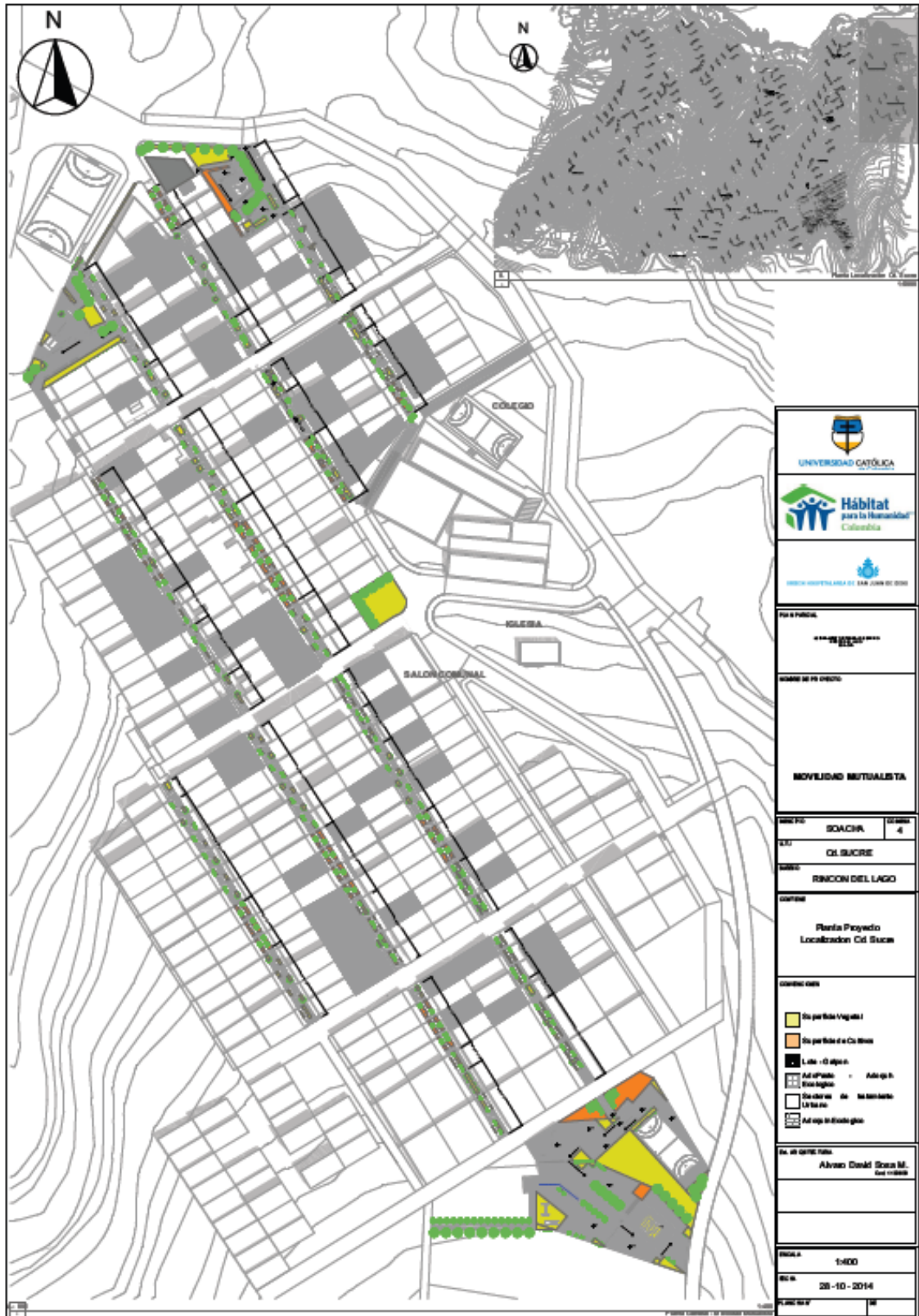
Acreditación: Fuente: Registro Fotográfico, Progeot.



Nota:  
Todos los Registros Fotográficos se realiza en las vías sentido Norte - Sur  
Las Fotografías nos dan mejor acercamiento y complemento a las tablas

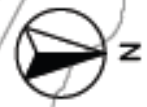


	<p>UNIVERSIDAD CATÓLICA</p> <p>Habitat para la Humanidad Colombia</p>
<p>PROYECTO: PLANIMETRÍA GENERAL</p>	<p>CLIENTE: MONTAÑO MUTUALISTA</p>
<p>UBICACIÓN: RIMCON DEL LAGO</p>	<p>PROYECTO: RIMCON DEL LAGO</p>
<p>FECHA: 28-10-2014</p>	<p>ESCALA: 1:250</p>
<p>PROYECTANTE: [Logo]</p>	<p>PROYECTANTE: [Logo]</p>



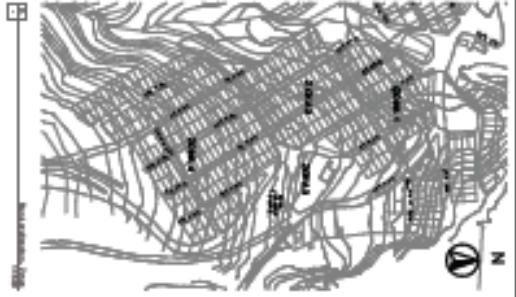
# ZONA DE MEJORAMIENTO 1

Parques y Nuevo Espacio público  
"ZONAMICAL"



Nº Zona	Nombre	Área (ha)	Vías	Uso	Carácter
1	Infantil	0,96	3	Mixto	Punto de encuentro y juego con espacio público a pie para la comunidad.
2	Cultural	1,030	4	Peatonal	Para recreación al aire libre con actividades al aire libre.
3	Vegetal	1,066	6	Peatonal	Creación de espacios y áreas verdes y otros usos a corto plazo al aire libre.
4	Colectivo	0,820	7	Vegetal	Creación de espacio público con otros usos y espacios verdes a pie para toda la zona, calles y de paso.

Vías	Grilla A	Grilla B	Grilla C
Área	81 m <sup>2</sup>	134 m <sup>2</sup>	82 m <sup>2</sup>
Nombre Vías	Calle 1	Calle Peón	Calle Comercio
	Calle Comercio	Calle Comercio	Módulo
	Calle Progreso	Módulo	
Total	297 m <sup>2</sup>		



PROYECTO

PARQUES Y NUEVO ESPACIO PÚBLICO "ZONAMICAL"

FECHA: 2018-12-20

CLIENTE

COMITÉ DEL LUGAR

PROYECTOS

1

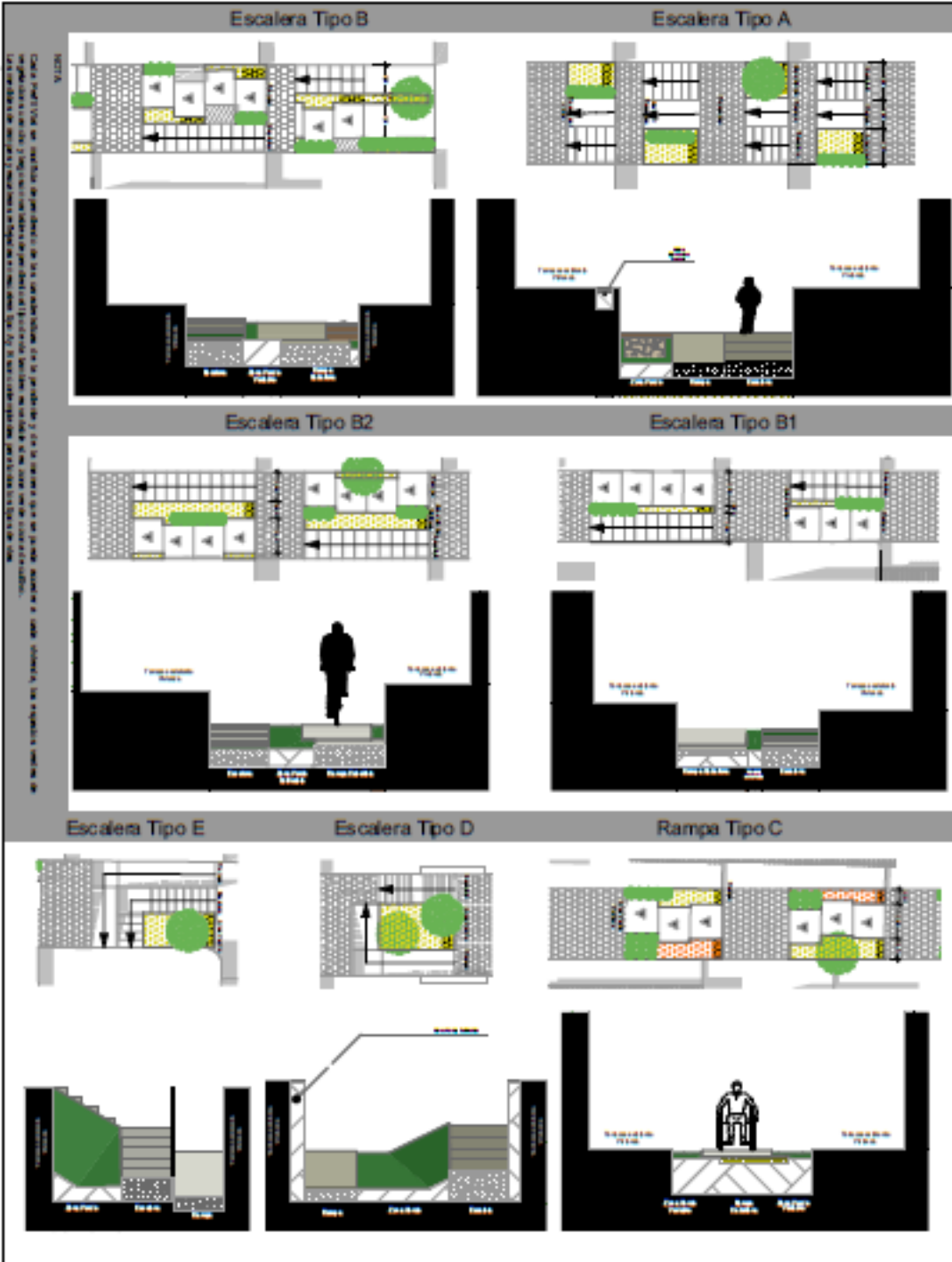
INSTITUCIÓN

SECRETARÍA DE PLANEACIÓN

LOGOS

LEYENDA

- 1. Jardín Infantil
- 2. Jardín de Niños
- 3. Jardín de Niños
- 4. Jardín de Niños
- 5. Jardín de Niños
- 6. Jardín de Niños
- 7. Jardín de Niños



<p> </p>	<p> </p>	<p> </p>	<p> </p>	<p> </p>	<p> </p>	<p> </p>	<p> </p>	<p> </p>
----------	----------	----------	----------	----------	----------	----------	----------	----------



## ANEXO C. IMÁGENES

