

ARTICULACIÓN ENTRE REDES

”Estrategia de Renovación urbana del Parque Lineal y su área de influencia para el mejoramiento equilibrado del sector centro de Cúcuta norte de Santander”

ANDREA LORENA CORDERO OBREGÓN

LEIDY SILVANA MEJÍA MARTÍNEZ

UNIVERSIDAD DE PAMPLONA

FACULTAD DE INGENIERÍAS Y ARQUITECTURA

PROYECTO DE GRADO

CÚCUTA-NORTE DE SANTANDER

2017

ARTICULACIÓN ENTRE REDES

”Estrategia de renovación urbana del parque lineal y su área de influencia para el mejoramiento equilibrado del sector centro de Cúcuta norte de Santander”

ANDREA LORENA CORDERO OBREGÓN

LEIDY SILVANA MEJÍA MARTÍNEZ

Proyecto de grado presentado como requisito para optar al título de:

Arquitecto

Director:

Arq. ADRIAN DELGADO

UNIVERSIDAD DE PAMPLONA

FACULTAD DE INGENIERÍAS Y ARQUITECTURA

PROYECTO DE GRADO

CÚCUTA-NORTE DE SANTANDER

2017

Contenido

1. Problema	8
1.1 Planteamiento del Problema.....	8
1.2 Justificación	10
1.3 Gráfico de causas y consecuencias.....	11
1.4 Formulación del Problema	11
1.5 Hipótesis	12
1.6 Objetivos	13
1.6.1 Objetivo general.	13
1.6.2 Objetivos específicos.	13
2. Marco Teórico.....	13
2.1 Marco Teórico	14
2.1.1 Espacio público, ciudad y ciudadanía (Borja, 1998):.....	14
2.1.2 Acupuntura urbana (Lerner, 2005).....	15
2.1.3 Imagen de la Ciudad (Kevin Lynch, 1960)	17
2.1.4 Teoría de Red Urbana (Salingaros, 2005).....	19
2.2 Marco Referencial	24
2.2.1 New York High Line.....	24
2.2.2 Plan integral de movilidad – Chile.....	28
2.2.3 Plan Parcial de Renovación para la zona de la antigua Galería de Pereira. Ciudad Victoria.	34
2.2.4 Intervención urbana en el centro histórico de Zipaquirá.	37
2.3 Marco Contextual.....	40
2.3.1 contextualización de la zona de trabajo.....	40
Colombia.....	41
Norte de Santander.....	43
San José de Cúcuta.....	44
Territorio a intervenir.....	46
2.3.2 Contexto histórico.	48
Historia de Barrios de la comuna 1 Cúcuta.....	48
Línea del tiempo.....	49
Dinámicas en la historia del territorio San José de Cúcuta	50
Identificación de Usos relevantes.....	52
Centro comercial Las Mercedes.....	53
Dinámicas	55
Conclusiones	56
Actualidad: centro comercial las mercedes	57
Guerra de los Mil días –Sitio de Cúcuta	59
Calle 13 con av. 6.....	63
Parque Lineal	65

3. Marco Metodológico.....	81
3.1 Diseño de Investigación	81
3.2 Tipo de Investigación.....	81
3.3 Cronograma de trabajo planteado	82
3.4 Fases Metodológicas	83
4.0 Análisis de investigación.....	85
Cúcuta Norte de Santander - Identificación de los vacíos según sus usos.	85
Vacíos en la Comuna 1 de Cúcuta	86
Categorización de los vacíos según sus usos.....	87
Llenos y vacíos.....	92
Conexiones.....	93
Flujos viales	94
Morfología	95
Topografía.....	96
Usos del suelo	97
Equipamientos urbanos	98
Fitotectura	99
Recorridos internos	100
4.1 Imaginarios a futuro del sector a intervenir.....	101
5.0 Estrategias de intervención	103
Estrategia de movilidad.....	103
Estrategia de conectividad ambiental	104
Desintegración de manzanas	105
Área a intervenir.....	106
Aumento de área de peatonalización.....	107
Compra de predios como estrategia de seguridad.	108
Nodos a gran escala.....	109
Peatonalización de calle 6 y 8	110
6.0 Lógica Proyectual	112
Detalle de intersección urbana.	115
Relación de usos.....	118
7.0 Planimetría	119
Planta General del Proyecto	119
Planta Parqueaderos	120
Cortes urbanos.....	121
Detalles Constructivos	123
Detalle constructivo recorridos internos desde la calle 7 hasta el parque Santander del centro de la ciudad de Cúcuta	124
Visualización de la propuesta de diseño.....	126
Referencias Bibliográficas	135

Índice de Figuras

Figura 1 Esquema de causas y consecuencias.....	11
Figura 2 La teoría de la red urbana 2	19
Figura 3 La teoría de la red urbana 3	20
Figura 4 La teoría de la red urbana 3	23
Figura 5 Ubicación Manhattan.....	24
Figura 6 High Line Park en New York	25
Figura 7 Del High Line Park en New York	26
<i>Figura 8 Esquema de activación de relaciones urbanas.</i>	27
Figura 9 Santiago de Chile.....	28
Figura 10 Pirámide invertida de transporte.	30
Figura 11 Eficiencia del transporte público eficiente en cuanto al espacio.....	31
Figura 12 Beneficio a la hora de proyectar infraestructura peatonal.....	31
Figura 13 Planes de movilidad.....	32
Figura 14 Planes de movilidad.....	33
Figura 15 Renovación urbana plaza victoria.....	34
Figura 16 <i>Estrategias de intervención ciudad victoria, Pereira.</i>	36
Figura 17 <i>Ciudad victoria, Pereira.</i>	37
Figura 18 <i>Intervención urbana- centro histórico de Zipaquirá.</i>	38
Figura 19 <i>Intervención urbana centro histórico Zipaquirá.</i>	39
Figura 20 Ubicación sector a intervenir	40
Figura 21 Ubicación Norte de Santander	41
Figura 22 Ubicación de Cúcuta, Norte de Santander	42
Figura 23 Delimitación por comunas	44
Figura 24 Mapa delimitación de análisis.....	46
Figura 25 <i>Historia de los barrios de la comuna 1, del centro de la ciudad de Cúcuta</i>	48
Figura 26 <i>Línea del tiempo de la ciudad de Cúcuta desde 1916-1935</i>	49
Figura 27 Contextualización en las dinámicas de la ciudad de Cúcuta.....	50
Figura 28 Cambios de usos relevantes del territorio de análisis.....	52
<i>Figura 29 Fotografía antigua Cárcel modelo por (Bermúdez v. 2016)</i>	53
Figura 30 Fotografía antigua Cárcel modelo por (Bermúdez v. 2016)	54
Figura 31 Fotografía Centro comercial las Mercedes, recopiladas por (Bermúdez v. 2016)	57
Figura 32 Sitio de Cúcuta.....	59
Figura 33 Parque Santander	60
Figura 34 Cervecería Santander	63
Figura 35 Ubicación actual colegio san jase	63
Figura 36 Parque lineal	65
Figura 37 Matriz Metodológica	82
Figura 38 Cúcuta Norte de Santander y sus vacíos/ fuente propia	85
Figura 39 Vacíos en la Comuna 1 de Cúcuta /fuente propia	86
Figura 40 Categorización de los vacíos según sus usos	87
Figura 41 Categorización de los vacíos según sus usos (Parque Lineal, Parque Nacional, Parque Santander)	88
Figura 42 Categorización de los vacíos según sus usos (Parque Colón, Parque Antonia Santos, Parque Mercedes Ábrego).....	89
Figura 43 Categorización de los vacíos según sus usos (Parque 300 AÑOS).....	90
Figura 44 Categorización de los vacíos según su flujo de actividad	91
Figura 45 Llenos y vacíos	92
Figura 46 Conexiones vías arteriales, vías zonales	93
Figura 47 Flujos viales.....	94
Figura 48 Morfología	95
Figura 49 Topografía	96
Figura 50 Usos del suelo.....	97

Figura 51 Equipamientos	98
Figura 52 Fitotectura	99
Figura 53 Red de recorridos internos	100
Figura 54 Imaginario a futuro del espacio público del parque lineal.	101
Figura 55 Imaginario a futuro parque lineal y comercio informal	101
Figura 56 <i>Esquema diseño de movilidad.</i>	103
Figura 57 <i>Esquema articulación ambiental.</i>	104
Figura 58 <i>Esquema red de conexión peatonal.</i>	105
Figura 59 <i>Esquema área a intervenir.</i>	106
Figura 60 <i>Elementos sustraídos para amentar área de peatonalización.</i>	107
Figura 61 <i>Elementos sustraídos para aumentar área de peatonalización.</i>	108
Figura 62 <i>Esquema programas de activación.</i>	109
Figura 63 Peatonalización de la calle 6 y 8	110
Figura 64 <i>Esquema detalle de la avenida 6 con calle 8 centro de Cúcuta.</i>	111
Figura 65 <i>Cortes A y corte B de la avenida 6 con calle 8 centro de Cúcuta.</i>	111
Figura 66 <i>Flujos Influyentes.</i>	113
Figura 67 Intersección de flujos	113
Figura 68 Programa de Actividades	114
Figura 69 <i>Resultado final de la lógica formal</i>	114
Figura 70 Estado actual de la vía	115
Figura 71 Ampliación del sendero peatonal	115
Figura 72 Nivelación de vía con sendero peatonal y	116
Figura 73 Resultado final	116
Figura 74	117
Figura 75 <i>Esquema de relación del parque con su contexto inmediato.</i>	118
Figura 76 Planta general	¡Error! Marcador no definido.
Figura 77 planta parqueadero	120
Figura 78 Corte A-A' Transversal	121
Figura 79 Corte B-B' Transversal	121
Figura 80 Corte C-C' Transversal	121
Figura 81 Corte D-D' Transversal	122
Figura 82 Corte E-E' Transversal	122
Figura 83 Detalle constructivo, plaza principal del parque lineal	123
Figura 84 Detalle constructivo ciclo-ruta	123
Figura 85 Detalle constructivo de losa de concreto	124
Figura 86 Detalle constructivo de losa de concreto	125
Figura 87 Render 1	126
Figura 88 Render 2	126
Figura 89 Render 3	127
Figura 90 Render 4	127
Figura 91 Render 5	128
Figura 92 Render 6	128
Figura 93 Render 7	129
Figura 94 Render 8	129
Figura 95 Render 9	130
Figura 96 Render 10	130
Figura 97 Render 11	131
Figura 98 Render 12	131
Figura 99 Render 13	132
Figura 100 Render 14	132
Figura 101 Render 15	133
Figura 102 Render 16	133
Figura 103 Render 17	134

Introducción

Es de tener en cuenta que el crecimiento de la ciudad, el avance de la globalización y la necesidad de intervenir toda una problemática social, económica, ambiental y cultural, que se concentra en la parte céntrica de las ciudades en vía de desarrollo, exige a los centros metropolitanos nuevas formas de organización física y territorial, capaces de controlar y articular los procesos productivos de amplios territorios circundantes, dichas transformaciones generan importantes cambios socioculturales, principalmente en lo referido a los formas de habitar de las personas dentro del espacio urbano.

El presente proyecto busca generar una integración social a través de la recuperación del espacio público. Se pretende que este espacio sea de gran influencia en el desarrollo actual urbano, proponiendo espacios en calidad urbana con ambientes de interacción social y a su vez lugares de entretenimiento y cultura.

Por lo que se busca desarrollar el diseño de la renovación urbana para satisfacer las necesidades del espacio público que beneficien a los ciudadanos del sector y aquellos habitantes de la ciudad que la transitan.

1. Problema

1.1 Planteamiento del Problema

El espacio público ha sido un fenómeno urbano caracterizado por la rápida intervención de personas que buscan mejorar su calidad de vida. Dado al mal uso de éste, se genera un gran impacto social, económico, visual, provocando así diversos problemas como: aumento de grupos marginales, inseguridad, deterioro de infraestructura, informalidad, contaminación ambiental, auditiva, congestión vehicular, y finalmente la invasión del espacio público; causados por el desempleo y la falta de gestión pública.

En la actualidad, este fenómeno es un tema de gran importancia para el desarrollo de las diferentes ciudades, en especial aquellas donde es considerado el eje principal de la mayoría de los planes de ordenamiento territorial del país, por ser un atributo que contribuye al equilibrio e igualdad urbana. Cúcuta, es la capital del departamento de Norte de Santander, zona fronteriza que actualmente es visitada por personas provenientes de otras regiones del país, así mismo por extranjeros en busca de nuevas oportunidades laborales, produciendo así, mayor crecimiento de la población desempleada, viéndose en la obligación de emplearse en el comercio informal, lo que ocasiona la invasión de espacio público para desarrollar dicha actividad, siendo los lugares o sectores predilectos el centro de la capital¹

De igual forma, se observa a diario que diferentes sectores de la ciudad Norte Santandereana, están siendo invadidos en gran proporción, algunos lugares públicos se está impidiendo la libre movilidad de las personas que transitan de forma usual en aquellos espacios, teniendo en cuenta

¹Departamento Administrativo Nacional de Estadística, s.f

las diferentes actividades económicas que les corresponde ejercer diversas diligencias ocasionales que les obliga circular por estos lugares.

La problemática se ve reflejada por el deterioro y el mal uso del centro urbano de la Ciudad de Cúcuta, debido al comercio que se ha caracterizado por tener una actividad muy fragmentada, en forma desorganizada y poco transitable. Así mismo, el aumento de vendedores ambulantes pertenecientes al sector informal, crean una contaminación ambiental al no darle un tratamiento adecuado a las basuras producidas durante el transcurso del día laboral, en efecto, desencadena una serie de complicaciones sobre la salud del entorno.

Como se puede observar, la política pública que se ha implementado por parte de los entes gubernamentales no ha funcionado, la normativa urbana no se tiene en cuenta con eficiencia, al incumplir con el desarrollo del equilibrio urbano ambiental del sector. Seguidamente, la ciudad y sus cambios de uso, traen secuelas directas e irreparables, sin embargo; no se ha apreciado la necesidad de una solución directamente proporcional entre densidad de población y área libre por habitante. La anarquía como se manejan los parámetros, rampas y accesos, hacen que el recorrido de los peatones sea un reto. Según Salcedo, (2001) Un elemento urbano simbólico de la ciudad es la arborización, y se ha perdido constantemente, es más un sinónimo de desierto.

Una de las propuestas que se han realizado en la ciudad de Cúcuta, para reordenar el espacio público y organizar el centro de la ciudad, hace referencia a las adecuaciones que se realizaron en el sector de la Avenida Sexta. Con el desalojo de vendedores informales en los periodos de los alcaldes; Pauselino Camargo (1995-1997) y Ramito Suarez corzo (2004-2007). Uno de los proyectos de la administración del señor alcalde Ramiro Suarez fue la propuesta urbanística de la construcción del parque lineal de la avenida sexta, proyecto en el cual se racionaliza el uso del

espacio público. El proyecto propone formar un pulmón en el centro de la ciudad dándole prioridad al peatón por medio de un gran bulevar y andenes con un amplio perfil y además cuenta con un espacio de esparcimiento cultural.

Lo que al principio era una solución para mejorar la zona de la ciudad que por años fue un completo caos, se convirtió en algo peor, gracias a la altísima cifra de informalidad (68%) que enfrenta la ciudad de Cúcuta. (Fuente: DANE 2016), informalidad que agrava la condición de ciudad de frontera y hace evidente la falta de formulación de normas claras sobre desarrollo, educación, y economía.

1.2 Justificación

El abandono por parte del gobierno, la falta de planeación y de recursos por parte del estado, genera un deterioro de la infraestructura urbana, esto por el incumplimiento de normas que trae como consecuencia un conflicto urbano-ambiental y socio-cultural en el sector, donde el sistema de transporte es ineficiente. Aunado a esa problemática se evidencia un incremento en cuanto se refiere a la seguridad del sector por motivo de la proliferación de habitantes de calle, y personas que ven el sector propicio para delinquir, causando contaminación visual y aumento en los desechos sólidos. Por tanto, la recuperación de la propiedad estatal de la ciudad se hace de vital importancia llevar a un nivel de desarrollo urbano dentro de un marco integral de competitividad y sustentabilidad.

Como ciudadanos pertenecientes al municipio de Cúcuta, se quiere dar solución a la problemática presentada, y en este propósito, intentar definir los parámetros de diseño de la infraestructura del sector estudiado, como uno de los componentes básicos para su solución,

desde el aspectos técnico y funcional. El intento por lograr el bienestar general de la sociedad perteneciente al entorno de la capital de Norte de Santander, tiene como fin último, aportar a la construcción y a la intervención de una renovación urbana del parque lineal y la formalización de un comercio funcional y activo de la ciudad de Cúcuta, por medio de estrategias que integre y articule con los diferentes sectores aledaños, y así complementar actividades consideradas para el mejoramiento de la misma.

1.3 Gráfico de causas y consecuencias

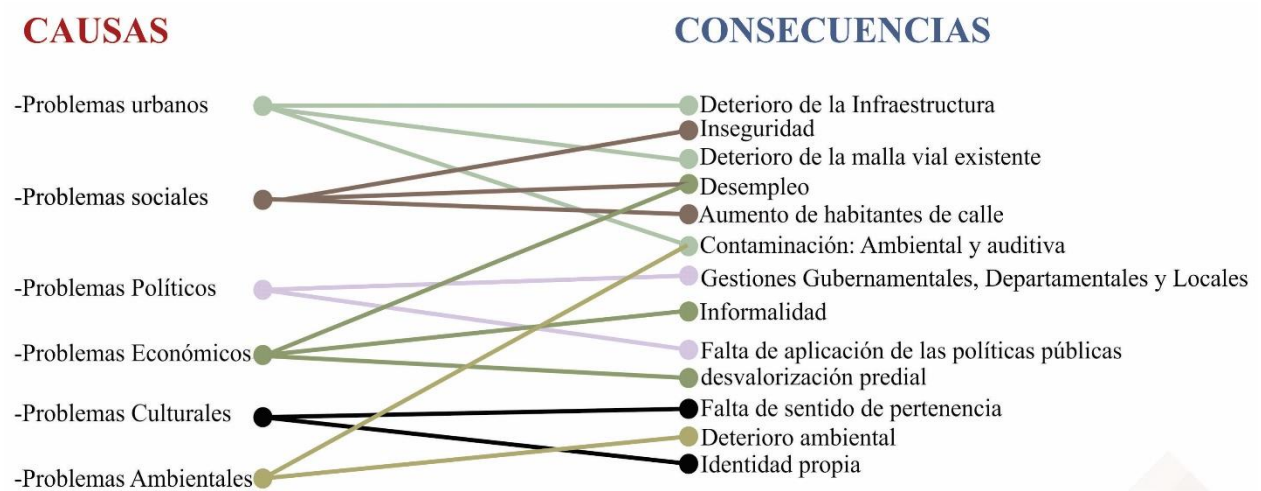


Figura 1 *Esquema de causas y consecuencias.*

Fuente: propia.

1.4 Formulación del Problema

¿Cuál sería el planteamiento que conlleve a mejorar el deterioro social y urbano ambiental de la comuna 1 Centro de la ciudad de San José de Cúcuta?

¿Qué estrategia es necesaria para reactivar, articular y potencializar el sector de la comuna 1 centro de la ciudad de San José de Cúcuta?

¿Cómo se puede crear una integración social y urbana de manera que se pueda articular el espacio público, convirtiéndolo en un espacio agradable y funcional?

1.5 Hipótesis

Un cambio socio cultural, económico y ambiental de renovación urbana que refleje un impacto positivo en la sociedad con respecto a la recuperación del parque lineal y su área de influencia.

1.6 Objetivos

1.6.1 Objetivo general.

Proponer el diseño de la renovación urbana del parque lineal y su área de influencia, creando estrategias de recuperación del espacio público e implementando medidas que garanticen la adecuación, el funcionamiento y la articulación para el mejoramiento del sector, consolidándolo como un escenario potencial y modelo detonante que replique dentro de la ciudad de Cúcuta, Norte de Santander.

1.6.2 Objetivos específicos.

- Efectuar el respectivo análisis general de la comuna 1 centro y los barrios aledaños al sector, haciendo énfasis en el parque lineal y su área de influencia, para determinar las problemáticas puntuales que se presentan actualmente.
- Realizar un estudio minucioso de las teorías de Kevin Lynch (la imagen de la ciudad), Jaime Lerner (acupuntura urbana), y Salingeros (la red urbana) para el mejoramiento de un espacio público coherente que resuelva la problemática actual; superponiéndolas para generar una hipótesis de ideas que solucionen y articulen el sector a la ciudad.
- Diseñar a partir de los análisis y diagnósticos encontrados en el sector, haciendo un enfoque en el ámbito social, cultural, económico y ambiental que permita dar solución al objeto de estudio para el mejoramiento del parque lineal y su área de influencia, sector centro Cúcuta Norte de Santander

2. Marco Teórico.

2.1 Marco Teórico

2.1.1 Espacio público, ciudad y ciudadanía (Borja, 1998):

La ciudad es más de relaciones sociales que un simple cúmulo de edificios, calles y gente. Es el lugar donde la sociedad se fotografía y, por ello, refleja los problemas que la afectan. Así, la crisis de lo público, muy ligada a la lógica neoliberal, se traduce en un abandono de los espacios colectivos donde se ejerce la ciudadanía y en un atrincheramiento de las personas en el ámbito doméstico. (p.1-11)

En su documento Ciudadanía y espacio público, Borja & Muxí (2000), se refiere al espacio público:

Como un concepto jurídico de un espacio sometido a una regulación específica por parte de la administración pública, que fija las condiciones de utilización, aprovechamiento y en sí de todo lo que se pueda realizar en él y con él, sostiene que el espacio público moderno proviene de la separación formal legal entre la propiedad privada y la propiedad pública que normalmente supone reservar este suelo libre de construcciones y cuyo destino son usos sociales característicos de la vida urbana. (p.1-91).

Según lo citado, Borja precisa que el espacio público, es la representación de la sociedad a partir de esto se puede reconocer la historia de una ciudad por medio de actos ciudadanos como manifestaciones sociales, que no son considerados dentro de las normas jurídicas de la ciudad o que nunca fueron previstos. Son espacios públicos potenciales de socialización y encuentro que aún conservan su definición, debe ser de dominio público y de uso social colectivo.

En efecto el concepto de ciudad lo define, como un espacio público abierto y protegido desde el punto de vista social, es para él un lugar de encuentro. Considera peligroso que los espacios públicos se privaticen, esto dependiendo al uso y a la falta de planificación de la capital. Las relaciones sociales son el espacio cotidiano del recorrido diario entre muchas actividades y encuentros. Por esta razón es de vital importancia favorecer el espacio público dando cualidades formales, y estéticas que faciliten las relaciones y el sentimiento de pertenencia del lugar.

Según lo anterior el centro de la ciudad de San José Cúcuta proporciona identidad, servicios,

competitividad, un espacio de encuentro y tolerancia, con esta teoría se pretende lograr un centro seguro, ordenado, habitado y representativo, que mejore el espacio público para su convivencia por medio de actividades sociales para generar permanencia en el sector.

El espacio público es la ciudad:

La historia de la ciudad es la de su espacio público. Las relaciones entre los habitantes y entre el poder y la ciudadanía se materializan, se expresan en la conformación de las calles, las plazas, los parques, los lugares de encuentro ciudadano, en los monumentos. La ciudad entendida como sistema, de redes o de conjunto de elementos – tanto si son calles y plazas como si son infraestructuras de comunicación (estaciones de trenes y autobuses), áreas comerciales, equipamientos culturales es decir espacios de uso colectivos debido a la apropiación progresiva de la gente – que permiten el paseo y el encuentro, que ordenan cada zona de la ciudad y le dan sentido, que son el ámbito físico de la expresión colectiva y de la diversidad social y cultural. Es decir que el espacio público es a un tiempo el espacio principal del urbanismo, de la cultura urbana y de la ciudadanía. Es un espacio físico, simbólico y político. (Borja & Muxí, 2000, 1-91)

El cuestionamiento primordial es ¿Para quién debería funcionar la Ciudad? quizá comprendiendo esto podría llevarse hacia una lógica de desarrollo, para así comprender y poder ver las necesidades del ser humano, culturales, sociales y ambientales con el fin del urbanismo. Entonces el espacio público se puede entender como un eje de desarrollo de la urbanidad, la imagen o la identidad de una ciudad, y la expresión cultural de un lugar; y se puede definir desde un punto de vista social, cultural y ambiental, donde se integran desde ciudad, comunidad y barrio, fortaleciendo así una infraestructura urbana a través de la comunidad.

2.1.2 Acupuntura urbana (Lerner, 2005)

La acupuntura, es un método de medicina asiática en la que consiste en la inserción y manipulación de agujas en el cuerpo, con el objetivo de restaurar la salud y el bienestar del paciente. La acupuntura asiática es donde se concibe el mundo como un todo que se relaciona entre sí, no existe nada aislado e inamovible.

Consiste en el desarrollo de las ciudades a través de pequeñas intervenciones, estas tienen que ser menor impacto en zonas críticas para establecer orden, generar cambios y renovar sectores completos.

Se realiza por medio de intervenciones puntuales (pinchazos) a puntos sensibles, creando un sistema entretejido que actúe de manera complementaria; lo importante es que el pinchazo sea rápido, no es concebible que en la acupuntura se introduzca la aguja con presiones lentas y dolorosas, la acupuntura exige rapidez y precisión. Un pinchazo rápido duele menos. (Lerner, 2005, p.1)

La agrupación de estas intervenciones en un mismo barrio o zona de la ciudad crea una red, un sistema de espacios que mejora la movilidad e imagen de la zona, “de igual la estructura de la ciudad, lo que hay que tener muy claro es de lo que vive la gente, y cuáles son sus necesidades para vivir y trabajar”. (Lerner, 2005, p.1)

Según Lerner (2005) una buena acupuntura urbana puede ser cualquier actuación que produzca efectos positivos en la ciudad, desde los nuevos edificios de equipamiento, la restauración de los existentes y los proyectos urbanos singulares hasta las decisiones mediáticas o las nuevas costumbres. La práctica de la acupuntura está orientada a buscar el equilibrio vital de las ciudades, basado en un modelo de ciudad en el que tiene prioridad la equidad, la convivencia y la cohesión social, el desarrollo sostenible, la habitabilidad, la solidaridad, la cultura y la educación urbana, la conservación y la rehabilitación del patrimonio histórico y popular.

Desde un punto de vista urbanístico, las ciudades cambian constantemente debido a las transformaciones morfológicas o de necesidades de los espacios tanto públicos como privados, producidos por las variables habituales, preocupaciones y necesidades que día a día surgen dentro de la sociedad.

Es de vital importancia la implementación y puesta en marcha de programas sociales con la ayuda del sector público privado, donde se recupere el lugar abandonado y que en la actualidad se encuentra en manos de los habitantes de la calle, éste se logrará a través de proyectos donde se pueda resocializar e incorporar a la sociedad de una manera útil, de aquellas personas que han escogido este sector como su habidad aumentando la inseguridad y un mal concepto del sitio.

Siendo de gran valor el sector a intervenir el parque lineal del centro de San José de Cúcuta, orientado a ser reestructurado para su mejoramiento y transformación, donde se priorice y garantice la vinculación, del espacio comercial que contribuyan a la seguridad del lugar, ya que su actividad nocturna permite que haya iluminación y movimiento de personas que le dan vida al área donde se encuentran ubicadas, así mismo integrar el medio ambiente, cultura, movilidad vehicular y peatonal, enfocada hacia la terminación del proyecto y transformarla en un espacio que haga parte de la identidad de la ciudad.

2.1.3 Imagen de la Ciudad (Kevin Lynch, 1960)

En su libro imagen de la ciudad desarrolla un método de comprender y describir la misma, realzando el valor que tiene el querer transformarla. Refiriendo su diseño (diseño urbano) como un “arte temporal” al que cada quien la ve con diferentes luces en distintos momentos.

En esta técnica los elementos móviles de la ciudad en especial las personas y sus actividades son de igual importancia que los sólidos es decir, estudia la percepción o imagen que tienen diferentes habitantes de su respectiva ciudad la cual varía significativamente entre sus observadores; tomando cada resultado para así comprender y diseñar ciudad. Dichas imágenes definirán la “legibilidad” del paisaje urbano determinando si la ciudad se reconoce y organiza con facilidad; una ciudad legible es aquella en la que sus partes se identifican y agrupan fácilmente,

concepto que asevera el autor para el desarrollo de reconstrucción de ciudades (Lynch, 1998).

La ciudad no es simplemente una añadidura de casas, sino un sistema en el cual las viviendas, las actividades comunes y actividades laborales están integradas entre sí, y funcionan como una red de infraestructuras, la cual se fusiona con vivencias, sensaciones y experiencias de sus habitantes. No debemos limitarnos a considerar la ciudad como una cosa en sí sino definirla en cuanto es percibida por sus observadores, comprender el espacio urbano, mediante la imagen urbana. El cerebro humano tiene la capacidad de adaptarse según su contorno ya que tiende a vivir una experiencia, interpretar la información y orientar la acción, logrando así desarrollarse dentro de un contexto desordenado y monótono, pero un uso y una organización coherente son claves para la eficacia de la vida en movimiento en el medio exterior (Lynch, 1998).

Las imágenes ambientales surgen de la relación entre el observador y el contorno; el contexto genera una relación, y el observador selecciona, organiza y establece un significado de lo que ve. Una imagen nítida y marco eficaz del contorno constituye el esqueleto y base útil para el desarrollo individual, desempeñando asimismo una función social, confiriéndole al individuo la posibilidad de opción y un punto de partida para la adquisición de nuevas informaciones, a su vez otorgándole valores complementarios de satisfacción, deleite y organización. Todos estos valores de los que carecemos imponen tensión y desagrado, lo cual desencadena una serie de dificultades entre la sociedad. Según el autor estas imágenes pueden ser segmentadas en tres partes, identidad (identificación de un objeto como entidad separable), estructura (relación espacial del objeto con el observador y otros objetos) y significado (representación de algo práctico o emotivo para el observador), las cuales permanecen conjuntamente en la misma, y se facilitan por medio de la “imaginabilidad” siendo definida como la cualidad del objeto físico que motiva al observador a desarrollar una imagen vigorosa, tratándose de la forma, color, distribución en la que convergen

en el medio externo (Lynch. 1998).

2.1.4 Teoría de Red Urbana (Salingaros, 2005)

Para los fines de esta investigación analizamos la teoría de la red urbana, en la cual estudios neurológicos nos hablan que la mayor parte del cerebro está involucrado con la percepción visual, lo que sugiere que el ser humano cada vez apoya más el proceso perceptivo. (Fischler y Firschein, 1987).

La teoría urbana, nos demuestra que las trayectorias rectas regulares no siempre son las adecuadas, y que necesitan diferentes tipos de conexión para que puedan tener una mejor función. Este resultado proviene de un resultado matemático y un modelo usado en la biología molecular, mostrando que la red urbana no puede existir ni un mínimo de conexiones.

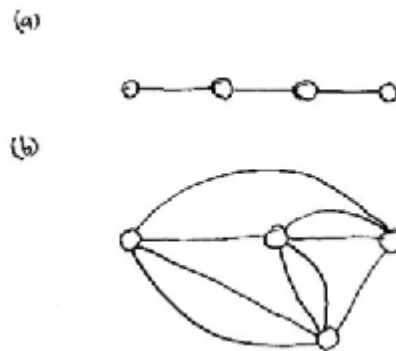


Figura 2 *La teoría de la red urbana 2*

Fuente: Salingaros, 2005.

La posición de los nodos y las conexiones entre ellos deben ser optimizadas para la actividad humana. (a) Cuatro nodos se colocan de modo que parezcan “regulares” desde el aire; pero esta regularidad no permite más que las mínimas conexiones. (b) Conectividad múltiple entre los mismos cuatro nodos, vistos en planta.

La red urbana está constituida por tres principios estructurales.

Nodos: interconexiones de las actividades humanas, los cuales son a tractores de flujos.

Conexiones: trayectorias cortas peatonales. Unen elementos naturales, nodos de actividades humanas y elementos arquitectónicos.

Jerarquía: conexiones a diferentes niveles en la escala de ciudad.

Es decir, que los resultados de los principios estructurantes no son tan globales y se tornan más fuertes y las soluciones concedidas están más restringidas. El desarrollo urbano ha seguido un patrón a través de casi toda la historia. Según lo anterior estos generan una red de conexiones que unen elementos y espacios estructurales, con el fin de formar cohesión en el espacio. Las trayectorias de conectividad son múltiples e irregulares, Cada elemento urbano tiene una importancia la medida que se relacione con las actividades humanas. Las conexiones permiten llegar fácilmente a cualquier punto, y preferentemente por muchas y distintas trayectorias. (Batty y Longley, 1994).

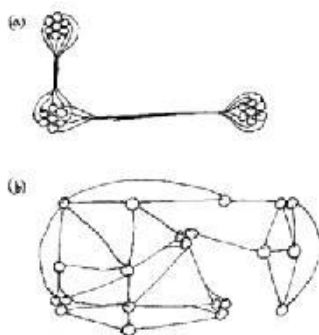


Figura 3 *La teoría de la red urbana 3*

Fuente: Salingeros, 2005.

La estructura urbana de una ciudad, es el elemento por el cual se desarrollan las conexiones y los nodos, pero para que esto sea posible es necesario adoptar una serie de procesos que le permiten a esta estructura funcionar exitosamente. Para desarrollar una estructura urbana que le

dé respuesta a la accesibilidad de las personas a los servicios se deben plantear los elementos que conforman dicha estructura

Según el documento de la ‘Teoría de la red urbana’ el cual hace parte de las bases teóricas de nuestra investigación, nos demuestra que son tres los elementos que conforman la estructura urbana idónea para el efectivo funcionamiento de una ciudad: elementos naturales, nodos de actividad humana, y elementos arquitectónicos:

Elementos naturales: son aquellos elementos como ríos, arboles, vegetación, etc. Este elemento particularmente deteriorado en la actualidad a causa de la planificación inconsciente, es a su vez causante de daños medio ambientales los cuales afectan irónicamente a los seres humanos. Una ventaja del ejercicio efectivo del urbanismo y la arquitectura contemporánea, es el de los previos análisis que se deben hacer a un lugar antes de planificar, en este caso análisis ambiental permite al planificador detectar los elementos naturales que allí se encuentran y en lugar de afectarlos negativamente, integrarlos en la propuesta urbana generando así un territorio sustentable y ecológico.

Nodos de actividad humana: “Los nodos deben atraer a la gente por alguna razón” (Salingaros-2005) esto quiere decir, que un edificio solo tiene éxito si existe una actividad bien definida, independiente de la razón estos nodos atraen a las personas, no obstante falta un determinante importante para el completo funcionamiento de este nodo, es el de la planificación urbana que responda a la “imagen de ciudad” dice Kevin Lynch (1960) es decir que corresponda a la higiene, el orden, y la movilidad fluida, esto solamente para la planificación de un nodo, el de

la actividad de comer, una de las múltiples actividades humanas que las personas debemos realizar constantemente, lo que hace necesario definir en este momento otros nodos de actividades humana como el trabajo, tiendas-compras, cafés.

Elementos arquitectónicos: Estos representan la conexión entre los elementos naturales y los nodos de actividad humana, el elemento arquitectónico que no refuerce las actividades humanas se aísla de la red urbana, por otro lado, cuando se le proporciona a un elemento arquitectónico nodos de actividad humana estos actúan como focos de trayectorias de gente, lo cual hace exitoso el lugar. Y ahora los elementos arquitectónicos que no respetan los elementos naturales pierden las propiedades ambientales de las cuales podrían proporcionar cualidades de sustentabilidad y ecología.

El desarrollo urbano ha seguido un patrón a través de casi toda la historia. Según lo anterior estos generan una red de conexiones que unen elementos y espacios estructurales, con el fin de formar cohesión en el espacio. Las trayectorias de conectividad son múltiples e irregulares, Cada elemento urbano tiene una importancia la medida que se relacione con las actividades humanas. Las conexiones permiten llegar fácilmente a cualquier punto, y preferentemente por muchas y distintas trayectorias. (Batty y Longley, 1994)

EL ÉXITO DE LAS ÁREAS DE COMERCIOS PEQUEÑOS Y LAS PLAZAS:

Mientras más fragmentada esté la trayectoria más fuerte y firme será la estructura de la red.
(Greenberg, 1995)

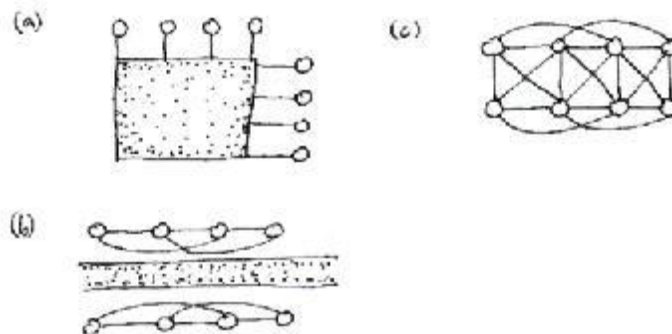


Figura 4 *La teoría de la red urbana 3*

Fuente: Salinas, 2005.

(a) Centros comerciales donde cada tienda está conectada solamente al estacionamiento. (b) Corredor comercial en una calle principal, con tiendas en cada lado de la calle. (c) Tiendas sobre un andador peatonal o un centro comercial a cubierto, donde existen muchas más conexiones que se refuerzan una a la otra.

El éxito de una zona comercial está determinado por la densidad de sus conexiones peatonales, enlistadas en orden ascendente de efectividad, dándole importancia al peatón quien a la suma será el principal protagonista, el cual impulsará y fortalecerá el conjunto de puntos de interés complementarios. Es decir, si no existiera tráfico vehicular que impida al peatón su movilidad, y fuera posible que las trayectorias cubran la totalidad del área, entonces sería mejor convertirla en una zona peatonal en vez de crear muchas trayectorias separadas.

el 90% de las atracciones de Nueva York; Tiene una extensión de 21.5 kilómetros de longitud por 3,7 kilómetros de anchura., donde se encuentran grandes monumentos arquitectónicos como lo son Empire State Bulding, el complejo Rockefeller Center, el Chrysler Building, el Times Square, el Moma y muchas otras obras, su conexión con Nueva Jersey y tres distritos de Nueva York es por medio de túneles y puentes, su morfología es de una isla alargada que se delimita por los ríos Hudson al oeste y al este con el Harlem (Nueva York, 2016).

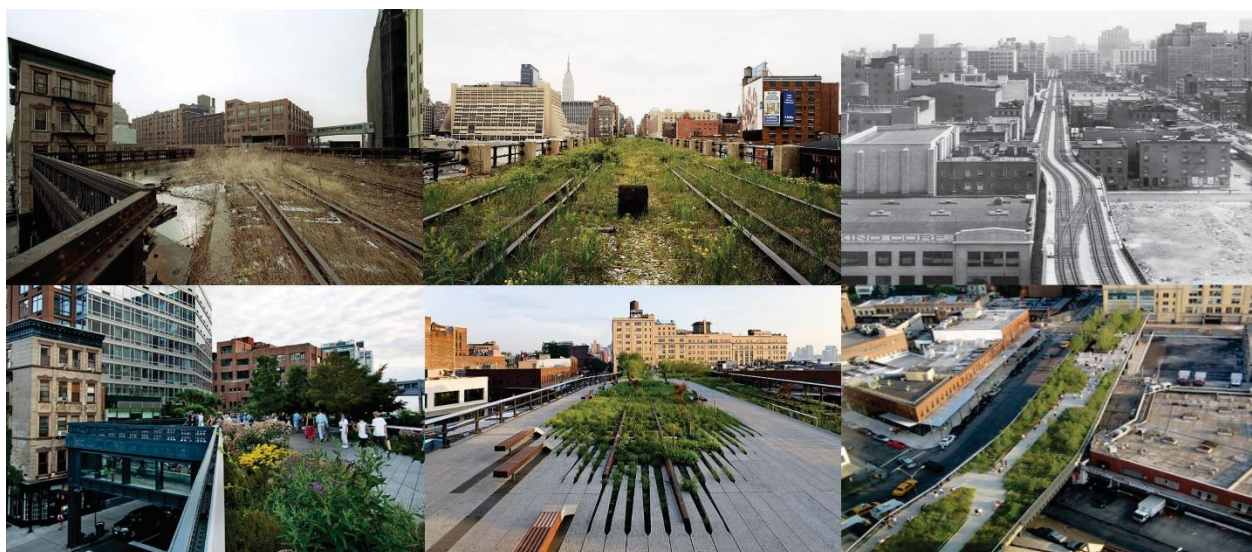


Figura 6 High Line Park en New York

Fuente: New york, 2017.

La construcción de las líneas del ferrocarril en la zona oeste de manhattan, a lo que hoy conocemos como el High Line, tiene una estructura elevada de acero de más de 2 kilómetros de largo, una obra que inicio su fase de construcción en 1929 durante la época de la gran depresión, donde se reflejaba una gran crisis económica mundial; respecto a esto el gobierno decidió invertir en obras para estimular la economía, una de estas fueron las elevadas vías del ferrocarril que servirían para el transporte de alimentos y le darían un toque futurista a la ciudad, donde no solo se

mejoraría la economía, sino que ayudaría a descongestionar el sistema ferroviario. (Figura 4)

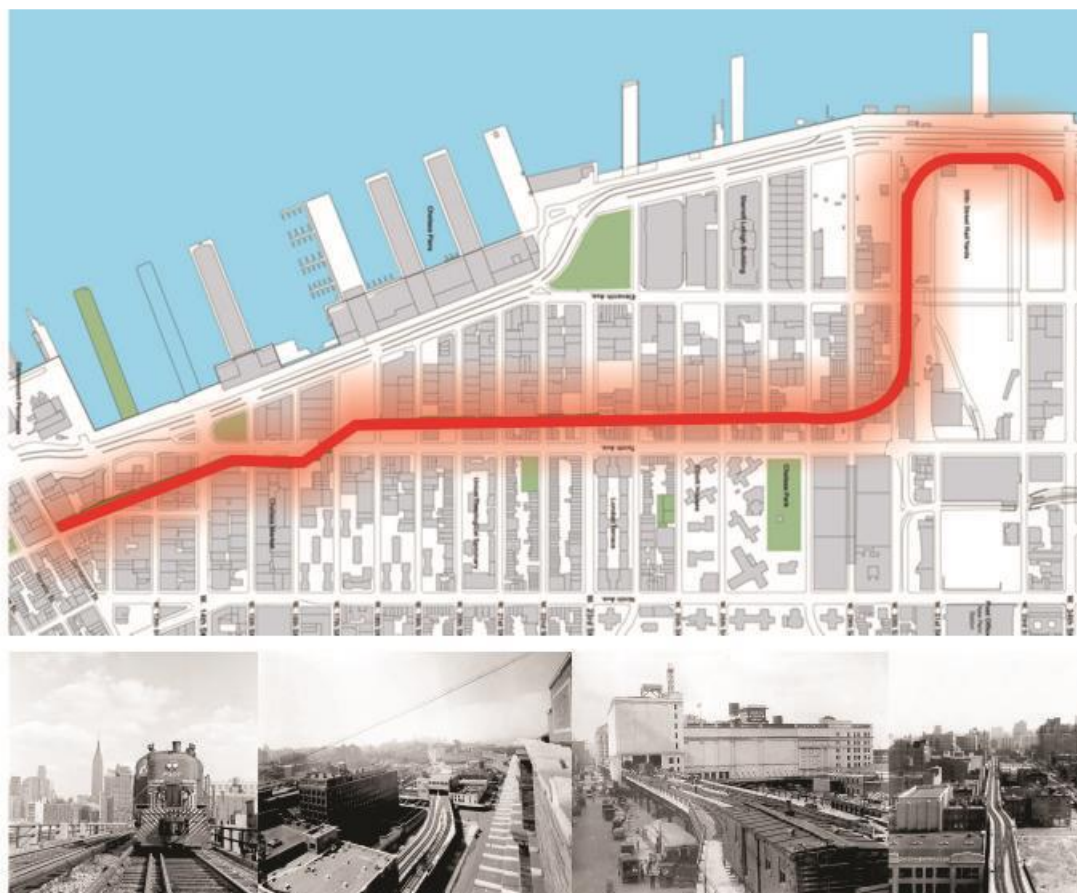


Figura 7 *Del High Line Park en New York*

Fuente: New York, 2017.

Para la década de los 60 la industria empezó a tomar otro tipo de sistemas de transporte más eficientes respecto a costos y tiempos en recorridos; las vías más amplias y mejor conectadas, nuevas tecnologías, y otros factores que más adelante acabarían quitando el carácter de estas vías ferroviarias, convirtiéndolas en un espacio poco eficiente e inutilizable destinado a un total abandono, este abandono también se vería reflejado en su contexto inmediato, la cual empezaría a tomar ese mismo aspecto que les ha marcado este estado de las viejas vías del ferrocarril; la

percepción que este sitio transmitía al usuario era de inseguridad separando a este sector de las dinámicas de la ciudad debido a su carencia de flujos (Urbana, 2016).

Como solución a la problemática se abre paso a la implantación del proyecto que hoy en día conocemos como el High Line, la iniciativa de este proyecto hace parte de un desarrollo social donde los vecinos del sector fueron los principales influyentes en la planeación de esta obra, por medio de sus opiniones; teniendo en cuenta el avanzado deterioro que presentaban las vías del ferrocarril, tomaron la decisión de reciclar este espacio. (Lerner, 2005)

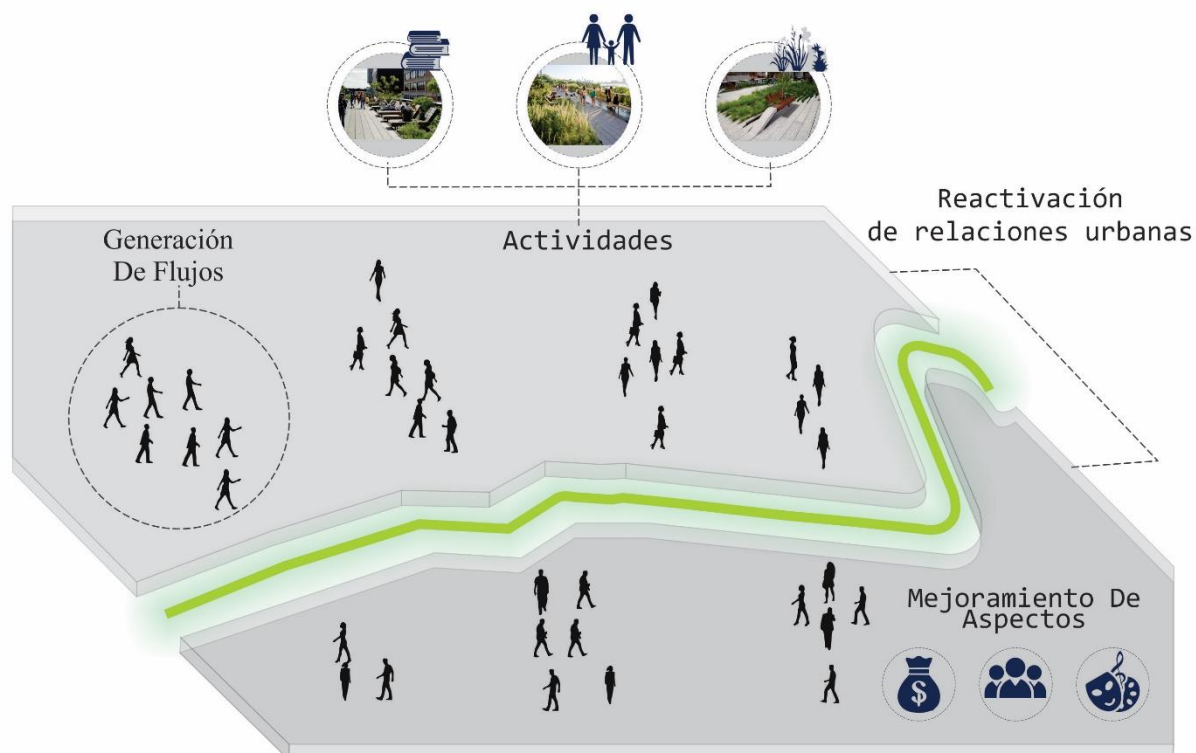


Figura 8 Esquema de activación de relaciones urbanas.

Fuente: propia

En el desarrollo de la propuesta se quiso resaltar la importancia en el proyecto en la ciudad, esto da como resultado la conservación de su estructura física principal, respetándola y tratándola como un patrimonio de esta urbe. Para el 2003 se realizó un concurso arquitectónico que traería las propuestas para la recuperación de las vías abandonadas de lo que fue el ferrocarril del oeste de manhattan, el grupo de arquitectos ganadores del proyecto fueron James Corner Field Operations junto a Diller Scofidio y Renfro; su mayor reto fue el de reciclar un gran espacio que en alguno tiempo fue de gran importancia para la ciudad de Nueva York, fue ahí donde este equipo de trabajo decidió proponer lo que ahora es el High Line; aprovechando las ruinas del ferrocarril para convertirlo en un gran espacio, agradable para permanecer y recorrer donde las grandes tiendas ubicaron sus marcas alrededor de la estructura por sus dos kilómetros de longitud que lo conforman. Gracias a esto, la zona oeste de manhattan de la ciudad de nuevo york se integró nuevamente en el espacio público, que se configura para satisfacer las necesidades de encuentro de las personas y el desarrollo de las actividades de la comunidad en esta ciudad.

2.2.2 Plan integral de movilidad – Chile



Figura 9 *Santiago de Chile*

Fuente: maps G. 2017

La ciudad de Santiago es la capital de Chile cuenta con una superficie de 23,20 m², con una población de 311.475 habitantes aproximadamente, alberga los principales organismos administrativos, comerciales, culturales, financieros y gubernamentales del país. Aunque generalmente se concibe como una única ciudad, Santiago no constituye una sola unidad administrativa, sino que forma parte de un territorio de 37 comunas.

Santiago se posiciona habitualmente como una ciudad líder en América Latina, por su importancia en una serie de factores sociales, económicos y ambientales. En la actualidad es catalogada como el mayor núcleo urbano del país con su área metropolitana, convirtiéndose así en el centro comercial y neurálgico del país, es uno de los lugares más transitados por trabajadores, turistas, estudiantes y visitantes de otras ciudades del país, quienes se congregan e interactúan de una forma casual haciendo que la población aumente a más de 2 millones de personas al día.

La problemática de la ciudad de Santiago de Chile al igual que otras ciudades del mundo ha sido víctima de la congestión, específicamente en el centro de la ciudad, lo que hace de este un lugar poco agradable para visitar, recorrer o permanecer convirtiéndolo para las personas que allí convergen no atractivo debido a la gran cantidad de tiempo y energía necesarios para los largos recorridos. Aunado a esto se le añade las contaminaciones (auditivas, visuales) mala calidad del aire, conectividad y el estrés producido por la baja movilidad vehicular, obteniendo como resultado un gran caos en el sector y el medio ambiente.



“Resulta urgente crear una política comunal para afrontar el tema de la movilidad y lograr que la circulación por el territorio sea una experiencia positiva para todos”. (Plan movilidad integral, Santiago de Chile, P.13).

El principal objetivo del plan integral es fomentar una vida segura y tranquila, jerarquizada por espacios influyentes, que prioricen la tranquilidad y el confort del usuario. Cuando se promueve el uso de las ciclo-rutas por ejemplo se respira un aire más puro, disminuye la contaminación ambiental y se reduce la contaminación auditiva producida por los vehículos. En este plan se prefirió una pirámide invertida de transporte, donde se le da mayor importancia al peatón, el cual se plantea potenciar la infraestructura con el fin de perfeccionar la movilidad urbana.

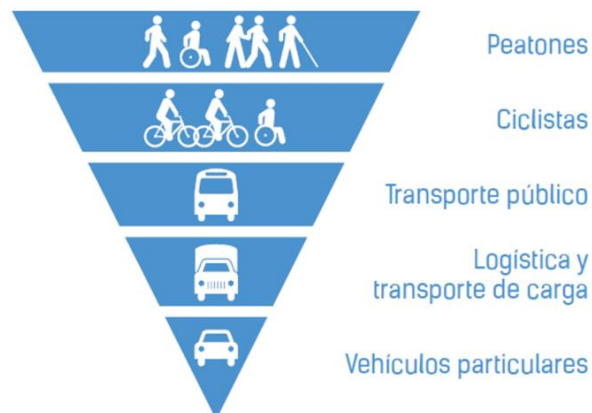


Figura 10 *Pirámide invertida de transporte.*

Fuente: plan integral de movilidad comuna de Santiago.

En la siguiente imagen se hace alusión a un esquema de 60 personas en bus, bicicleta, o vehículo particular. Y se estima como el transporte público es el más eficiente a la hora de ahorrar espacio según la cantidad de personas que puede transportar. (figura 11).

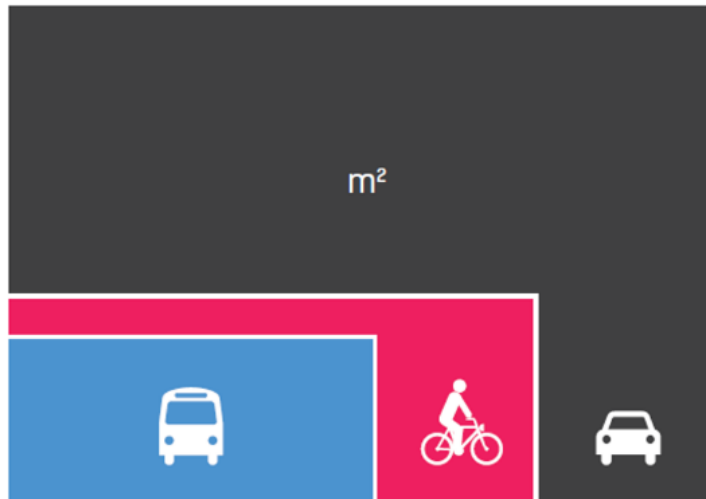


Figura 11 *Eficiencia del transporte público eficiente en cuanto al espacio.*

Fuente: Plan integral de movilidad comuna de Santiago.

Si se habla de la inversión para la infraestructura peatonal y de ciclo-rutas, el ahorro es significativo en comparación con el gasto económico que se genera cuando hablamos de infraestructura en movilidad vial.



Figura 12 *Beneficio a la hora de proyectar infraestructura peatonal.*

Fuente: Plan integral de movilidad comuna de Santiago

Se hace una comparación y claramente se obtienen mayores beneficios a la hora de proyectar infraestructura peatonal, lo cual ayudarían a que existiera una red urbana más equitativa y jerarquizada.

A partir del análisis realizado en el plan se optaron por los siguientes planes:



Figura 13 Planes de movilidad.

Fuente: plan integral de movilidad comuna de Santiago.

Es importante posicionar la movilidad peatonal y en bicicleta como los medios de desplazamientos más eficientes y con mayores beneficios a largo plazo seguido del transporte público, y dejando a un lado el pensamiento de que el automóvil debe llegar a la puerta de nuestra casa, así como también que es indispensable para vivir.

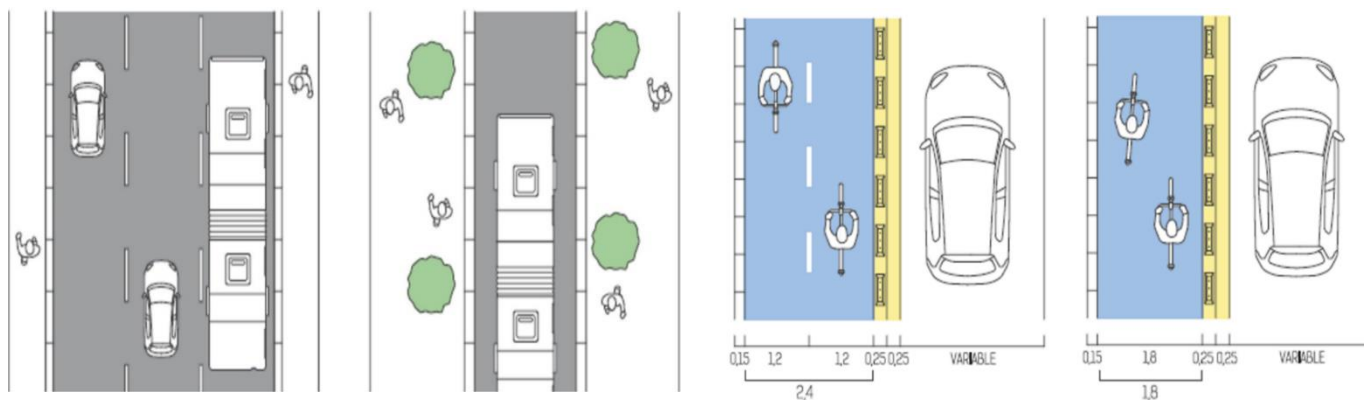


Figura 14 Planes de movilidad.

Fuente: plan integral de movilidad comuna de Santiago.

Al proyectar el plan se observa que las vías pasan de ser imposibles de transitar a una red urbana peatonal amigable. En la intervención se envuelve la optimización de paraderos de buses. Se propone la habilitación de vías exclusivas para los auto-buses, así se optimizan los tiempos de viajes, y se perfeccionan las frecuencias entre un desplazamiento y otro.

Como solución a la problemática por medio de un plan integral, se ejecutaron estrategias cuyo objetivo es implementar proyectos que mejoren la infraestructura de movilidad urbana, aplicándola en distintas áreas, como la planificación urbana y movilidad, la educación, la gestión de residuos y también en lo que se refiere al manejo del espacio público. Así mismo, dieron énfasis especial para generar una política de movilidad integral en la comuna, promoviendo un uso más racional del automóvil, incentivando desplazamientos peatonales y ciclísticos, además de fomentar el uso del transporte público.

2.2.3 Plan Parcial de Renovación para la zona de la antigua Galería de Pereira. Ciudad Victoria.

La ciudad de Pereira tiene una población de menos de 500.000 habitantes aproximadamente, con un porcentaje del 70%, localizado en el área urbana. Pereira se fundó en el año 1863, producto del proceso migratorio identificado como la colonización antioqueña. El proyecto de Plan Parcial de Renovación Urbana Ciudad Victoria, partió de la memoria urbana de la ciudad y sus hechos fundacionales. Se propuso recuperar uno de los sectores más tradicionales y con una alta carga afectiva en la ciudad de la Antigua Galería.

El plan parcial de Renovación Urbana Ciudad Victoria, presenta un área cercana a 10 has. Se encuentra ubicada en el sector del centro de la ciudad de Pereira, caracterizándose por ser punto focal y estratégico para su relación con el resto del municipio, con el área metropolitana.



Figura 15 *Renovación urbana plaza victoria*

Fuente: *Alcaldía de Pereira, secretaría de planeación municipal.*

“El proyecto urbano desarrolló varios aspectos en consonancia con las políticas de la ciudad incluidas en el POT, como son la movilidad del área y su relación con la ciudad, la descongestión del centro, la jerarquización vial y reconocimiento del sistema de transporte masivo”.

La mayor importancia de este Plan Parcial ha sido su proceso, que implicó la creación de escenarios para el concurso de la inversión privada por medio de una gestión pública facilitadora del desarrollo urbano. El propósito se logró a partir de potencializar y complementar la visión física del urbanismo actual hacia una acción estratégica. Se propuso cambiar la escala de actuación, que intentaba abordar la totalidad del área problema, a una más manejable que tuviera efecto multiplicador.

El proyecto urbano desarrolló varios aspectos en consonancia con las políticas de la ciudad incluidas en el POT; la movilidad del área y su relación con la ciudad, la descongestión del centro, la jerarquización vial y reconocimiento del sistema de transporte masivo. Uno de los propósitos del Proyecto Urbano fue la generación de un alto porcentaje de espacio público; cerca de 25 mil metros cuadrados en la plaza cívica Ciudad Victoria, el parque lineal Egoyá y la plazoleta San José.

La propuesta que se ejecutó fue el desarrollo de vivienda, mezclada con usos como el comercial y de servicios y en directa relación con la actividad cultural, sustentada en el centro cultural metropolitano construido en el lugar que alguna vez ocupó la galería. La propuesta de la recuperación de los centros de manzana como parte de la memoria de la ciudad, a partir de la interpretación morfológica del área que tuvo en cuenta las manzanas originales, introduciendo algunas variaciones.

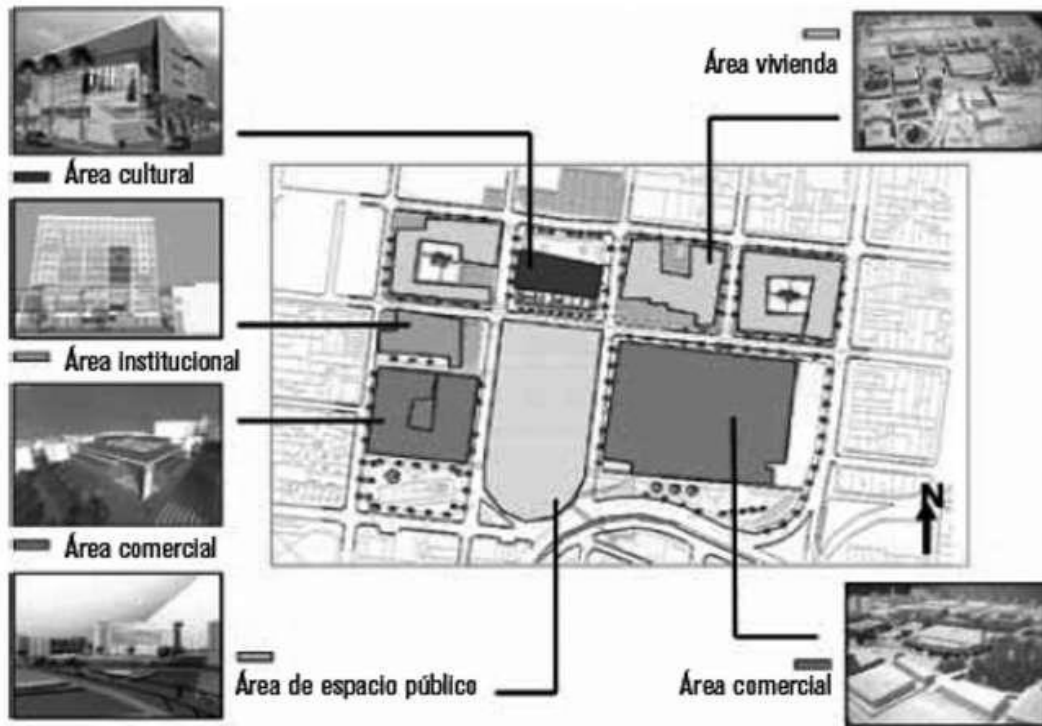


Figura 16 *Estrategias de intervención ciudad victoria, Pereira.*

Fuente: Alcaldía de Pereira, secretaría de planeación municipal.

EL proyecto urbano definió y detalló el espacio público, determinando normas que regulan la configuración, uso, condiciones de ocupación, amueblamiento y arborización de cada espacio: la plaza, el parque y zonas libres incluidas en ellas el puente peatonal. Es un proyecto urbano que ha logrado su objetivo de transformar un espacio estratégico de la ciudad, produciendo efectos benéficos de arquitectura Ciudad Victoria en un territorio mayor que el intervenido, al actuar sobre un sector detonante, como es la antigua galería.



Figura 17 Ciudad victoria, Pereira.

Fuente: Alcaldía de Pereira, secretaría de planeación municipal.

En la actualidad ésta renovación ha permitido beneficios físicos, sociales y económicos a una ciudad que ha ampliado su dinámica comercial de manera positiva, cumpliendo las apuestas urbanas señaladas por el ordenamiento territorial y proyectando las zonas de renovación aledañas a una posibilidad de desarrollo en el corto plazo. Ciudad Victoria es un símbolo de crecimiento y desarrollo para Pereira.

2.2.4 Intervención urbana en el centro histórico de Zipaquirá.

Es un proyecto arquitectónico con carácter urbanístico que se enmarcó una estrategia de recuperación, protección y dinamización de las actividades, edificaciones, edificaciones y población habitante del centro histórico. El proyecto fomentará el uso habitacional de las edificaciones del centro histórico.

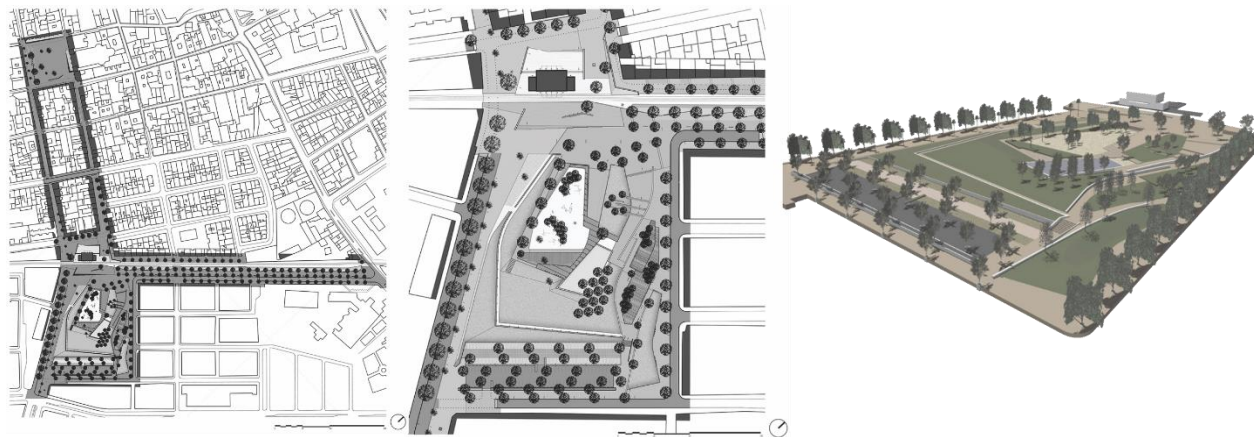


Figura 18 *Intervención urbana- centro histórico de Zipaquirá.*

Fuente: *Concurso público nacional- Sociedad colombiana de arquitectos.*

Esta intervención fue objeto de un concurso nacional convocado por la sociedad colombiana de arquitectos, por encargo de la alcaldía municipal. Sus fundamentos se encuentran en el plan de ordenamiento territorial del municipio y atienden al recorrido posible entre la estación del ferrocarril, la plaza principal y la catedral de sal, cuya atracción genera gran parte del turismo que visita Zipaquirá. La intervención incorpora cuatro componentes principales. El primero de ellos es el extenso parque central de la esperanza, construido en terrenos de la antigua plaza de ferias, frente a la estación del ferrocarril. Este espacio de uso público abre una amplia perspectiva hacia el telón de fondo de los cerros. El segundo componente es una alameda que se extiende perpendicularmente al parque. El tercero es la peatonalización de las dos calles que conducen desde la estación hasta la plaza de los comuneros, cuarto elementos del conjunto, cuya remodelación sustituye el trazado republicano por un tratamiento de plaza arbolada, pavimentada en adoquines de piedra.



Figura 19 *Intervención urbana centro historico Zipaquirá..*

Fuente: Concurso público nacional- Sociedad colombiana de arquitectos.

2.3 Marco Contextual

2.3.1 contextualización de la zona de trabajo

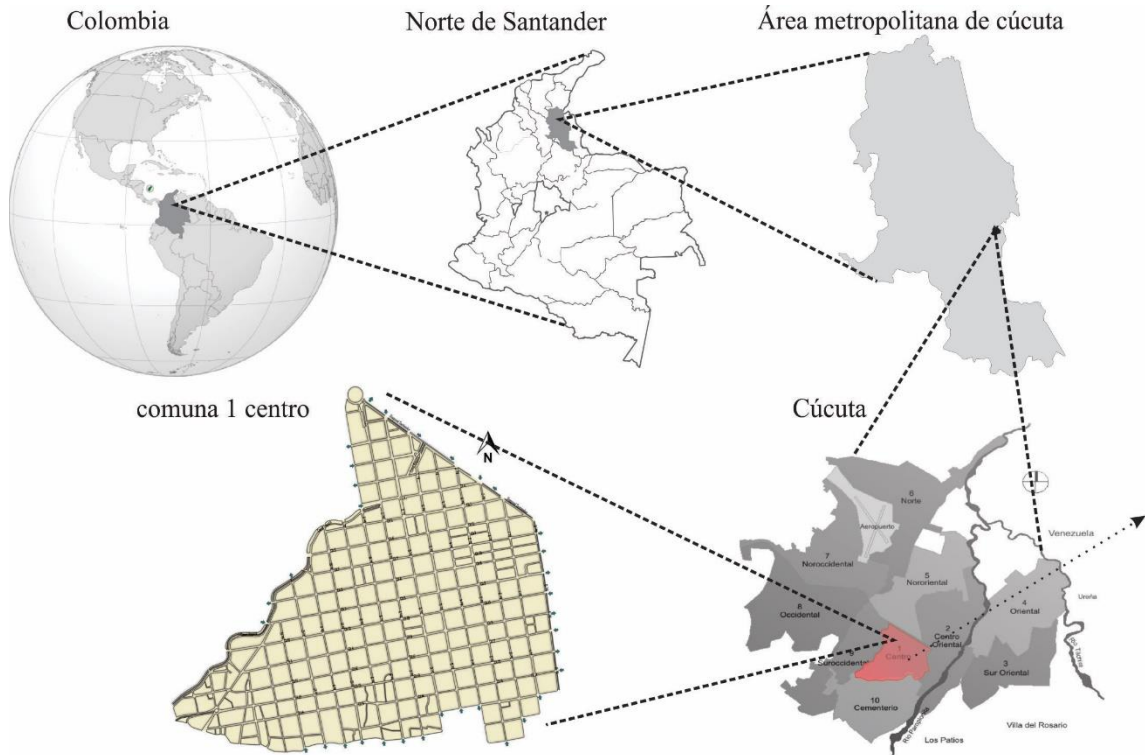


Figura 20 Ubicación sector a intervenir

Fuente: todo Colombia / elaboración propia.

Colombia



Figura 21 Ubicación Norte de Santander

Fuente: todo Colombia / elaboración propia.

País ubicado en la esquina noroccidental de América del Sur sobre la línea ecuatorial, en una zona equidistante entre los extremos norte y sur del continente americano; Colombia está ubicada globalmente, por el norte exactamente en “Punta Gallinas” en la península de la Guajira, llegando allí hasta los 4°12’30” de latitud sur, en el oriente en el Cabo de Manglares en la desembocadura del río Mira, se extiende hasta una longitud de 79°02’33” oeste de Greenwich; es un país de superficie territorial media con una extensión de superficie de 1’141.748 km² ubicándose como la cuarta extensión más grande de la región, el séptimo país más grande del continente y se encuentra en la casilla 25 a nivel mundial. (Figura 10)

Colombia se considera como la puerta de entrada a Sur América, debido a su posición privilegiada y gracias a que posee grandes costas. Este país se compone de 32 departamentos y un

distrito capital; su economía es catalogada como una economía emergente o en crecimiento, es conocida por la producción de café y flores, siendo estos productos de gran demanda internacional; cuenta con una población de 47'662.000 habitantes los cuales constituyen una población multicultural a causa del mestizaje entre europeos, indígenas y africanos. Este país está posicionado a nivel mundial como el segundo país con mayor diversidad, además de esto posee la mitad de los páramos del planeta. Colombia se divide en seis regiones culturales con diversos relieves y ecosistemas (Amazónica, Andina, Caribe, Insular, Orinoquia, Pacífica); tiene cinco vertientes hidrográficas y 13 ríos, haciendo de este uno de los países más ricos en cuanto a la producción de tierra, fauna y flora se refiere (Banrepcultural, 2015).



Figura 22 Ubicación de Cúcuta, Norte de Santander

Fuente: todo Colombia / elaboración propia.

Norte de Santander

Norte de Santander es uno de los 32 departamentos que constituyen el territorio colombiano y se encuentra ubicado en la zona nororiental del país sobre la frontera con Venezuela; forma parte de la región Andina y se conforma por 40 municipios que se encuentran agrupados en seis subregiones, dos provincias y un área metropolitana; cuenta con una extensión de territorio de 21.648 km² y una población de 1'355.723 habitantes. (Figura 11)

Este departamento es reconocido por su importante historia, siendo que allí, exactamente en su capital Cúcuta se constituyó la que se conoció como la gran Colombia; también ha aportado grandes personajes que han hecho historia en Colombia como: Francisco de Paula Santander (precursor de la independencia), Camilo Daza (precursor de la aviación colombiana), Virgilio Barco Vargas (ex-presidente de la República) y José Eusebio Caro (importante literato y fundador del Partido Conservador), Rafael García Herreros (fundador del Minuto de Dios) y Fabiola Zuluaga (la mejor tenista del país).

Norte de Santander cuenta con una geografía variada, compuesta por páramos, serranías, mesetas, llanuras y cerros, con municipios de alturas muy variadas, haciendo posible contar con diferentes pisos térmicos. En un recorrido por este departamento podemos encontrar sorprendentes paisajes naturales, contenedores de diferentes fuentes hídricas como ríos y lagunas; su economía se centra en los servicios comerciales, bancarios y de transporte que dependen de la actividad fronteriza, así como en la explotación de carbón, el petróleo y la agricultura (Toacolombia, 2016)

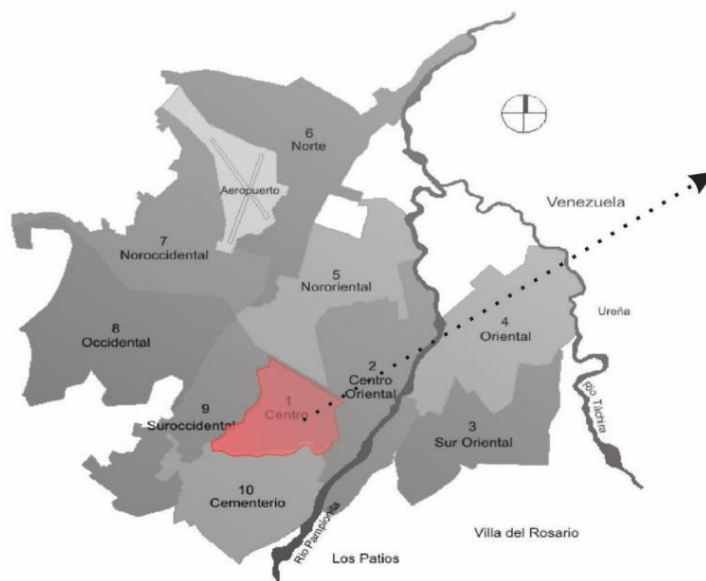


Figura 23 Delimitación por comunas

Fuente: todo Colombia / elaboración

San José de Cúcuta

Cúcuta es una ciudad colombiana, oficialmente llamada San José de Cúcuta, capital del departamento de Norte de Santander. Se encuentra ubicada al noreste de Colombia en el Valle de Cúcuta, sobre la cordillera oriental de los Andes. Distinguida por su condición fronteriza y carácter de ciudad comercial. Estas propiedades han convertido a la misma en una ciudad absorbida por comercio informal, el cual se vuelve parte del Espacio público en cuanto a estructura de paisaje y movilidad.

La ciudad de Cúcuta, se ubica al nororiente del país, en una latitud de $8^{\circ} 30' 0''$ norte y una longitud de $72^{\circ} 40' 0''$ oeste; es la capital del departamento de Norte de Santander y tiene una población de 649.983 habitantes en una extensión territorial de 1176 km² sobre la cordillera de los Andes, cuenta con una altitud media de 320 msnm; su altura máxima llega hasta los 1660

msnm, 41 km al nororiente del centro de la ciudad en el cerro Ricaurte; cuenta con una temperatura promedio de 32° C, con máximos de 37° C en el día y 23° C en la noche. El perímetro del distrito se encuentra limitado al norte por Tibú, al occidente con El Zulia y San Cayetano, al sur con Villa del Rosario, Bóchamela y Los Patios y al oriente con Venezuela y Puerto Santander. Políticamente hace parte de la región oriental en el departamento de Norte de Santander.

Cúcuta se encuentra constituida por diez comunas, la comuna analizada para el desarrollo de la metodología es la comuna centro, la cual se divide en seis barrios: El Contenido, el Páramo, el Centro, La Playa, Latino, Callejón y parte de la Avenida Sexta; seleccionada debido a que en ella se destaca el carácter “comercial / informal” de la ciudad enfrentado con el carácter de comercio formal de la misma. (Figura 12).

Cúcuta, se encuentra en una región conocida como “el valle de Cúcuta”, y a su vez cuenta con paisajes llenos de corrientes hídricas como el río Táchira y el río Pamplonita, siendo este último la mayor fuente de abastecimiento de agua de la ciudad (Área Metropolitana de Cúcuta, 2016).

El presente análisis ira enfocado hacia la comuna #1, conformada por los barrios denominados: el centro, latino, llano, la sexta, el contenido, la playa, y el páramo (Figura 12).

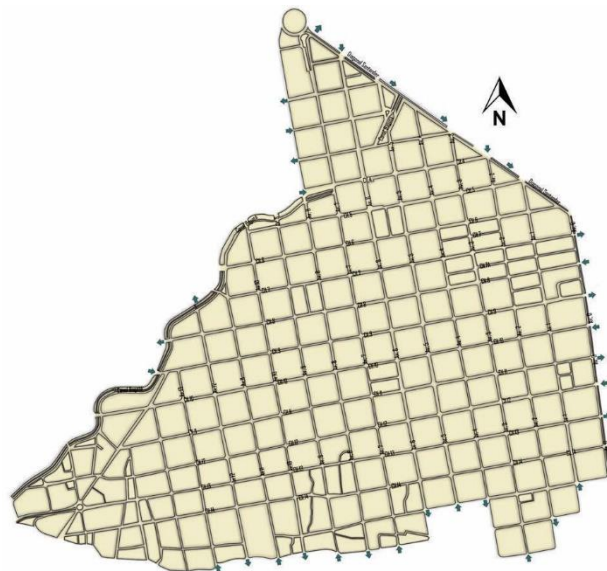


Figura 24 Mapa delimitación de análisis

Fuente: todo Colombia / elaboración

Territorio a intervenir

El territorio de análisis está situado en la zona centro de la ciudad de san José de Cúcuta, está emplazado en la comuna 1 centro, a esta comuna pertenecen los barrios El Centro, La Playa, El Contento, Latino, Páramo, Llano, Callejón y La Sexta, con un total de ocho barrios, congrega por lo menos el 80% de la actividad comercial y de servicios públicos de la ciudad y de las empresas manufactureras en especial las del ramo del calzado. En la comuna funcionan 16 planteles educativos de enseñanza primaria y secundaria públicos y 40 instituciones educativas del sector privado, incluyendo centros de educación formal, no formal e institutos tecnológicos. En los últimos años se han venido instalando en la Comuna Sedes de Universidades como La Santo Tomás en el Barrio El Callejón sobre la Avenida 10 entre Calles 2 y 3, La Universidad de Pamplona en la Avenida 3 con Diagonal Santander, las Universidades San Martín y Simón Bolívar, Fundación de Estudios Universitarios de Comfanorte FESC, principalmente.

La población de la comuna es de aproximadamente 30.000 habitantes residentes más la población flotante que se desplaza diariamente. Se encuentra dividida en 246 manzanas, tienen un uso múltiple en donde se mezclan las actividades residenciales, comerciales, institucionales y administrativas. En esta comuna, la oferta de edificaciones se concentra según su destino en oficinas, locales y parqueaderos, siendo del total de la oferta de edificaciones en 1996 sólo 186 unidades para vivienda.

Por su función estratégica como centro urbano concentra las principales actividades económicas de la ciudad. La concentración de comercio ha generado graves conflictos urbano-ambientales que merecen una intervención inmediata, algunos sectores presentan altos niveles de deterioro.

2.3.2 Contexto histórico.

Historia de Barrios de la comuna 1 Cúcuta

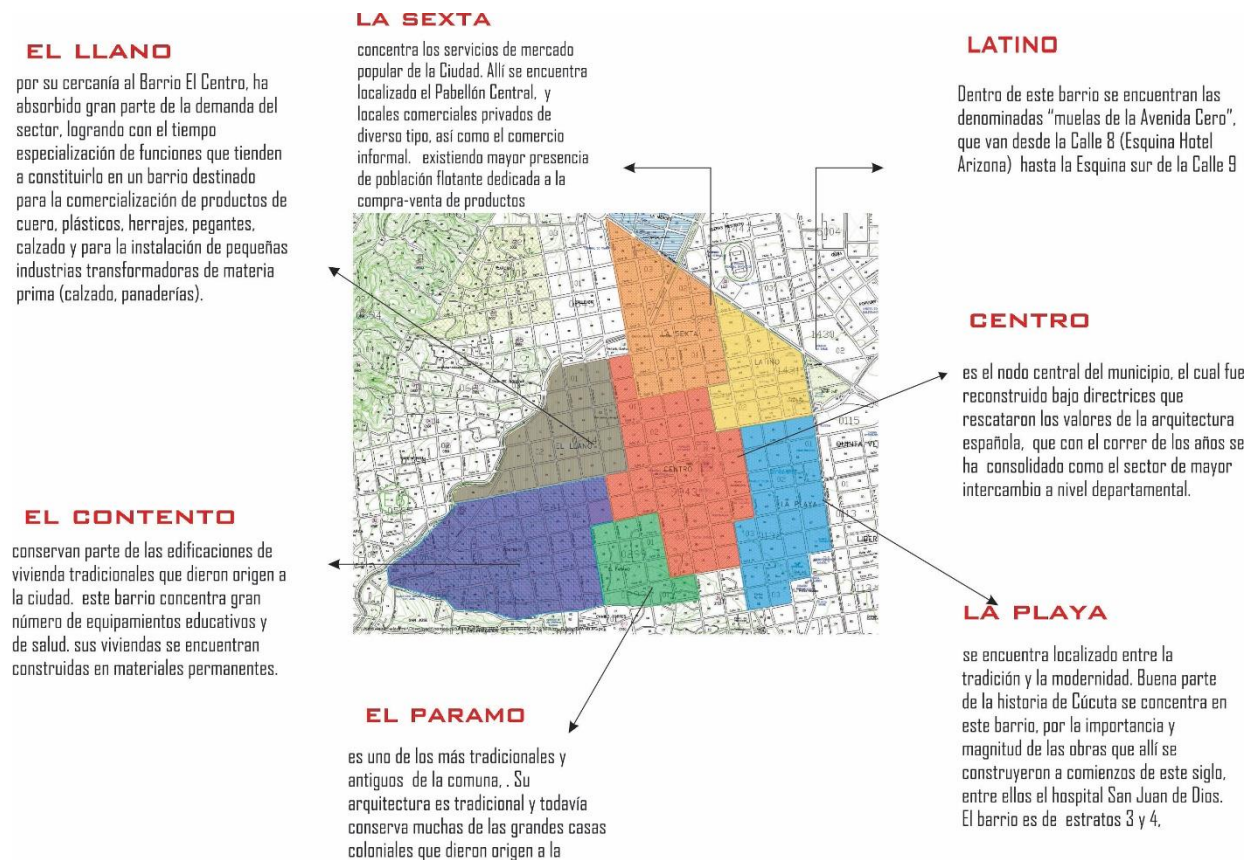


Figura 25 Historia de los barrios de la comuna 1, del centro de la ciudad de Cúcuta

Fuente: elaboración propia

Línea del tiempo

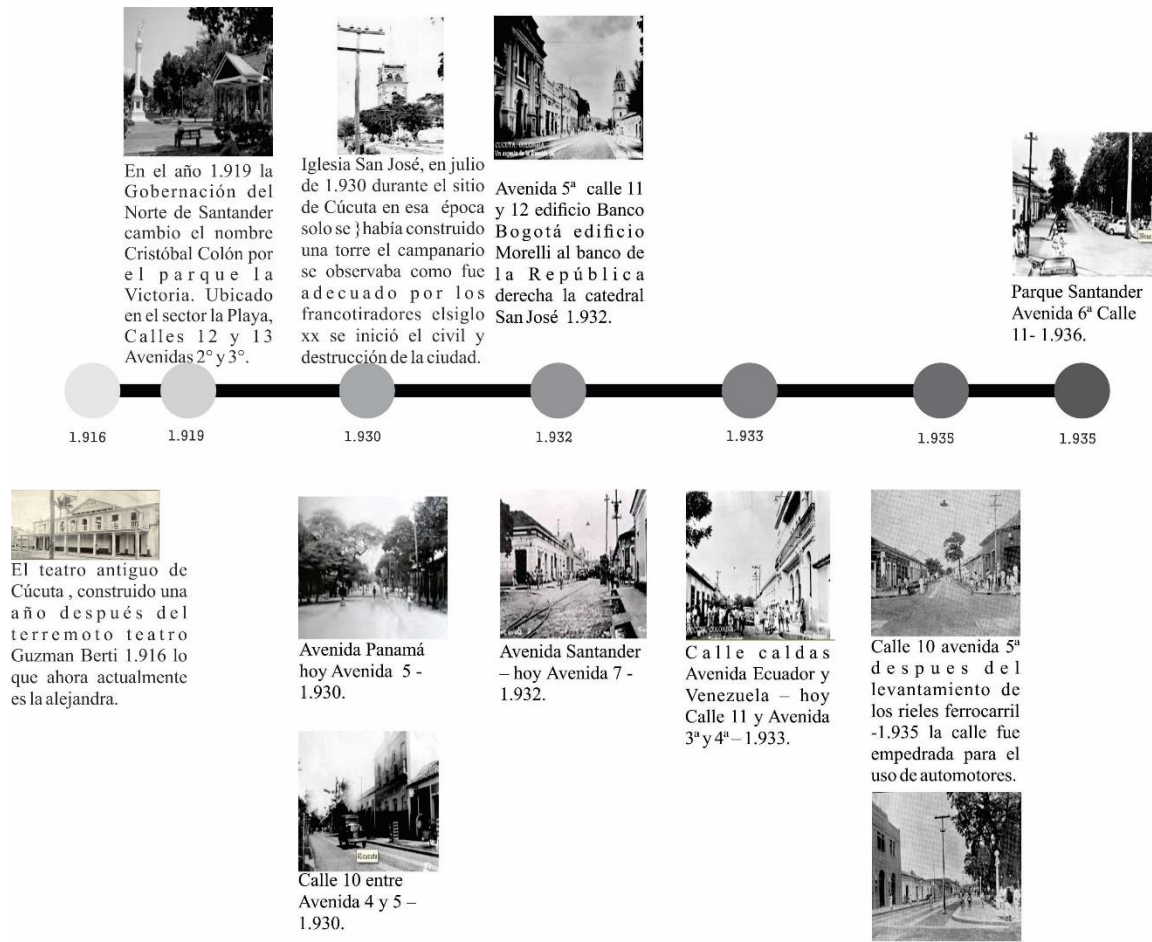


Figura 26 Línea del tiempo de la ciudad de Cúcuta desde 1916-1935

Fuente: Elaboración propia

Dinámicas en la historia del territorio San José de Cúcuta

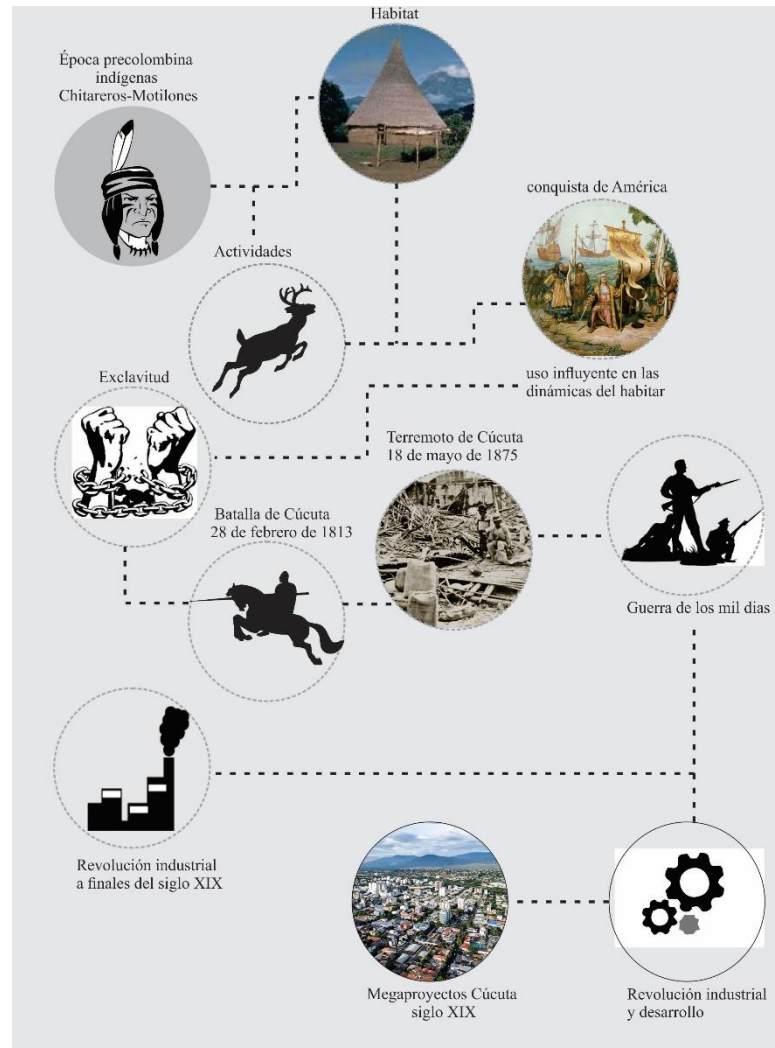


Figura 27 Contextualización en las dinámicas de la ciudad de Cúcuta

Fuente (elaboración propia).

Los cambios en las dinámicas en el territorio están marcados por alteraciones que ha sufrido la morfológica del espacio, estos muchas veces siendo consecuencias de decisiones políticas o decisiones basadas en aspectos económicos, también influyen en estas modificaciones la aparición de nuevas tecnologías que muchas veces se vuelven necesarias para facilitar la vida de

las personas en la ciudad. Todas estas alteraciones se ven reflejadas en los resultados de desequilibrio o equilibrio que puedan generar en los aspectos determinantes para el desarrollo de una buena calidad de vida (la religión, cultura, comercio, recreación, ámbito social, costumbres y formas de habitar de los seres humanos) todo este análisis generado desde una metodología comparativa entre el antes y el después de estos cambios realizados.

Desde la época de la precolombina se ven evidenciadas todas estas alteraciones por cambios, ejemplo de esto encontramos su habitad, donde sus viviendas eran bohíos o chozas hechos de barro y teja de paja, oscuros y sin ningún tipo de ventilación, el comercio de estas tribus se basaba en el trueque como forma de pago y su religión o sus lugares sagrados era la naturaleza como el sol las montañas las lagunas entre otros, hasta llegar al siglo XXI donde ya no queda nada de esa época cavernícola que se vivió hace muchos años en la cual se encuentra variedad de religión, cultura, comercio, idioma, formas de habitar. Todas estas dinámicas alteradas desde la modificación del territorio entendiéndose esto por (avances tecnológicos, nuevas técnicas constructivas, nuevos prototipos y/o metodologías económicas, etc.) (*Ver gráfico 12*)

Con el pasar de los años esta zona de la ciudad de San José De Cúcuta, ha sufrido intervenciones en el territorio que demuestran que cualquier modificación a este conlleva consecuencias en las dinámicas del habitar en una urbe, es por esto que analizamos ciertos puntos del territorio escogido que históricamente han sido relevantes en el desarrollo de la ciudad y buscando en esto oportunidades de orden y desarrollo.

Identificación de Usos relevantes

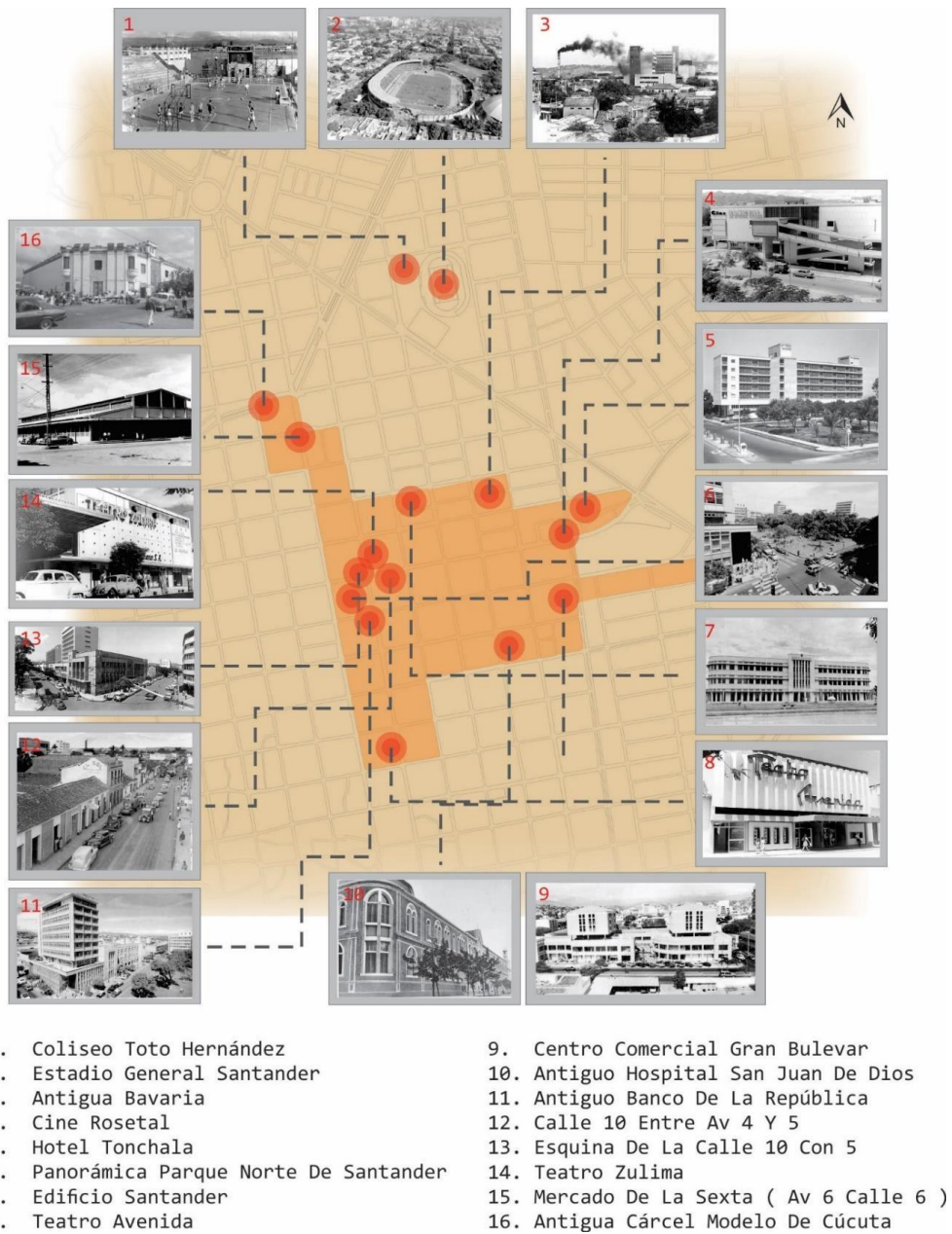


Figura 28 Cambios de usos relevantes del territorio de análisis

Fuente:(elaboración propia)

Centro comercial Las Mercedes

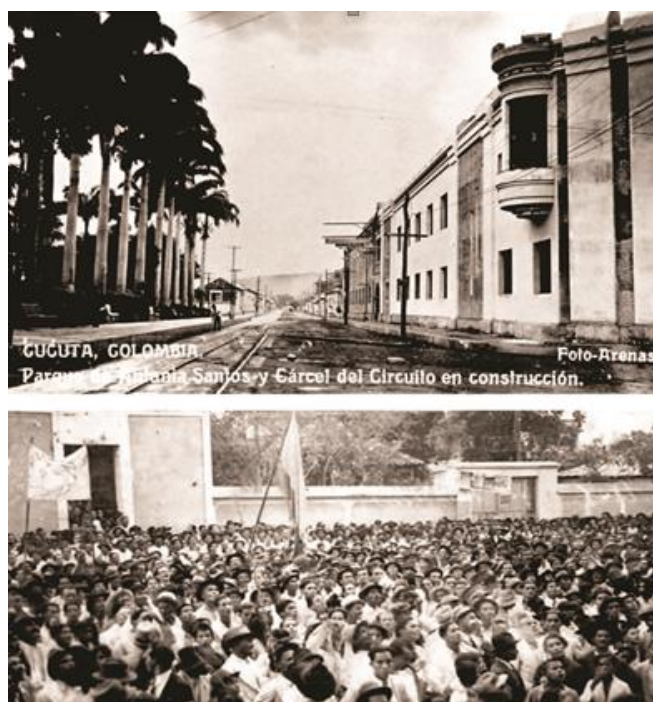


Figura 29 Fotografía antigua Cárcel modelo por (Bermúdez v. 2016)

Fuente:(elaboración propia)

Antecedentes: cárcel modelo

Sede antigua de la cárcel modelo, ubicada en la Av. 7 entre calles 6 y 7, empezó su construcción en 1923 y 15 años después sin haber terminado la obra se dio paso a su inauguración, gracias a la necesidad que despertó el hacinamiento que se tenía en el primer centro penitenciario de la época ubicado en la Av. 8 con calle 13.

En este entonces los conceptos que tal vez definían a la población eran revolución, discrepancia; debido a problemas y desacuerdos con decisiones políticas

Por parte de la comunidad, tras una revuelta ciudadana, se dio la necesidad de abrir esta nueva sede, ya que la comunidad no estaba de acuerdo con los nuevos impuestos instaurados de industria y comercio en esta época y estas protestas terminaron en 200 detenidos quienes fueron los primeros reclusos en estar la nueva cárcel. (2016).



Figura 30 Fotografía antigua Cárcel modelo por (Bermúdez v. 2016)

Fuente:(elaboración propia

Usuarios: este uso lo podemos catalogar como confinamiento de flujos, el cual logra que sus dinámicas estén la mayor parte del día dentro de este contenedor, usuarios que se pueden identificar en las dinámicas que brinda el lugar, el administrativo (trabajador del penal quien tiene acceso del hacia el interior o hacia el exterior), el recluso (los cuales sus dinámicas diarias están dentro de la programática que nos brinda este espacio), el peatón (que simplemente transita en perímetro) , el visitante (quien tiene interacción directa con el lugar) y el vendedor (comercio informal). Estos son los usuarios que configuran las dinámicas de este sitio con respecto a su contexto.

Dinámicas

Este lugar para los días de su fundación estaba implantado cerca al borde de la ciudad esto hacia que sus dinámicas fuesen correctas ya que un sitio que siempre trasmite al Caminante sensación de miedo y peligro, nunca es bueno implantarlo de forma centralizada, además de ser un lugar necesario para establecer una organización equilibrada en el desarrollo de una sociedad, es un lugar que produce de cierta forma orden en su contexto inmediato debido a su percepción y uso, aunque sea un uso que poco flujo genera, las dinámicas del exterior hacia el interior las definen tres situaciones, a diario la llegada del personal a laborar, la llegada dos veces por semana de los visitantes al penal, y de su interior al exterior básicamente se torna en las mismas dinámicas con diferente dirección, la influencia de este uso con respecto a su contexto inmediato se activaba generalmente en su temporada de visita, es aquí cuando los vendedores informales aprovechan y se unen a estas dinámicas. 50 año después debido al crecimiento y/ expansión de la ciudad la cárcel y sus dinámicas se tornaban en un problema en el desarrollo de las dinámicas de la ciudad, esto es consecuencia de la centralización que toma este uso, la cual genera una percepción inadecuada para el desarrollo de las demás actividades de las personas que están en el contexto, es por esto que en marzo de 1990 siendo Virgilio barco oriundo de Cúcuta presidente de la nación, toma la decisión de trasladar la uso hacia el sector del salado periferia actual de la ciudad. (v, 2016)

Conclusiones

- Todo uso que desarrolle actividades que conlleven la concentración de flujos en su interior durante la mayor parte del tiempo de un día, y en algún momento deje salir estos flujos siendo este momento constante en el tiempo con el paso de los días, en una misma temporalidad, creara una oportunidad de crecimiento económico en la población, es por esto que se debe tener en cuenta en la planificación en los perfiles viales el cual puedan funcionar, al ser esta consecuencia inherente a la influencia del uso.
- Un uso que genere contaminación, en este caso contaminación psicológica no es bueno que se encuentre centralizado en medio de las dinámicas diarias de la ciudad, ya que esto puede crear problemas en la integridad de su población.
- Un uso debe de estar integrado de cualquier manera bajo cualquier concepto, sea formal o de manera estratégica, para evitar tener perdida en el territorio de lugares agradables para el disfrute de los habitantes de una urbe.

Actualidad: centro comercial las mercedes



Figura 31 Fotografía Centro comercial las Mercedes, recopiladas por (Bermúdez v. 2016)

Fuente:(Bermúdez v, 2016)

En 2001 se crean la idea del centro comercial Las Mercedes, proyecto presentado por una sociedad conformada por la Alcaldía de Cúcuta, Cenabastos S.A. y Retromáquinas S.A., esta idea surge a partir de un ideal, un objetivo reducir la informalidad, y con esta motivación fue abierto al público en abril de 2012, pero pasado el tiempo se dieron cuenta que generar espacios en los cuales los habitantes dedicados a la informalidad tuviesen que pagar algunos impuestos no era la solución, es por esto que en la actualidad este centro comercial tomo un aspecto de abandono y luce deteriorado, factores claves de este fracaso fue su desarrollo arquitectónico, al ser esta una pieza de patrimonio de la ciudad y el no poder alterar demasiado su morfología no se pudo abrir más accesos que los que tenía la el anterior sitio de reclusión, este proyecto se convirtió en un total fracaso que no paro en esto, el alto grado de percepción de deterioro de este muy pronto se iba a ver reflejado en su contexto, ejemplo de esto el parque lineal que fue otra de las intervenciones remodeladas no hace mucho tiempo y que no prestan el servicio que

estaba inmerso en su planificación, no guardan relación alguna con los diferentes grupos sociales. (v, 2016). Con el fin de recuperar este proyecto y lograr atraer flujos se han implementado diversas estrategias como traer oficinas de en las cuales la sociedad tiene que hacer diferentes tramites como lo son oficinas del Banco del Progreso, Siben y las secretarías de Infraestructura, Bienestar Social, Desarrollo Económico y Equidad de Género al centro comercial Las Mercedes, pero es evidente que el territorio requiere de otro tipo de orden territorial. (La Opinión, 2016)

Usuarios algunos usuarios que se identifican en la zona que conforman las dinámicas generadas por este uso en su implantación son, los comerciantes informales, los comerciantes formales, los peatones, los peatones consumidores, los indigentes, la fuerza pública.

Dinámicas.

Un uso que está pensado para el crecimiento de algún aspecto esencial generador de una excelente calidad de vida que no genere flujos desde y hacia él, es un uso que no es reciproco con las dinámicas del habitar en cuanto al desarrollo de un equilibrio en las actividades de una urbe se refiere, también se puede convertir en causa de una enfermedad que poco a poco consume su contexto de no ser tratado rápida y quirúrgicamente, este es el caso del centro comercial Las Mercedes que brinda poca influencia positiva en su contexto por la falta de apropiación de la gente para con este espacio, a medida que avanza el tiempo el deterioro es más evidente ya que son cada vez menos los grupos sociales que interactúan en este sector, el deterioro de sus fachadas la poca concentración de gente hacen que esto se vea reflejado en su contexto llevándose en su proceso de deterioro al parque lineal otro espacio creado con el fin de ser un lugar para el disfrute de las personas.

Todo esto se ratifica viendo la contaminación a la cual la gente ha llevado este sector, contaminación que es evidente con solo dar una mirada a este espacio. El centro comercial Las Mercedes influye de manera negativa en su contexto generando un lugar de tránsito para el usuario.

Conclusiones

- Intervenir de manera inmediata un espacio que tiene alto grado de deterioro es necesario para no perder los espacios que se conectan mecánicamente con este.
- Planear un desarrollo territorial focalizado desde la necesidad que ofrece el contexto y no desde una idea subjetiva.

Guerra de los Mil días -Sitio de Cúcuta



Figura 32 Sitio de Cúcuta

Fuente:(Bermúdez v, 2016)

Debido a la rivalidad por dos ideologías que luchaban por el poder se genera la guerra de los mil días, en esta ciudad se empleó la táctica que le dio el nombre de Sitio de Cúcuta para ello se construyeron trincheras que impedían el paso al parque Santander, las víctimas quedaron esparcidas en las calles, un panorama triste y desolador que se ocultó en la fosa común ubicada sobre la carrera Bolívar a la altura de las calles Girardot y Ricaurte, hoy avenida 6.



Figura 33 Parque Santander

Fuente:(Bermúdez v, 2016)

Parque Santander.

Uno de los más significativos e importantes parques de la ciudad de San José de Cúcuta, es el Parque Santander, ubicado entre las calles 10 y 11 con avenidas 5 y 6; cuyas tierras fueron compradas a la señora Florinda Cierra de Pacheco el 24 de marzo de 1886, inicialmente lo que hoy conocemos como Parque Santander se usaba como plaza de mercado los días domingos, pero en ocasiones se hacían otro tipo de eventos como corridas de toros, eventos cívicos,

eventos religiosos Y parqueadero para mulas; para 1876 se empieza a ver las primeras intenciones de parque, esto con la instalación de dos fuentes en bronce, traídas desde Alemania; tiempo después el alcalde de la época el señor Carlos García Vera, pidió autorización al consejo para la siembra de árboles que refrescaran el ambiente y junto con esto el desalojo de los mercaderes, que se habían posesionado en el parque.

para el 2 de diciembre de 1886, una vez sembrados los arboles algunos de los vendedores de mercado, los arrancaron en protesta del desalojo, considerando que si los arboles ya no estaban, ellos podrían regresar a Instalar sus puestos de mercado, objetivo que no salió como lo planearon, al contrario lo que consiguieron fue un puesto en la cárcel de la ciudad, para 1892 se levanta en el centro del parque la estatua del General Francisco de Paula Santander, en celebración del centenario de su nacimiento, otros de los grandes acontecimientos que ha tenido el parque, han sido las malas decisiones administrativas, las cuales influyeron en la destrucción de algunas partes del patrimonio como fue una bellísima glorieta artísticamente decorada con motivos musicales de arpas entretejidas como rejas, esta hermosa obra de arte fue demolida en 1964 sin saber el motivo o razón que llevo al alcalde de la época a la destrucción de la glorieta.

otro de estos tristes acontecimientos fue la remodelación que tuvo el parque entre 1975 y 1976 en la cual se demolieron algunos árboles y se retiró el ladrillo de mosaico finísimo que aún se conservaba de la época, estos al igual que los jardines que se encontraban en el parque fueron reemplazados por tableta de barro, con la justificación de que esta es más típico de la región, para el 2011 se inició la última obra de remodelación que ha tenido el parque Santander en donde se le hizo cambio de la tableta, reconstrucción de las fuentes luminosas, la

recuperación y mejoramiento del mobiliario y la estatua del general Francisco de Paula Santander.

Usos: podemos considerar el parque Santander un espacio de recorrer y permanecer lo que hace de este un lugar eficiente con sus usuarios y contexto; usuarios que podemos identificar por las dinámicas que brida el lugar, vendedor ambulante (fotógrafos, estatuas humanas, vendedores de comida para las palomas, embaladores de zapatos.) turistas (personas que permanecen en el sitio por un tiempo determinado) peatón nativo de la región (persona que usan el parque como espacio transitorio, seguidores de la iglesia catedral, diligencias gubernamentales en la alcaldía o simplemente empleados y empresarios del sector.)

Dinámicas: al ser uno de los parques más importantes de la ciudad de san José de Cúcuta, hace de este un espacio con buena variedad de dinámicas durante el día, debido a la gran cantidad de personas que a diario transita y permanece en él, esto es gracias a su excelente ubicación, formando parte del centro de la ciudad de Cúcuta lugar fundamental para la economía del municipio y no suficiente con esto, su contexto le proporciona gran cantidad de flujos como lo es la parroquia san José – catedral, la alcaldía de Cúcuta y los visitantes, haciendo de este un sector con bastante actividad durante el día, pero al llegar el final del día laboral y con el cierre del centro comercial a cielo abierto que comprende las calles 10 y 11 , se ve un panorama completamente diferente, un sector desolado e inseguro sin ningún tipo de dinámica aparte de la del reciclador y algunos indigentes.



Figura 34 Cervecería Santander

Fuente:(Bermúdez v, 2016)



Figura 35 Ubicación actual colegio san jase

Fuente:(Bermúdez v, 2016)

Calle 13 con av. 6

Antecedentes: cervecería Santander

En 1912 es fundada la primera fábrica de cervezas en Cúcuta “cervecería Santander”, ubicada en la calle 13 con Av. 6 lo que hoy conocemos como el colegio San José de Cúcuta, allí se fundó e implantaron las instalaciones de la cervecería que poco tiempo después se

convertiría la fábrica de cerveza Bavaria S.A., una de las más reconocidas del país. (Bermúdez v, 2016)

Este, se catalogó como un uso enfocado en un desarrollo económico debido a las dinámicas que su actividad conlleva, (producción y venta de un producto, generación de empleo), esto nos da un aproximado de lo que podía ser el desarrollo y comportamiento de este sector en este entonces. Se identifican los siguientes 3 tipos de usuarios que interactúan en el sector: administrativos, obreros y peatones quienes son los que desarrollan las dinámicas de este.

Con base a los usuarios identificados se plasman las dinámicas del habitar según información obtenida del puntal en cuestión en esta época, donde podemos encontrar que para el funcionamiento de esta fábrica, era necesaria la importación de Materia prima de Alemania y Estados Unidos para la fabricación de la cerveza, esto conlleva la necesidad de transporte de este material hacia la fábrica, quien necesitaba recurso humano para la manipulación y para la creación de este producto, también se encuentra que la cervecería Santander distribuía su producto para la ciudad esto establece una dinámica más en este lugar.

Los flujos en su contexto no son muchos, debido a las escasas actividades que ofrecía la época, y que la fábrica funcionaba a puerta cerrada. (Bermúdez v, 2016) *av. 6 calle 13 en la actualidad.*

Desde la salida de la fábrica el inmueble mutó a un uso educativo, siendo sede del colegio Calasanz desde 1952 hasta 1959, dando paso al colegio departamental de bachillerato hasta el año 2007, en que paso de colegio departamental a colegio municipal adoptando el nombre de colegio San José de Cúcuta, quien nos muestra dinámica muy distinta en su contexto

inmediato, claro está que las condiciones de análisis son distintas ya que la ciudad ha tenido una expansión considerable de su territorio urbano respecto a la época de la cervecería Santander.

(Bermúdez, G. 2014)

Parque Lineal



Figura 36 Parque lineal

Fuente:(elaboración propia)

Se planifica una plaza abierta, que de respiro a la congestión de la avenida sexta, pero el sitio se ha prestado para otros usos y otras actividades al margen de la ley, algunas ventas muy populares se conservan en el sitio a pesar de los años, se rehúsan a salir del sitio y de la informalidad. Con la llegada de la noche se apagan las luces y las actividades, dando paso a los desechos y recuerdos de cada día, de los colores a lo oscuro de la noche, de lo concurrido a lo desolado, de lo visible a lo clandestino.

2.4 Marco Conceptual

Alameda: Franja de circulación peatonal arborizada y dotada del respectivo mobiliario urbano (Alcaldía de Bogota, 2015).

Andén: Área lateral de una vía, destinada a la permanencia y al tránsito exclusivo de peatones (Alcaldía Mayor de Bogotá, 1999).

Antejardín: Área libre de propiedad privada, perteneciente al espacio público, comprendida entre la línea de demarcación de la vía y el paramento de construcción. (P.O.T municipio de san José de Cúcuta DNP)

Calzada: Zona de la vía, destinada a la circulación de vehículos automotores (Alcaldía de Bogotá, 2015).

Canecas para reciclar las basuras: La caneca o recolector de basuras es un elemento de aseo en el espacio público, que contribuye al buen mantenimiento de la ciudad. (P.O.T municipio de san José de Cúcuta DNP)

Cerramientos de espacio público: Unidades Inmobiliarias Cerradas que se autoricen a partir de esa norma podrán tener cerramientos en transparentes que permitan la integración visual de los espacios libres privados. En los términos del artículo 6° de la ley 9 de 1989 (Ley 675 de 2001).

Ciclo ruta: Calzada destinada de manera permanente a la circulación de bicicletas, ubicada en el andén, el separador, o segregada de la calzada vehicular, debidamente señalizada y

delimitada (Alcaldía de Bogotá, 2015).

Circulación peatonal: Estas áreas, como los andes, las alamedas y las vías peatonales, son destinadas exclusivamente al tránsito de los peatones (Alcaldía Mayor de Bogotá, 1999).

Circulación vehicular: Son las áreas destinadas para la circulación de vehículos, tales como las calzadas, zonas viales y pasos a desnivel (Alcaldía Mayor de Bogotá, 1999).

Contaminación visual: Contaminación percibida a través del sentido de la vista, alterando la estética, la imagen del paisaje tanto rural como urbano.

Congestión: acumulación excesiva de personas o vehículos que impiden la fluidez en la circulación.

Control ambiental: Es la franja de terreno no edificable que se extiende a lado y lado de determinadas vías del Plan Vial o zonas especiales, con el objeto principal de aislar el entorno del impacto generado por la misma vía y de contribuir paisajística y ambientalmente (DADEP, 1998).

Cultura: Tejido social que abarca las distintas formas y expresiones de una sociedad determinada. Por lo tanto, las costumbres, las prácticas, las maneras de ser, los rituales, los tipos de vestimenta y las normas de comportamiento son aspectos incluidos en la cultura.

Elementos de organización: bolardos, paraderos, tope llantas y semáforos (Alcaldía Mayor de Bogotá, 1999.)

Elementos de ambientación: luminarias peatonales y vehiculares, protectoras de árboles, bancas, relojes, esculturas y murales, entre otros (Alcaldía Mayor de Bogotá, 1999).

Elementos de recreación: juegos para adultos y juegos infantiles (Alcaldía Mayor de Bogotá, 1999).

Elementos de salud e higiene: baños públicos y canecas (Alcaldía Mayor de Bogotá, 1999).

Elementos de seguridad: barandas, pasamanos, cámaras de seguridad y tráfico, sirenas, hidrantes y equipos contra incendios, entre otros (Alcaldía Mayor de Bogotá, 1999).

Encuentro y articulación urbana: Son los espacios destinados al encuentro y convivencia de los ciudadanos (Alcaldía Mayor de Bogotá, 1999).

Espacio: Parte que ocupa un objeto sensible y la capacidad de terreno o lugar. (RAE).

Espacio público: Es el conjunto de inmuebles públicos y los elementos arquitectónicos y naturales de los inmuebles privados destinados por naturaleza, usos o afectación a la satisfacción de necesidades urbanas colectivas que trascienden los límites de los intereses individuales de los habitantes (Alcaldía de Bogotá, 1998).

Integración Social: Proceso dinámico y multifactorial que supone que gente que se encuentra en diferentes grupos sociales (ya sea por cuestiones económicas, culturales, religiosas o nacionales) se reúna bajo un mismo objeto o precepto (Alcaldía Mayor de Bogotá, 1999).

Mobiliario urbano: son elementos de comunicación tales como: mapas, planos, informadores y teléfonos, entre otros (Alcaldía Mayor de Bogotá, 1999).

Movilidad Urbana: Desplazamientos realizados por diferentes medios de transportes Motorizados o NO motorizados dentro de una ciudad (Alcaldía Mayor de Bogotá, 1999).

Movilidad reducida (restringida): Desplazamiento realizado por individuos con

discapacidad física, psíquica y sensorial (Alcaldía Mayor de Bogotá, 1999).

Movilidad motorizada: Desplazamientos realizados con fuerza mecánica (Alcaldía Mayor de Bogotá, 1999).

Movilidad no motorizada: Desplazamientos donde está implicada nuestra fuerza y no necesariamente se está usando un motor. En realidad es una clasificación a primera instancia para los peatones y ciclistas (Alcaldía Mayor de Bogotá, 1999).

Plaza: Es un espacio abierto tratado como zona dura, destinada al ejercicio de convivencia ciudadana (Alcaldía de Bogotá, 2015).

Plazoleta: Espacio público con características similares a las de la plaza, pero con dimensiones menores (DADEP, 1998).

Separador: Franja de una vía, dispuesta en forma longitudinal y paralela al eje de la misma, que separa y canaliza flujos de circulación. Pueden ser centrales y laterales o intermedios. (P.O.T municipio de san José de Cúcuta DNP).

Sostenibilidad del espacio público: para garantizar el desarrollo urbano sostenible de los municipios es necesario asegurar áreas de espacio público que soporten la demanda de la población actual y futura. (Conpes 3305 de 2004).

Plan parcial: Instrumento de alcance municipal que complementa y desarrolla las disposiciones del POT, llevando a cabo distribuciones equitativas de cargas y beneficios. (Alcaldía Mayor de Bogotá, 1999.)

Parque: Espacio verde, de uso colectivo, que actúa como regulador del equilibrio ambiental;

es elemento representativo del patrimonio natural y se destina a la recreación, contemplación y ocio de los ciudadanos. (Alcaldía Mayor de Bogotá, 1999.)

Plaza: Lugar de mediana proporción rodeado de casas en el interior de un poblado, integrada por zonas arboladas y duras que se articulan por áreas de circulación peatonal, estos espacios poseen áreas destinadas a la recreación pasiva y activa. (P.O.T municipio de san José de Cúcuta DNP).

Plazoleta: Espacio público con características similares a las de la plaza pero con dimensiones menores (Plan de Ordenamiento Territorial, 1998).

Rampa: Elemento inclinado fundido en concreto utilizado para el acceso descansado de vehículos y peatones haciendo especial énfasis en personas discapacitadas (Plan de Ordenamiento Territorial, 1998).

Rampa para discapacitados: Las rampas deben diseñarse de tal forma que asuman la diferencia de niveles entre el andén y la carpeta asfáltica de manera continua sin obstáculos que dificulten el desplazamiento (Plan de Ordenamiento Territorial, 1998).

Renovación urbana: hace referencia a la iniciativa o el proceso que busca modificar la infraestructura y las construcciones de una ciudad.

Sardineles: Elemento en concreto que demarca el perímetro del andén formando parte integral del mismo (Plan de Ordenamiento Territorial, 1998).

Señalización: Por señalización se entiende todo anuncio, aviso o advertencia, que busca suplir las necesidades de información general, direccional de identificación, facilitando así al

ciudadano el uso y disfrute de la ciudad (Plan de Ordenamiento Territorial, 1998).

Semáforos inteligentes: son dispositivos de señales que se sitúan en intersecciones viales y otros lugares para regular el tráfico, y por ende, el tránsito peatonal.

Vegetación: Son los elementos para jardines, arborización y protección de paisajes, tales como vegetación herbácea o césped, jardines, arbustos, setos o matorrales, árboles o bosques. (Alcaldía Mayor de Bogotá, 1999.)

Vía Peatonal: Son aquellas que conducen exclusivamente el tránsito de peatones. De acuerdo a su localización y dimensión, en algunos casos pueden permitir el paso eventual de vehículos automotores. (P.O.T municipio de san José de Cúcuta DNP).

Zona verde: Son las cesiones públicas y las áreas aledañas de manejo paisajísticos, y las áreas verdes de los equipamientos públicos y privados, que ameritan intervención para cumplir con su función efectiva como espacios públicos (Plan de Ordenamiento Territorial, 1998).

2.5 Marco Legal

Constitución política de Colombia de 1991: Artículo 82 “Es deber del Estado velar por la protección de la integridad del espacio público y por su destinación al uso común, el cual prevalece sobre el interés particular”.

Código civil. Varios artículos del Código Civil se ocupan del tema del espacio público. Entre estos se encuentra el artículo 674 que define los bienes públicos y de uso común, así:

“Se llaman bienes de la Unión aquéllos cuyo dominio pertenece a la República. Si además su uso pertenece a todos los habitantes de un territorio, como el de calles, plazas, puentes y caminos, se llaman bienes de la Unión de uso público o bienes públicos del territorio. Los bienes de la Unión cuyo uso no pertenece generalmente a los habitantes, se llaman bienes de la Unión o bienes fiscales”.

De otra parte, el artículo 1005 se refiere a las acciones populares, estableciendo que “La municipalidad y cualquier persona del pueblo tendrá en favor de los caminos, plazas u otros lugares de uso público, y para la seguridad de los que transitan por ellos, los derechos Concedidos a los dueños de heredades o edificios privados...”

Ley 9 de 1989. Reforma urbana: Contiene una definición de espacio basada en criterios diferentes a los de la naturaleza del propietario del inmueble. Así, el artículo 5 establece: “Entiéndase por espacio público el conjunto de inmuebles públicos y los elementos arquitectónicos y naturales de los inmuebles privados, destinados por su naturaleza, por su uso o afectación, a la satisfacción de necesidades urbanas colectivas que trascienden, por tanto, los límites de los intereses individuales de los habitantes. Así, constituyen el espacio público de la

ciudad las áreas requeridas para la circulación, tanto peatonal como vehicular, las áreas para la recreación pública, activa o pasiva, para la seguridad y tranquilidad ciudadana, las franjas de retiro de las edificaciones sobre las vías, fuentes de agua, parques, plazas, zonas verdes y similares, las necesarias para la instalación y mantenimiento de los servicios públicos básicos, para la instalación y uso de los elementos constitutivos del amueblamiento urbano en todas sus expresiones, para la preservación de las obras de interés público y de los elementos históricos, culturales, religiosos, recreativos y artísticos, para la conservación y preservación del paisaje y los elementos naturales del entorno de la ciudad, los necesarios para la preservación y conservación de las playas marinas y fluviales, los terrenos de bajamar, así como de sus elementos vegetativos, arenas y corales y, en general, por todas las zonas existentes o debidamente proyectadas en las que el interés colectivo sea manifiesto y conveniente y que constituyan, por consiguiente, zonas para el uso o el disfrute colectivo.”

Así mismo, el artículo 6 aborda el tema del destino y uso del espacio público y establece que “El destino de los bienes de uso público incluidos en el espacio público de las áreas urbanas y suburbanas no podrá ser variado sino por los concejos, juntas metropolitanas o por el consejo intendencia, por iniciativa del alcalde o Intendente de San Andrés y Providencia, siempre y cuando sean canjeados por otros de características equivalentes. El retiro del servicio de las vías públicas continuará rigiéndose por las disposiciones vigentes.

Los parques y zonas verdes que tengan el carácter de bienes de uso público, así como las vías públicas, no podrán ser encerrados en forma tal que priven a la ciudadanía de su uso, goce, disfrute visual y libre tránsito”.

El artículo 8 señala la posibilidad de la acción popular como mecanismo de defensa de los elementos constitutivos del espacio público y el medio ambiente. Para tal efecto, “la acción popular de que trata el artículo 1005 del Código Civil podrá interponerse en cualquier tiempo, y se tramitará por el procedimiento previsto en el numeral 8 del artículo 414 del Código de Procedimiento Civil”.

Ley 361 de 1997: por la cual se establecen mecanismos de integración social de las personas con limitación.

En esta ley, se define que el espacio público, debe planearse, diseñarse, construirse y adecuarse, de tal manera que facilite la accesibilidad de personas con movilidad reducida, sea esta temporal o permanente.

Decreto 1504 de 1998: Por el cual se reglamenta el manejo del espacio público en los planes de ordenamiento territorial. “El espacio público es el elemento articulador y estructurante fundamental del espacio en la ciudad, así como el regulador de las condiciones ambientales de la misma, y por lo tanto se constituye en uno de los principales elementos estructurales de los Planes de Ordenamiento Territorial”.

Decreto 1538 de 2005:

Normas de accesibilidad en el espacio público.

Norma Técnica Colombiana – NTC 4143 del 31 de Mayo de 2004:

En la Norma Técnica Colombiana – NTC 4143 del 31 de Mayo de 2004 (Segunda Actualización), “Accesibilidad de las personas al medio físico, Edificios Rampas Fijas”, se

establecen los requerimientos mínimos dimensionales de pendiente longitudinal máxima en función del desarrollo lineal y la altura y, así mismo, las dimensiones mínimas de ancho libre y de descansos e igualmente se especifican unas características generales sobre las condiciones mínimas de sus dotación (Bordillos, pasamanos, pavimentos, etc.).

Norma Técnica Colombiana – NTC 4145 del 31 de Mayo de 2004:

En la Norma Técnica Colombiana – NTC 4145 del 31 de Mayo de 2004 (Segunda Actualización), “Accesibilidad de las personas al medio físico, Edificios Escaleras”, se establecen las dimensiones mínimas y características de ancho, huellas, contrahuellas, número máximo de huellas en tramos rectos, y de los pasamanos.

Decreto 1538 de 17 mayo de 2005:

Decreto 1538 de 17 mayo de 2005, “...Por el cual se reglamenta parcialmente la Ley 361 de 1997...”, retoma y actualiza las definiciones de las leyes previas, complementa y precisa las disposiciones sobre accesibilidad a los espacios de uso público (Capítulo Segundo), a los edificios abiertos al público (Capítulo Tercero) y a los estacionamientos (Capítulo Cuarto), estableciendo requerimientos mínimos para los elementos de cada una de estas categorías, y remitiendo a las normas NTC aplicables en cada caso. En términos de espacios de uso público resulta particularmente significativo el establecimiento de condiciones mínimas para los elementos de: Vías de circulación peatonal; Mobiliario; Cruces a desnivel: Puentes y túneles peatonales; Parques, plazas y plazoletas.

Ley 1083 Julio 31 de 2006:

La Ley 1083 Julio 31 de 2006, “...Por medio de la cual se establecen algunas normas sobre la

planeación urbana sostenible y se dictan otras disposiciones” ley establece el estrecho vínculo entre la conservación ambiental y los medios alternativos de transporte, dando prelación a la movilidad alternativa y determinando que en cuanto a espacio público se debe garantizar una continuidad de los cordones peatonales y de ciclo vías, además un cubrimiento de transporte publico pero con la premisa de que estos vehículos deben funcionar con combustibles limpios.

Decreto 798 de Marzo 11 de 2010:

El decreto 798 del 2010 “...Por medio del cual se reglamenta parcialmente la Ley 1083 de 2006...” desarrolla una profundización de la misma, en la cual, artículo 2 - párrafo B y artículo 3 - párrafo 1, se hace referencia a un proceso posterior de desarrollo de parámetros específicos para la consecución de estándares claros dentro de un modelo de planeación urbana sostenible.

El decreto reglamenta los estándares urbanísticos básicos para el desarrollo de la vivienda, los equipamientos y los espacios públicos, necesarios para su articulación con los sistemas de movilidad, principalmente con la red peatonal y de ciclo rutas que complementen el sistema de transporte y se establecen las condiciones mínimas de los perfiles viales al interior del perímetro urbano de los municipios y distritos que hayan adoptado plan de ordenamiento territorial, De acuerdo con la intención primaria de la ley 1083 del 2006 de lograr reorganizar, estimular y controlar la movilidad alternativa otorga la noción de la importancia de estos sistemas, recalcando la capacidad de que estos y sus espacios resultantes deberían llegar a convertirse en articuladores de las zonas urbanas, todo esto sin dejar a un lado la premisa de la responsabilidad con el medio ambiente. En este propósito en su primer capítulo define algunos conceptos específicos y algunos términos con el fin de homogenizar el entendimiento de la ley 1038 del 2006 y así procurar su perfecta ejecución.

En su segundo capítulo nos expresa los tipos de relación entre el sistema de movilidad y los distintos componentes de la malla o masa urbana, dejando así una concepción de los sistemas de movilidad como entes ordenadores y conectores de espacios urbanos.

Finalmente en el tercer capítulo muestra los modelos mínimos de espacios y componentes urbanos, necesarios para la conformación de la idea primaria de fortalecer y estimular los sistemas de movilidad, procurando otorgarle un protagonismo al peatón y a los medios alternativos de transporte como forma de conservación ambiental. Como puede observarse en las normas referentes a la Accesibilidad y Movilidad, se presenta una dinámica de avance progresivo en las normas subsecuentes a la Ley 361 de 1997 (Decreto 1669 de 2003, Decreto 1538 de 2005, Ley 1083 de 2006, Ley 1275 de 2009, Decreto 798 de 2010, ley 1287 3 de marzo de 2009).

Las directrices trazadas por la Ley 1083 de 2006, “Por medio de la cual se establecen algunas normas sobre planeación urbana sostenible y se dictan otras disposiciones”, la cual establece que con el fin de dar prelación a la movilización en modos alternativos de transporte, entendiendo por estos el desplazamiento peatonal, en bicicleta o en otros medios no contaminantes, así como los sistemas de transporte público que funcionen con combustibles limpios, los municipios y distritos que cuenten con Planes de Ordenamiento Territorial en los términos del literal a) del artículo 9º de la Ley 388 de 1997, formularán y adoptarán Planes de Movilidad según los parámetros de que trata la ley.

Conpes 3718 de 2012 Política nacional de espacio público:

Estrategias:

Mejorar la calidad de vida de los habitantes.

Adecuar los espacios donde habitan y se relacionan los ciudadanos.

Construir ciudades más amables, ordenadas con espacio público adecuado y con inclusión hacia la población discapacitada.

(Plan Maestro de Movilidad para la Región Metropolitana del Valle de Aburrá), el cual esta validado por el Acuerdo Metropolitano No. 42 de 28 de noviembre de 2008. El cual se soporta en criterios de política pública, de allí que se realizó un filtro para atender la necesidad de la bicicleta como medio de transporte.

En materia de Transporte y Movilidad:

Potenciar el peatón como núcleo central de la movilidad, priorizando su seguridad;

Garantizar el acceso al transporte a todos los usuarios;

Limitar el uso del transporte particular.

Con base en lo anterior, se proponen políticas entre las que se evidencia “incentivar el desarrollo del transporte no motorizado”, criterio base para la promoción del uso de la bicicleta como medio de transporte y recreación.

En materia de Gestión:

Desarrollar instancias de coordinación de las entidades públicas y privadas;

Fomentar el desarrollo de programas de educación para la movilidad, y el uso disciplinado del espacio urbano;

Fortalecer la planificación y los sistemas de información sobre movilidad.

Promover el uso de sistemas inteligentes de transporte;

Desarrollar y aplicar una normativa para exigir análisis ambiental en los programas y proyectos de movilidad.

En consideración, el Decreto 798 de 2010 reglamenta parcialmente la Ley 1083 de 2010 estableciendo disposiciones generales; definiciones; estándares urbanísticos para el desarrollo de vivienda, equipamientos y espacios públicos necesarios para articular los sistemas de movilidad con la estructura urbana propuesta en los planes de ordenamiento territorial y; condiciones mínimas de los perfiles viales al interior del perímetro urbano. Es así que los estándares a tener presente para ciclo rutas son:

Artículo 9°. Estándares para las ciclo rutas. Para garantizar la seguridad, comodidad y maniobrabilidad de los usuarios de las ciclo rutas, se podrán adoptar los siguientes estándares para la planificación, diseño, construcción y/o adaptación de las ciclo rutas en el perímetro urbano de los municipios o distritos:

La ciclo ruta hará parte integral del perfil vial de las vías que determine el correspondiente plan de movilidad y en todos los casos su dimensión será independiente a la del andén o la calzada.

El ancho mínimo de las ciclo rutas será de 1.20 metros por cada sentido.

La ciclo ruta debe estar aislada de la calzada vehicular mínimo a 0.60 metros de distancia. Cuando la ciclo ruta se proyecte a nivel del andén, se debe garantizar una distancia mínima de 0.60 metros libre de obstáculos sobre la franja de amueblamiento.

Se debe mantener la continuidad en las ciclo rutas mediante la instalación de elementos necesarios que superen los cambios de nivel.

Los aportes políticos legales expuestos anteriormente, sumado a los aspectos que se establezcan en el Plan de Ordenamiento Territorial (Ley 388 de 1997); la Ley Orgánica del Plan de Desarrollo (Ley 152 de 1994), las directrices de política expuestas en los documentos CONPES, los Planes (Directores, Estratégicos y Otros) y las Agendas de Desarrollo deberán ser criterios base para atender las necesidades Políticas y Técnicas del Estado para la promoción del uso de la bicicleta como medio de transporte y recreación.

3. Marco Metodológico

3.1 Diseño de Investigación

De acuerdo con el objetivo de esta investigación se selecciona un diseño no experimental, en donde se analiza la realidad y se observa la situación en el contexto natural del sector a intervenir.

Se elige un enfoque cuantitativo, de tipo transversal, la cual se fundamentará bajo análisis, datos, estadísticas, y teorías que podrían ser las variables principales de la investigación. Estos resultados permitirán conocer la consecuencia y afectación sobre el entorno y la zona de investigación, así mismo, Se logrará recopilar la información por medio de encuestas, que permitan identificar y conocer las circunstancias del lugar, para ejecutar un desarrollo urbano integral.

3.2 Tipo de Investigación

El tipo de investigación será descriptiva, teniendo en cuenta que esta promueve estudios donde busca especificar propiedades del fenómeno a analizar. El énfasis esta en identificar como es y cómo se manifiesta el problema y su intención es concretar los hechos que conforman la investigación. También se tomará en cuenta el tipo explicativo que busca investigar por qué ocurre el fenómeno y como se manifiesta, es decir las causas y efecto.

Para la investigación se tomará el diseño documental basándonos en antecedentes del lugar, datos y características de otros autores, que nos generen pautas para plantear la solución del problema investigativo. Así como también se practicará el trabajo de campo teniendo en cuenta que analizaremos y estudiaremos el sector a intervenir, el parque lineal del centro de la ciudad de Cúcuta. A partir de esto se tomarán datos usando la investigación cuantitativa, el análisis parte de la observación actual del territorio y los fenómenos que la afectan, en donde se aborda el

problema en una temporalidad explicita, para actuar en el problema de investigación.

3.3 Cronograma de trabajo planteado

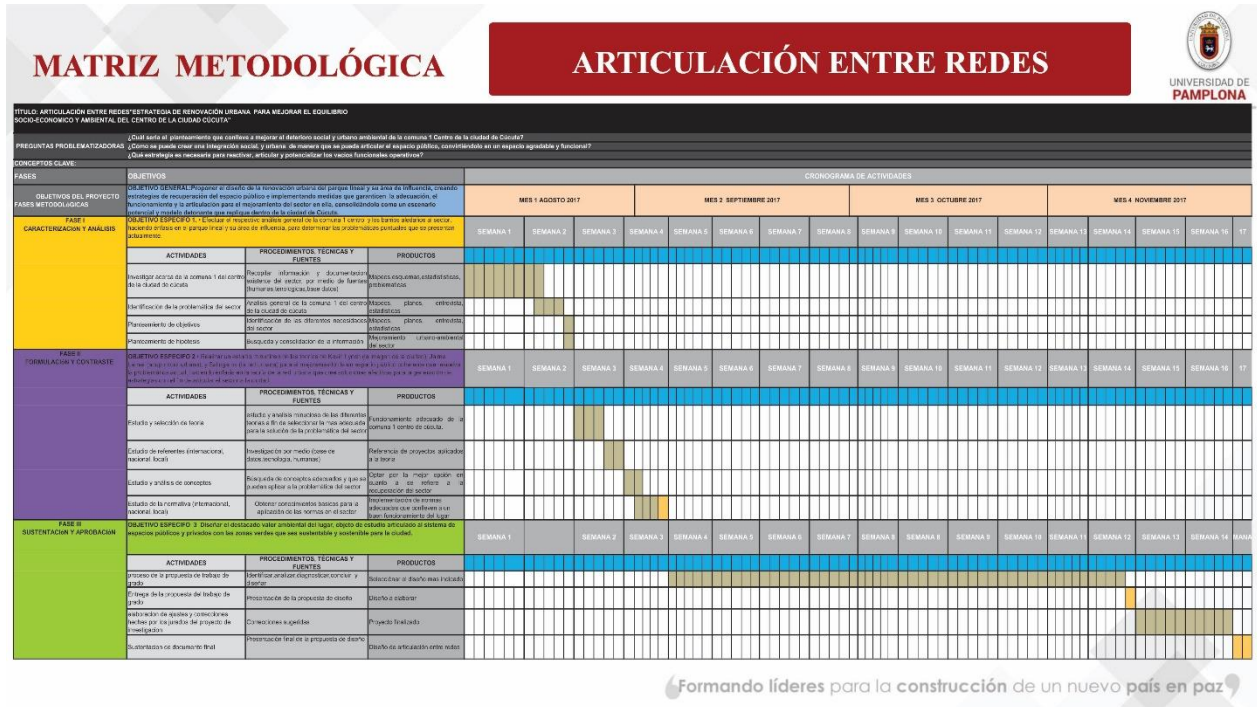


Figura 37 Matriz Metodológica

Fuente: (elaboración propia)

3.4 Fases Metodológicas

Fase I

Dentro de esta fase, se realizará la recopilación de información y análisis de la comuna 1 del centro de la ciudad de Cúcuta; se describirá el territorio desde una mirada general que abarque los diferentes aspectos socio-económico, urbano-ambiental y cultural, según el diagnóstico obtenido se plantean las necesidades del sector y estas se transforman en un objetivo en la intervención, con el fin de tener un amplio panorama con los aspectos que inciden en el entorno.

Fase II.

A partir del análisis y los resultados obtenidos en las anteriores fases, se desarrollará una estrategia donde se propone articular el sector a la ciudad por medio de una red ambiental, con el fin de mejorar la problemática actual, la cual permitirá la validez de la hipótesis planteada y dar respuesta a la pregunta de investigación.

Se realizará la investigación de las referentes internacionales como nacionales, que reúne y recopila información y datos, acerca del espacio público de normas de ciudad, esto da paso a la investigación que nos permitirán la formación y un criterio acerca del tema.

Estimular a los usuarios, de usar nuevas alternativas de movilidad urbana, como lo son las. (Ciclo rutas, senderos peatonales, andenes) para la interacción de los usuarios finales en el desarrollo del proyecto.

Fase III

Finalmente, teniendo toda la información cuantificada se hará una estructura para la ejecución de la propuesta, teniendo en cuenta los enfoques teóricos para implementar el diseño de la renovación urbana del sector. Se presentan los objetivos planteados y las estrategias que dan solución a la investigación que permitan el fundamento total de la propuesta, Finalizando se llevara a cabo la presentación y sustentación del proyecto arquitectónico.

4.0 Análisis de investigación.

Cúcuta Norte de Santander - Identificación de los vacíos según sus usos en las comunas.



Figura 38 Cúcuta Norte de Santander y sus vacíos/ fuente propia

Fuente:(elaboración propia

Vacíos en la Comuna 1 de Cúcuta

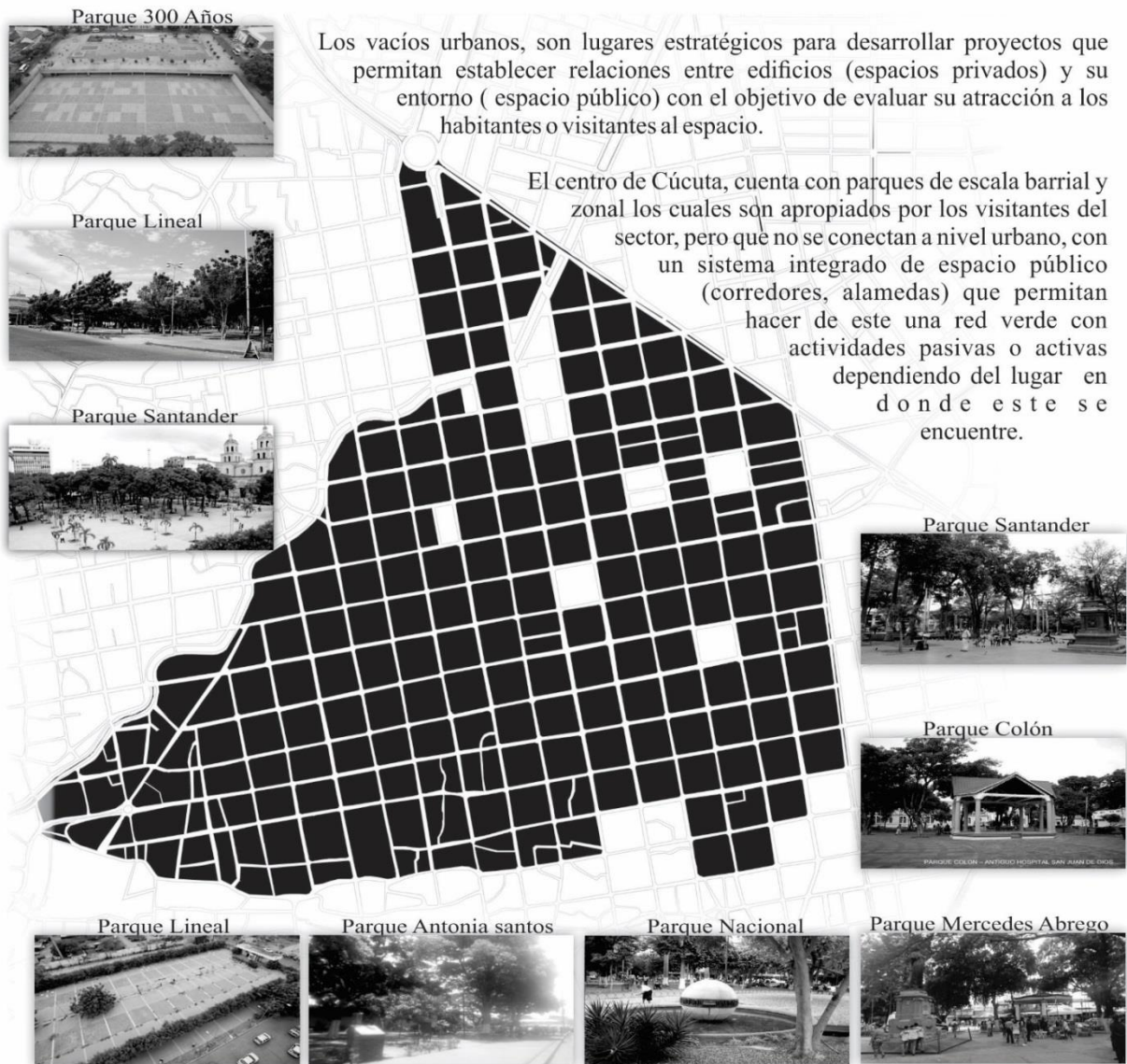


Figura 39 Vacíos en la Comuna 1 de Cúcuta /fuente propia

Fuente:(elaboración propia)

Categorización de los vacíos según sus usos

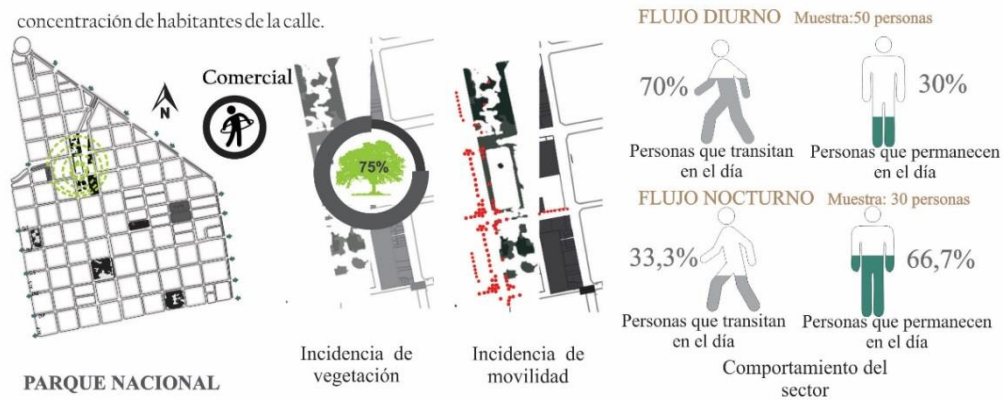


Figura 40 Categorización de los vacíos según sus usos

Fuente: (elaboración propi

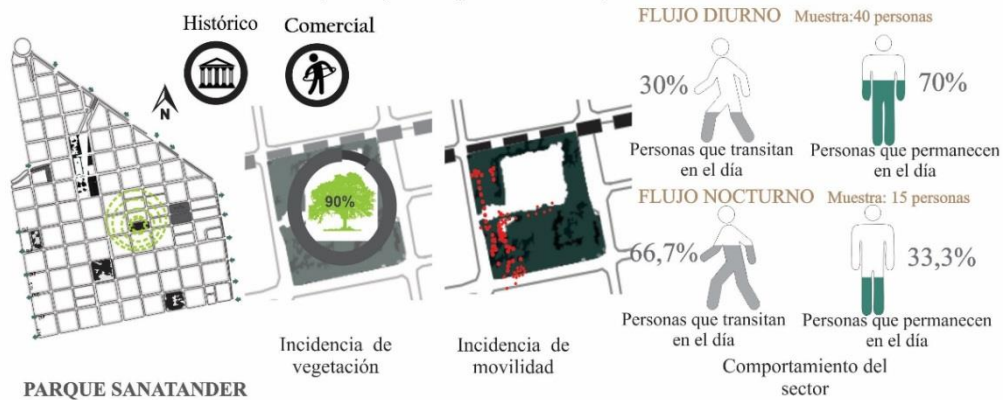
PARQUE LINEAL

Tiene esta forma, porque su ubicación está dentro de un lote medianero, el cual produce riesgos, peligros y concentración de habitantes de la calle.



Se llama de esta manera, debido a que tiempos atrás poseía otros usos que lo caracterizaban en la ciudad..

PARQUE NACIONAL



PARQUE SANTANDER

Concentración en masas en un lugar común, que congregan aun mismo punto.

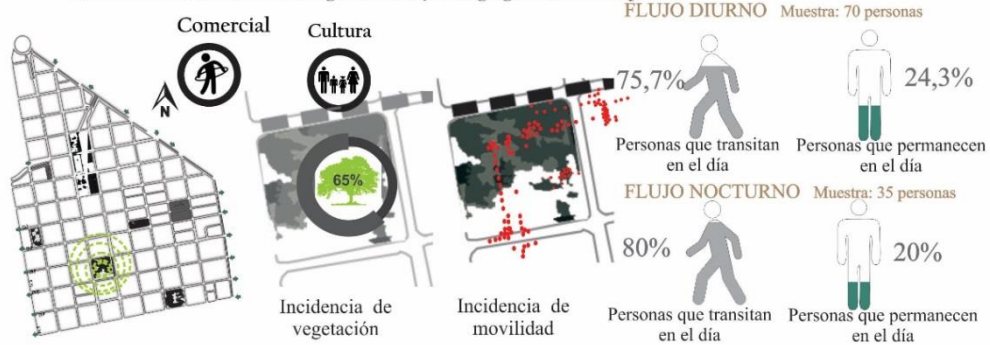


Figura 41 Categorización de los vacíos según sus usos (Parque Lineal, Parque Nacional, Parque Santander)

Fuente:(elaboración propia)

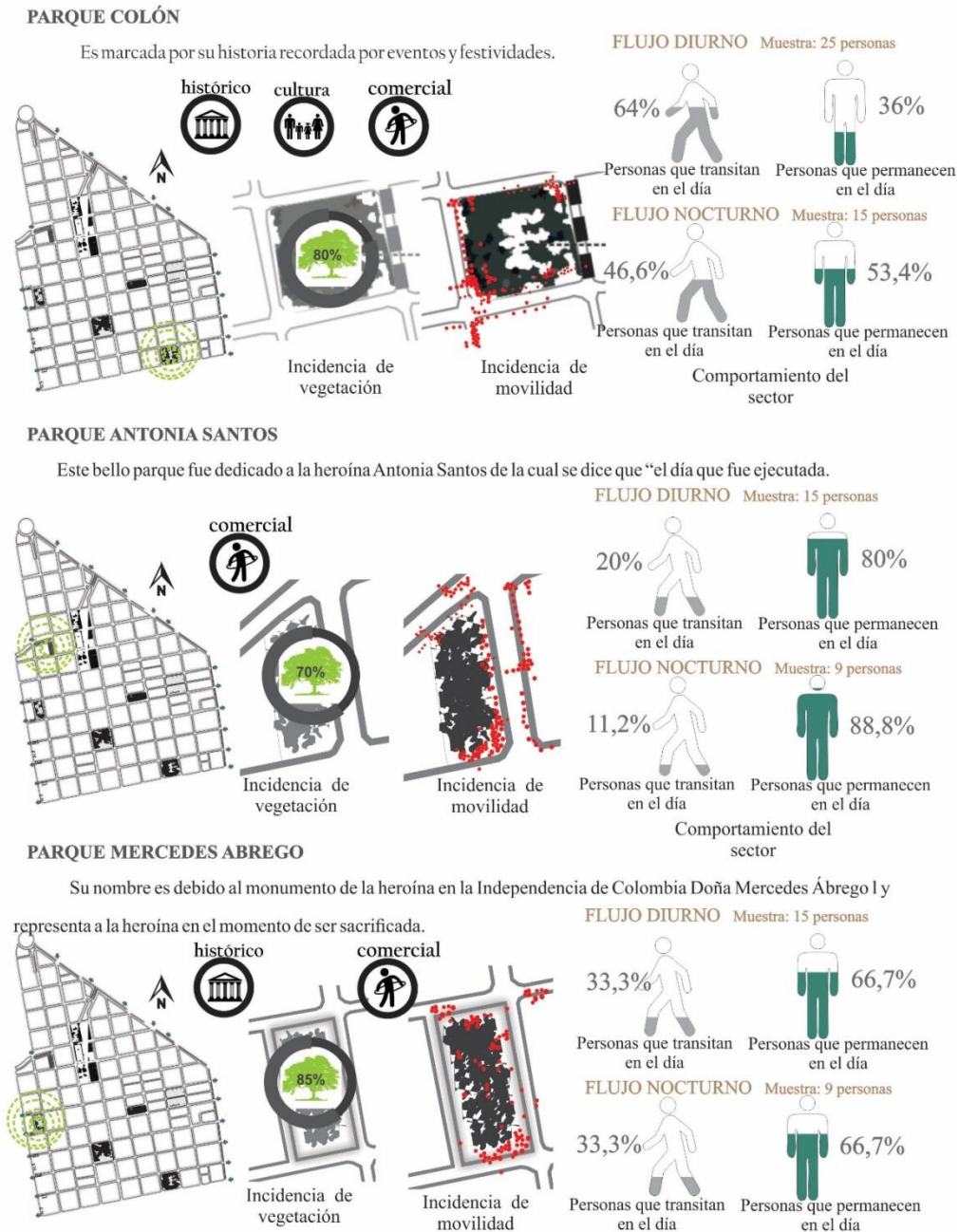


Figura 42 Categorización de los vacíos según sus usos (Parque Colón, Parque Antonia Santos, Parque Mercedes Ábrego)

Fuente:(elaboración propia)

PARQUE 300 AÑOS

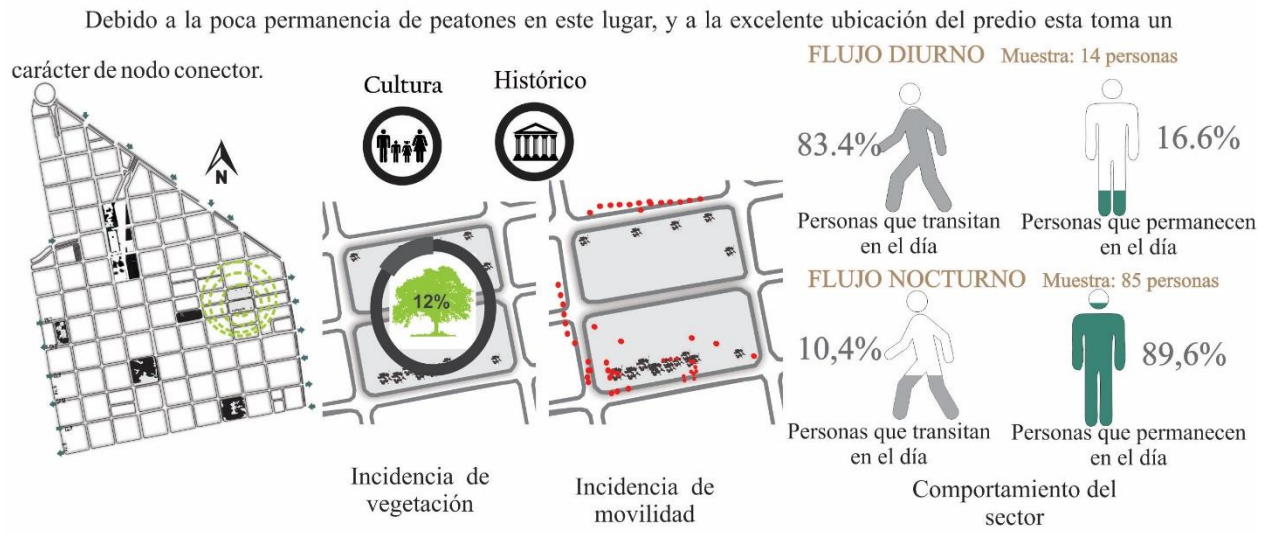


Figura 43 Categorización de los vacíos según sus usos (Parque 300 AÑOS)

Fuente:(elaboración propia)

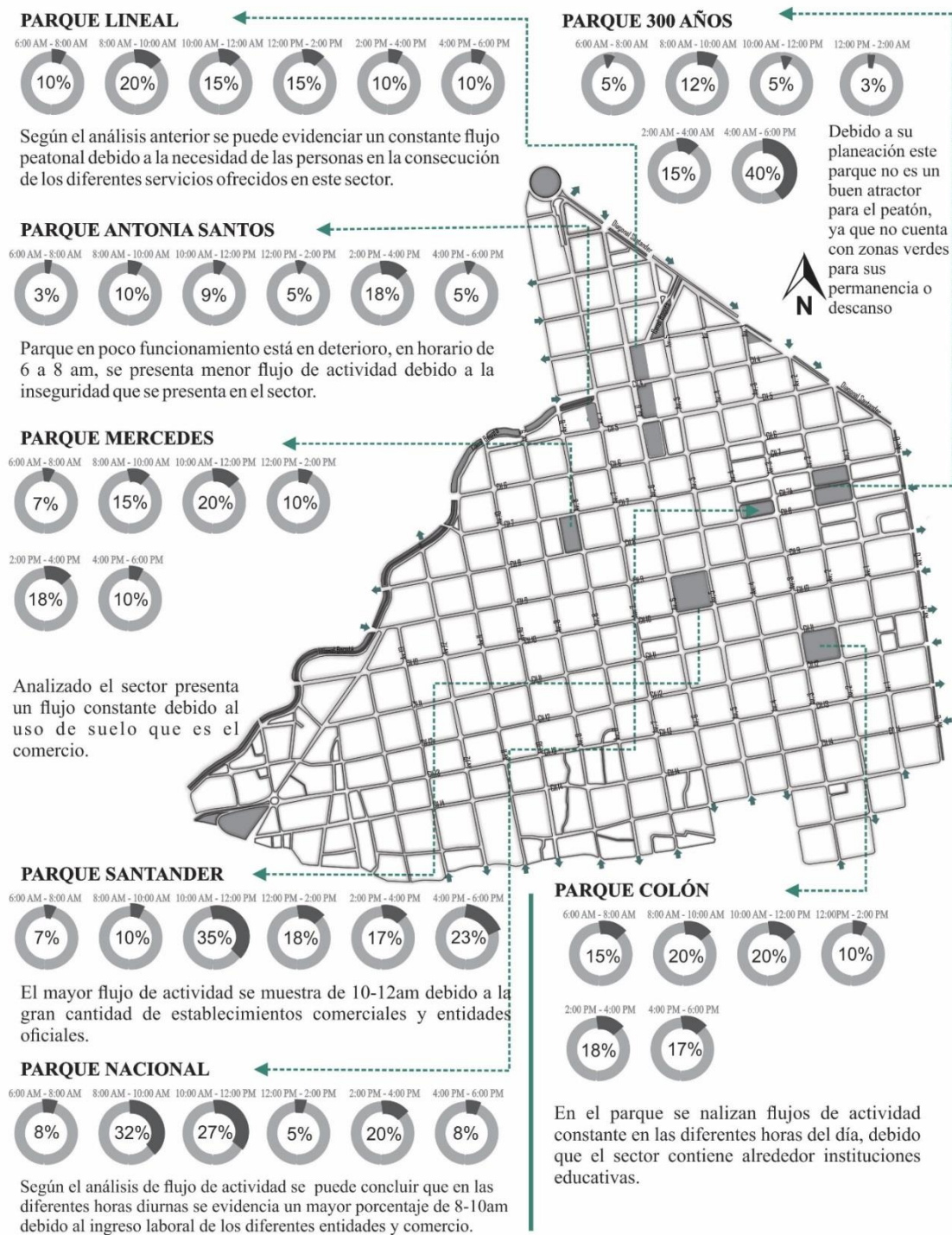


Figura 44 Categorización de los vacíos según su flujo de actividad

Fuente:(elaboración propia

Llenos y vacíos

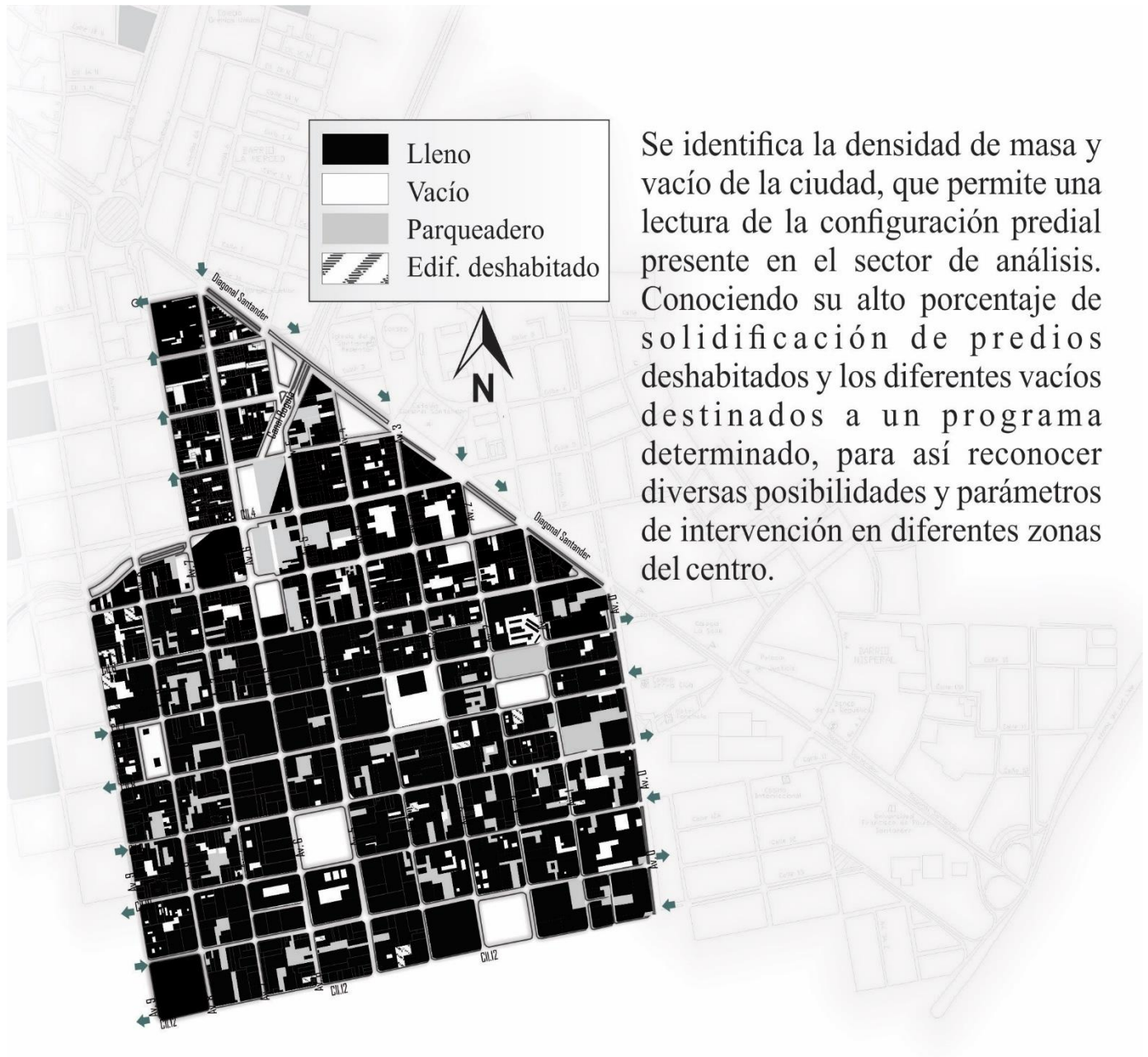


Figura 45 Llenos y vacíos

Fuente:(elaboración propia

Conexiones

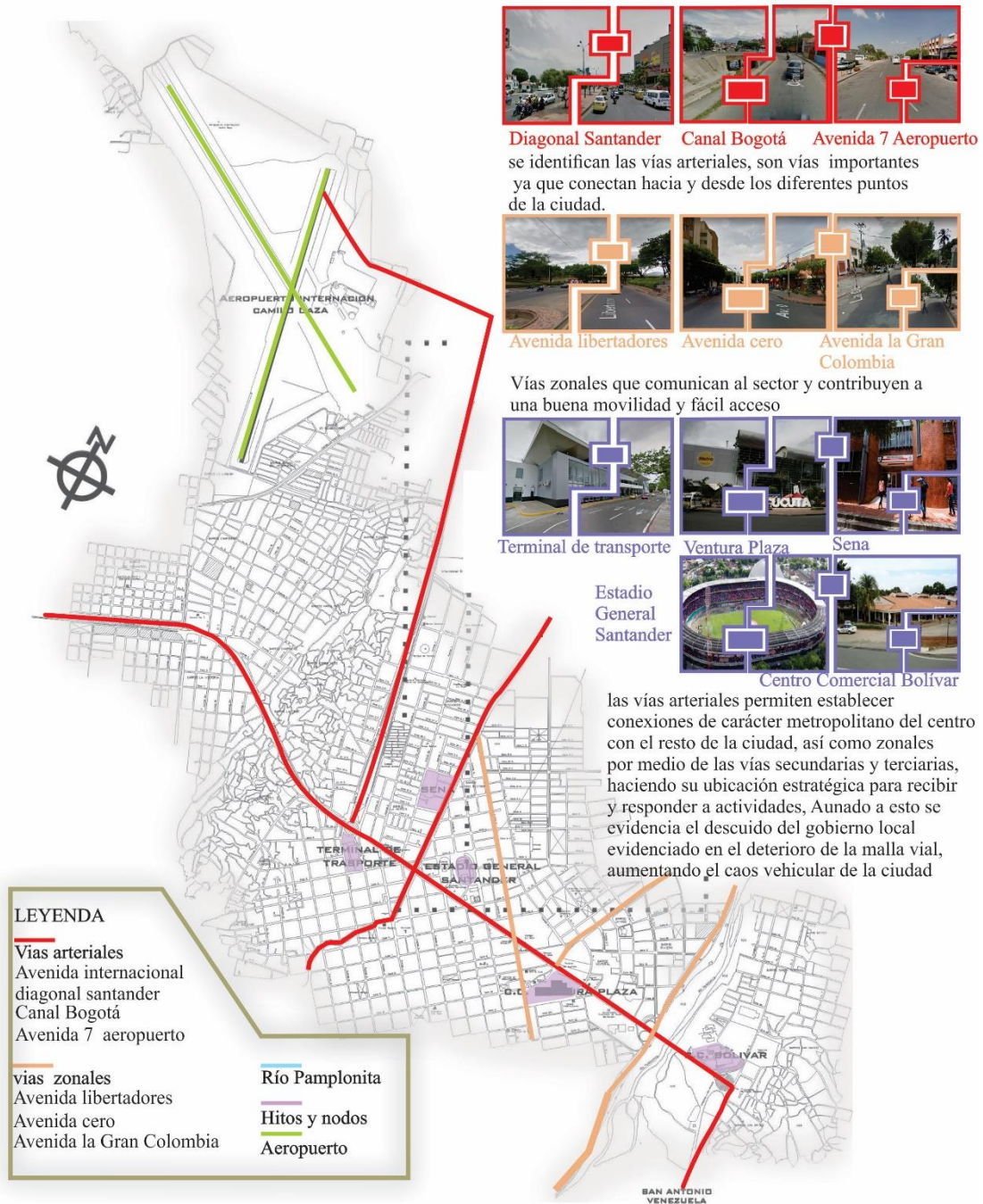
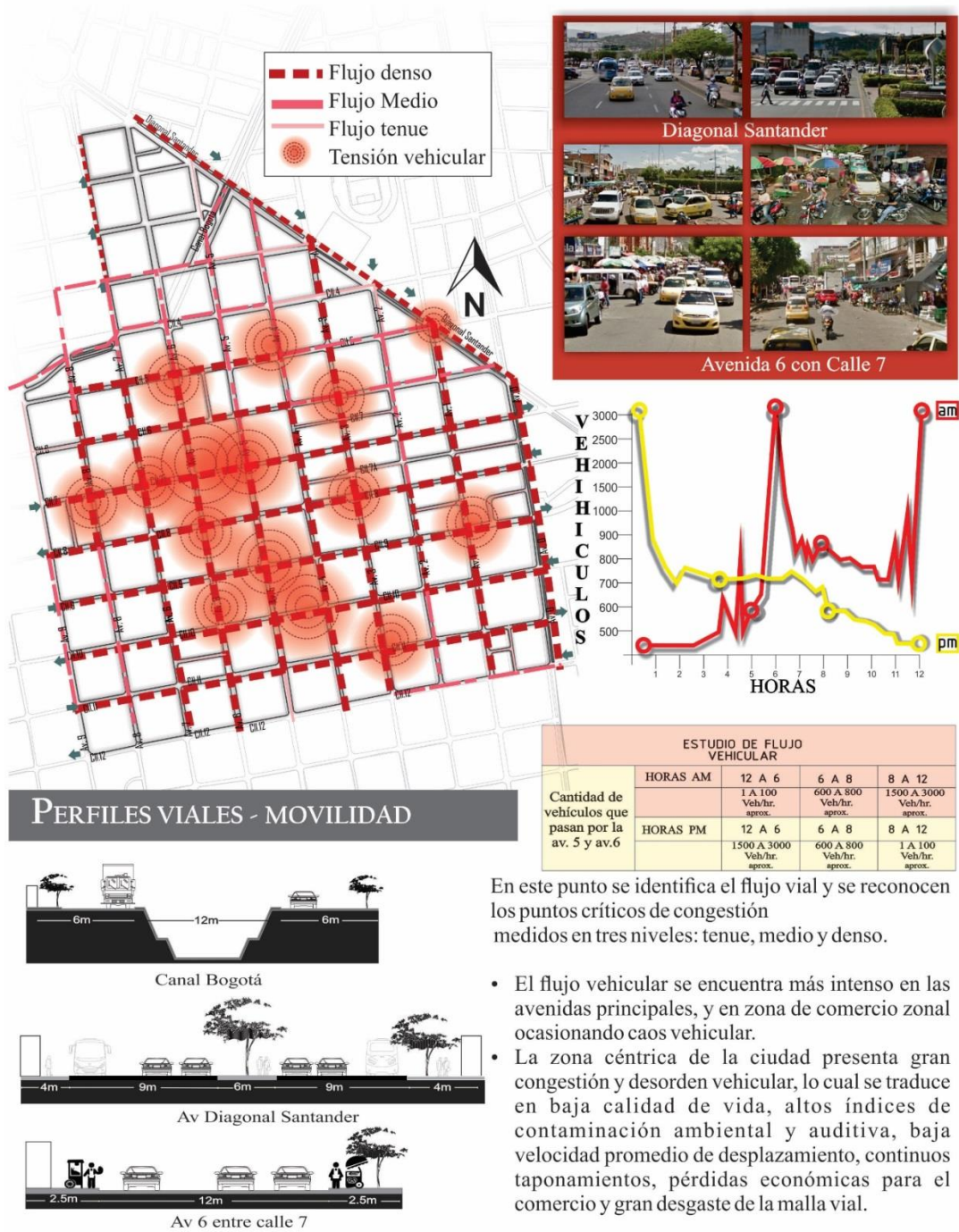


Figura 46 Conexiones vías arteriales, vías zonales

Fuente:(elaboración propi

Flujos viales



En este punto se identifica el flujo vial y se reconocen los puntos críticos de congestión medidos en tres niveles: tenue, medio y denso.

- El flujo vehicular se encuentra más intenso en las avenidas principales, y en zona de comercio zonal ocasionando caos vehicular.
- La zona céntrica de la ciudad presenta gran congestión y desorden vehicular, lo cual se traduce en baja calidad de vida, altos índices de contaminación ambiental y auditiva, baja velocidad promedio de desplazamiento, continuos taponamientos, pérdidas económicas para el comercio y gran desgaste de la malla vial.

Figura 47 Flujos viales

Fuente:(elaboración propia

Morfología

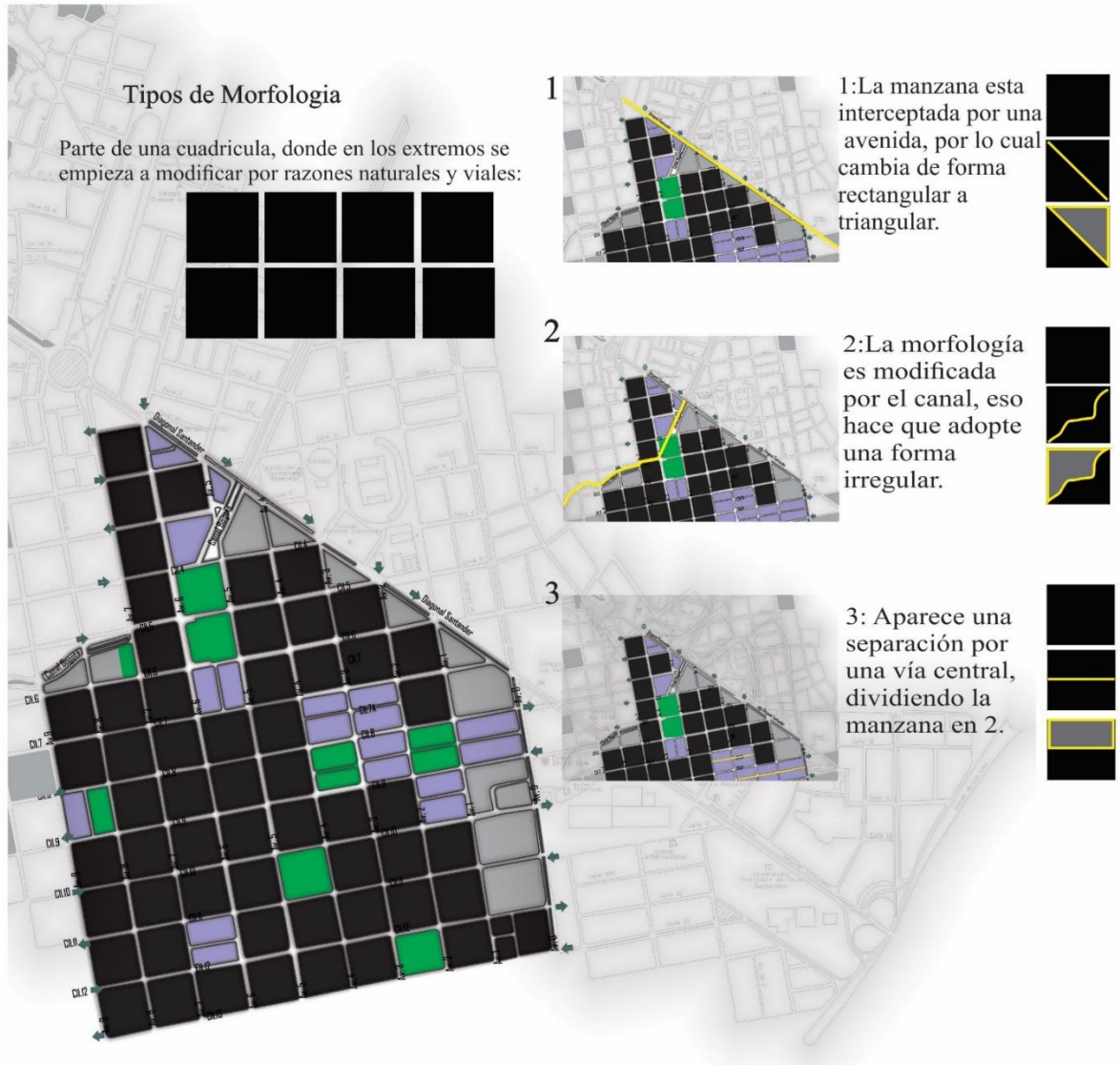


Figura 48 Morfología

Fuente:(elaboración propia)

Topografía

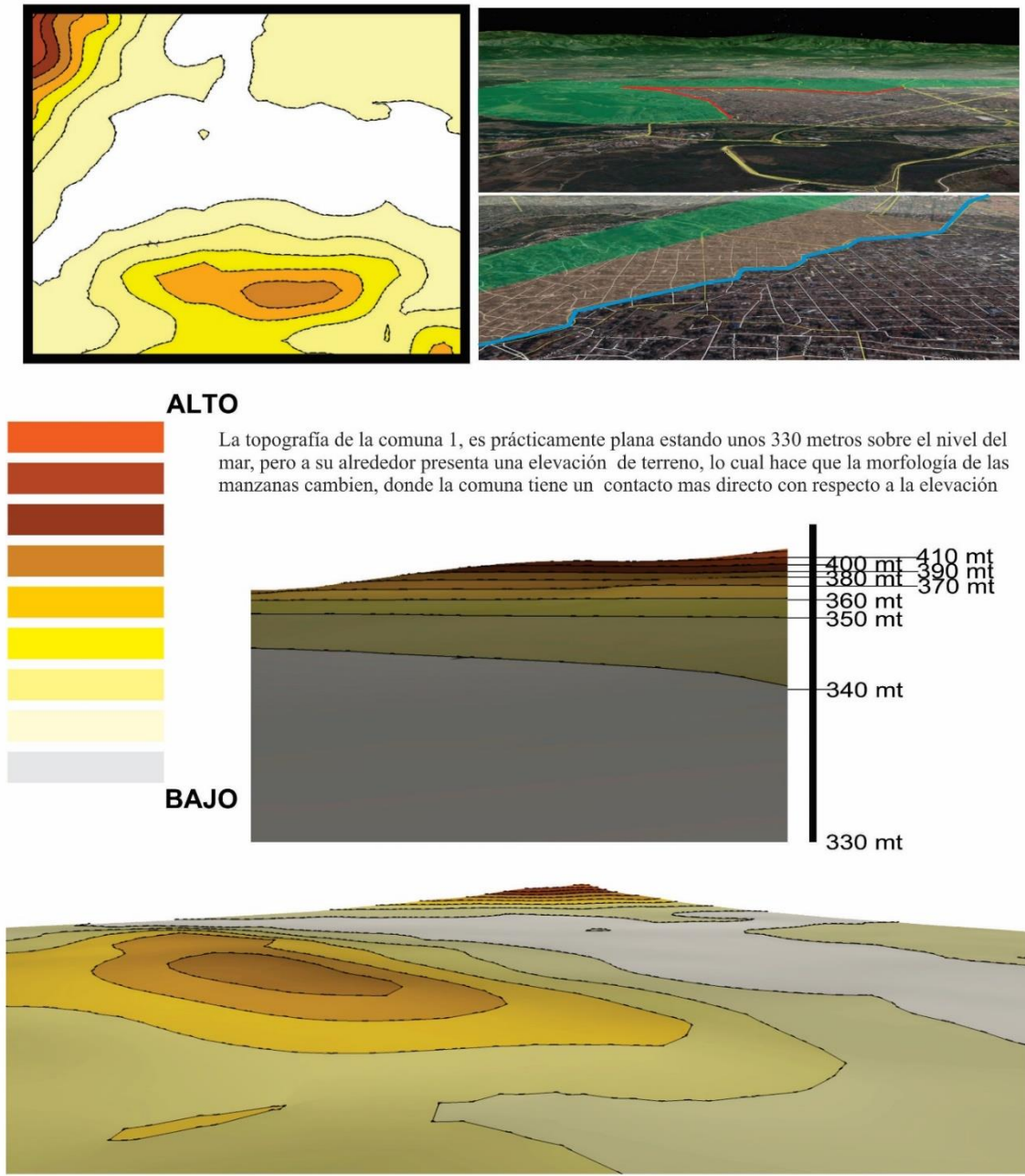


Figura 49 Topografía

Fuente:(elaboración propia)

Usos del suelo



Figura 50 Usos del suelo

Fuente: (elaboración propia)

Equipamientos urbanos

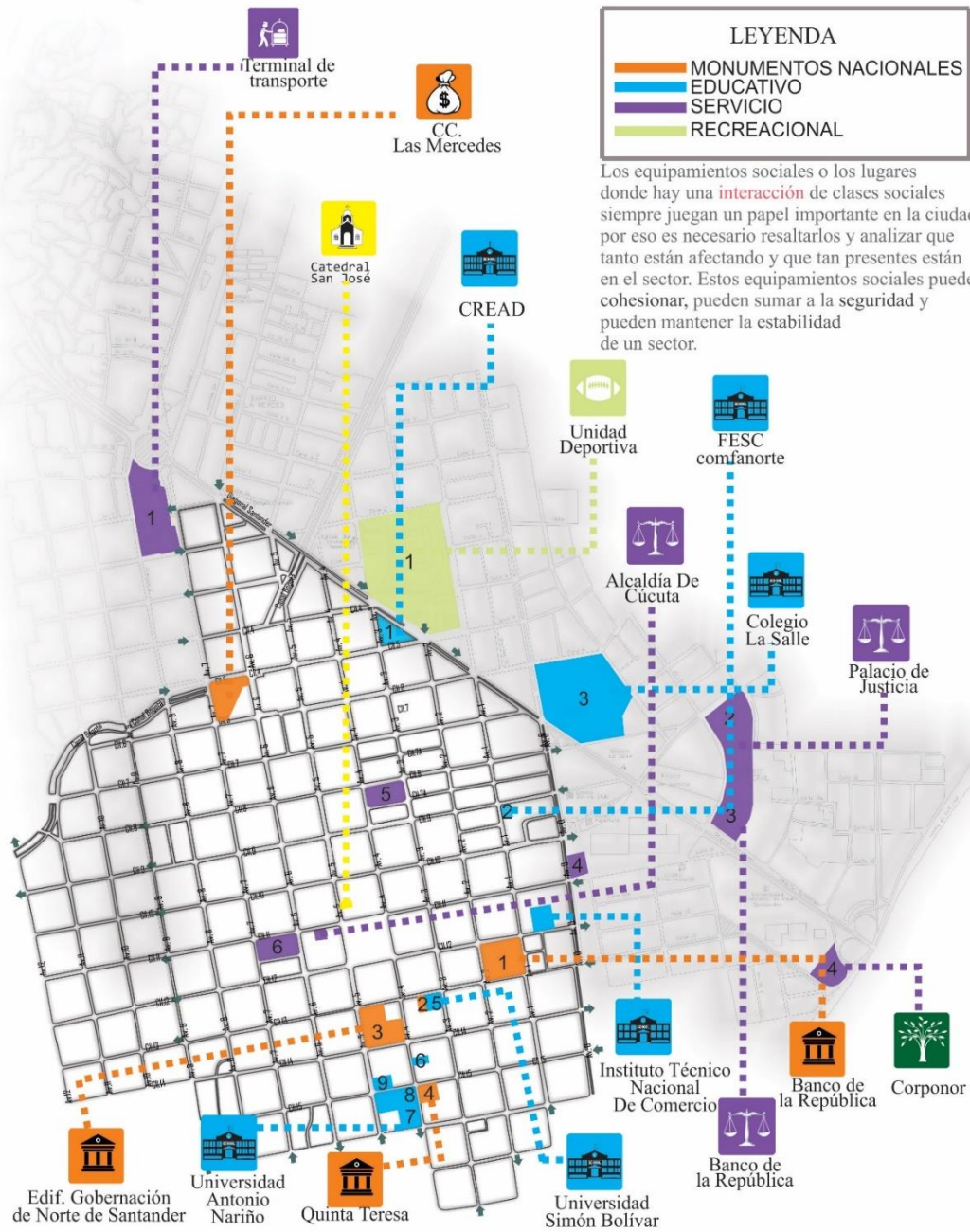


Figura 51 Equipamientos

Fuente:(elaboración propia)

Fitotectura



Figura 52 Fitotectura

Fuente:(elaboración propia)

Recorridos internos



Figura 53 Red de recorridos internos

Fuente: (elaboración propia)

En el análisis anterior se identificada como una red de recorridos internos en el interior de las manzanas no propia de la estructura urbana lo cual permite atravesar distancias en la menor cantidad de tiempo posible

4.1 Imaginarios a futuro del sector a intervenir



Figura 54 Imaginario a futuro del espacio público del parque lineal.

Fuente:(elaboración propia)



Figura 55 Imaginario a futuro parque lineal y comercio informal

Fuente:(elaboración propia)

En la imagen antes citada, se busca representar el imaginario del sector, es decir la problemática deterioro urbano ambiental existente en la actualidad y a través de una ilustración asociativa en la cual se evidencia el mal uso del espacio público, tanto en el comercio formal e informal así mismo el transporte público y privado. De igual forma se deslumbran el deterioro en la malla urbana, su entorno ambiental y se evidencia el abandono de los entes encargados de procurar mantener un lugar armonioso, seguro y funcional.

Como una de las alternativas mitigadoras de la problemática social, anteriormente se desarrollaron tres proyectos arquitectónicos [Ed. Galería popular Oití (1995), Ed. Las mercedes (2012) parque lineal de la sexta (2013)], con el fin de reubicar los comerciantes informales, los cuales han fracasado por querer dar un alivio a una problemática social no propia de la arquitectura, dado que su propósito inicial es darle solución inmediata a las tasas de desempleo y no a la apropiación del espacio público, ignorando el problema preponderante del sector.

5.0 Estrategias de intervención

Estrategia de movilidad

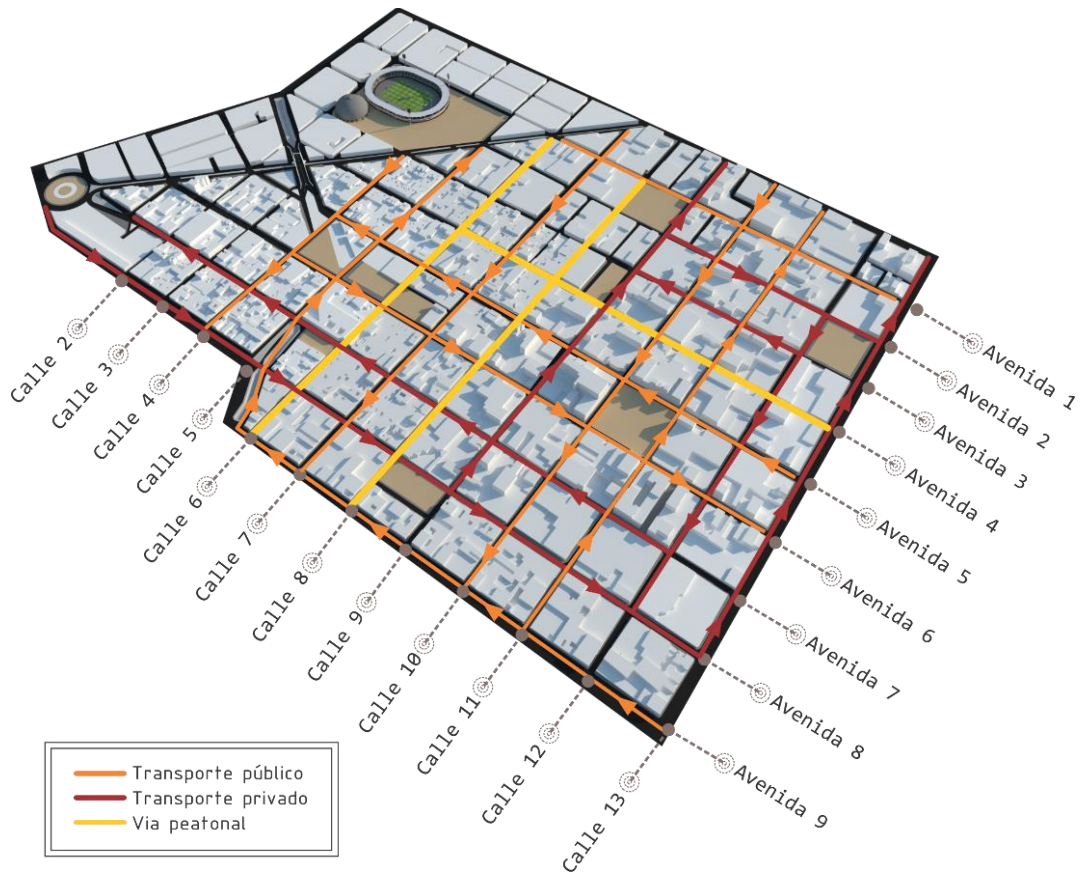


Figura 56 Esquema diseño de movilidad.

Fuente: (elaboración propia).

Debido a la problemática en la actualidad del centro de la ciudad de Cúcuta, se propone crear un microcentro de corredores peatonales en la calle 6^a, calle 8^a Y avenida 4^a conformando una red que integrarían directamente zonas estratégicas, como el área del actual parque lineal y su área de influencia, adicionalmente con esta intervención se facilitará el acceso al parque Santander y en general a todos los servicios administrativos, que están ubicados el sector, brindando prioridad al peatón; así mismo la estrategia diseñada para el transporte público se

concentrara en unas vías únicas, logrando de esta manera mitigar el caos en el sector, desviando las trayectorias o generando nuevas rutas de la movilidad privada.

Estrategia de conectividad ambiental

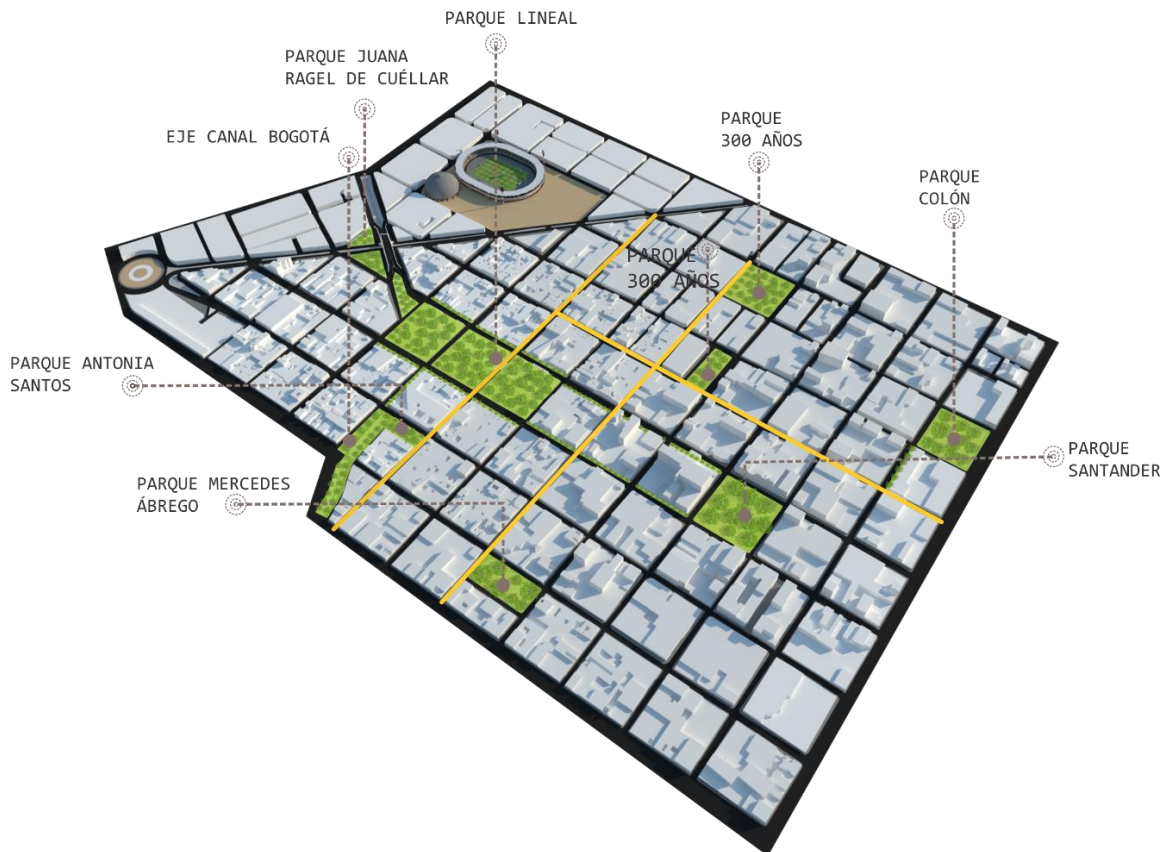


Figura 57 Esquema articulación ambiental.

Fuente: (elaboración propia).

Con esta implementación de estrategias se busca la generación, recuperación y adecuación del espacio público logrando un gran parque central y lineal en la ciudad, donde convergen o involucren actividades recreativas, culturales y lúdicas asociadas a una ciclo-ruta que funcionará como un sistema de movilidad no contaminante y amigable con el medio ambiente, con esto se

lograría un modelo de ciudad que le apuesta a la articulación de los sistemas urbanos con los sistemas naturales (Parque lineal, parque Antonia santos, parque mercedes Abrego, el parque nacional, parque 300 años, parque Santander y el parque colón) situación que ayudaría a mejorar la calidad de vida de las personas y de esta manera recuperar valores ambientales y paisajísticos.

Desintegración de manzanas

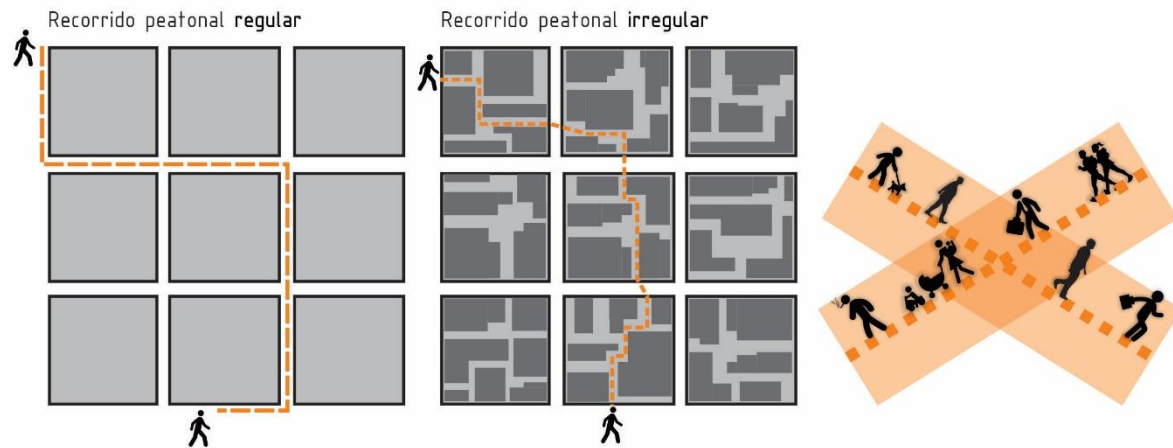


Figura 58 Esquema red de conexión peatonal.

Fuente: (elaboración propia.)

Es de suma importancia tener en cuenta, que la morfología de la ciudad se encuentra distribuida de manera reticular, lo cual coacciona o restringe al peatón a recorrerla de forma perimetral. Ya que el usuario por instinto procura recortar camino generando un recorrido transversal o por medio de diferentes atajos al el interior de las manzanas, que en su mayor parte no son propios del trazado de la ciudad, sino pertenecientes a edificaciones particulares.

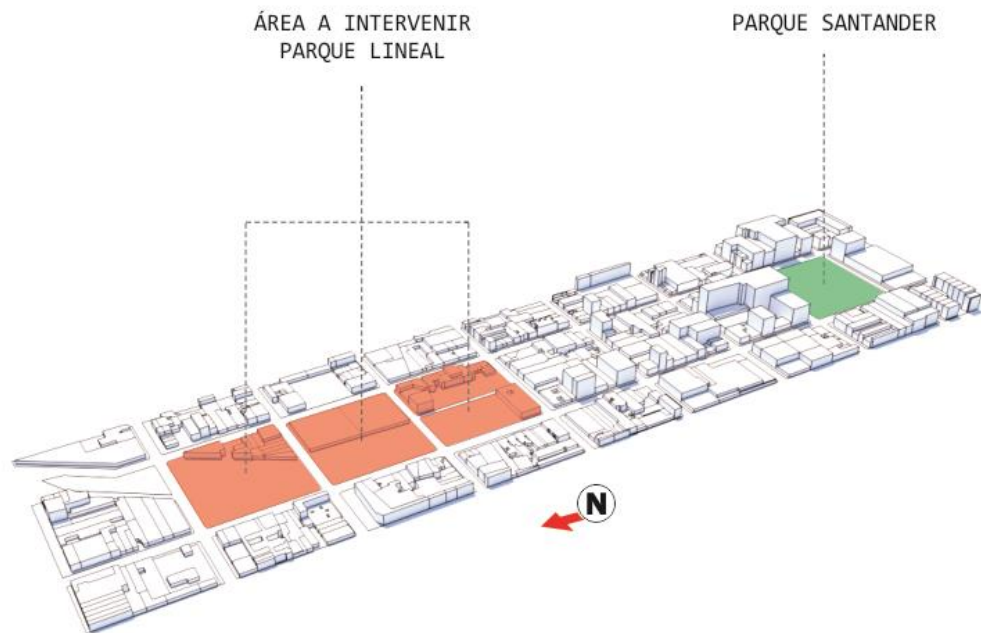
Área a intervenir

Figura 59 Esquema área a intervenir.

Fuente: (elaboración propia)

Aumento de área de peatonalización

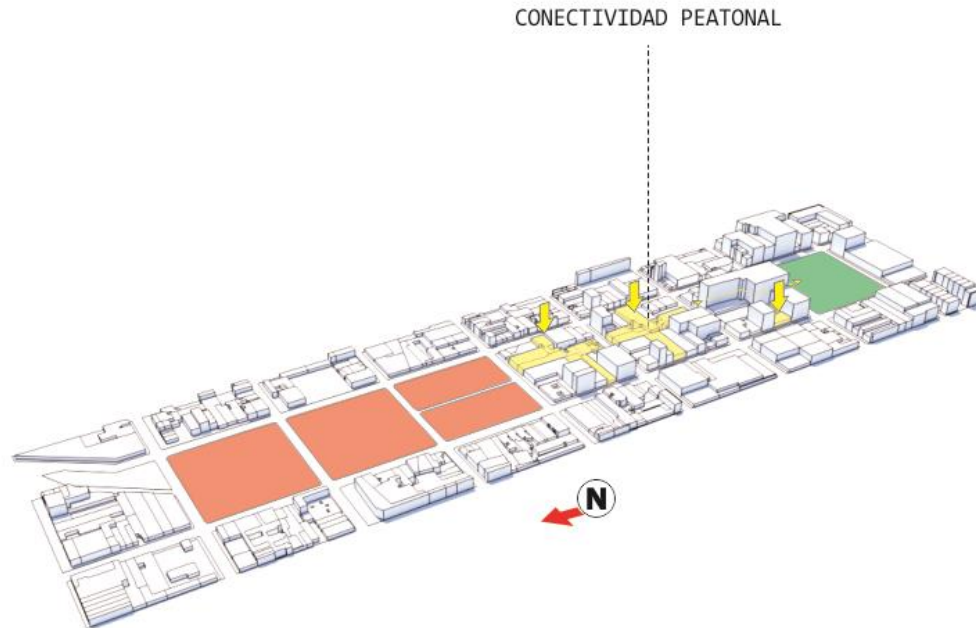


Figura 60 Elementos sustraídos para amentar área de peatonalización.

Fuente: (elaboración propia)

Con esta estrategia se sustraen volúmenes centrales a través de las manzanas, para aumentar el área de peatonalización, creando actividades urbanas las cuales funcionen como un canal primario de atracción con el fin de generar y conectar con el parque Santander.

Compra de predios como estrategia de seguridad.

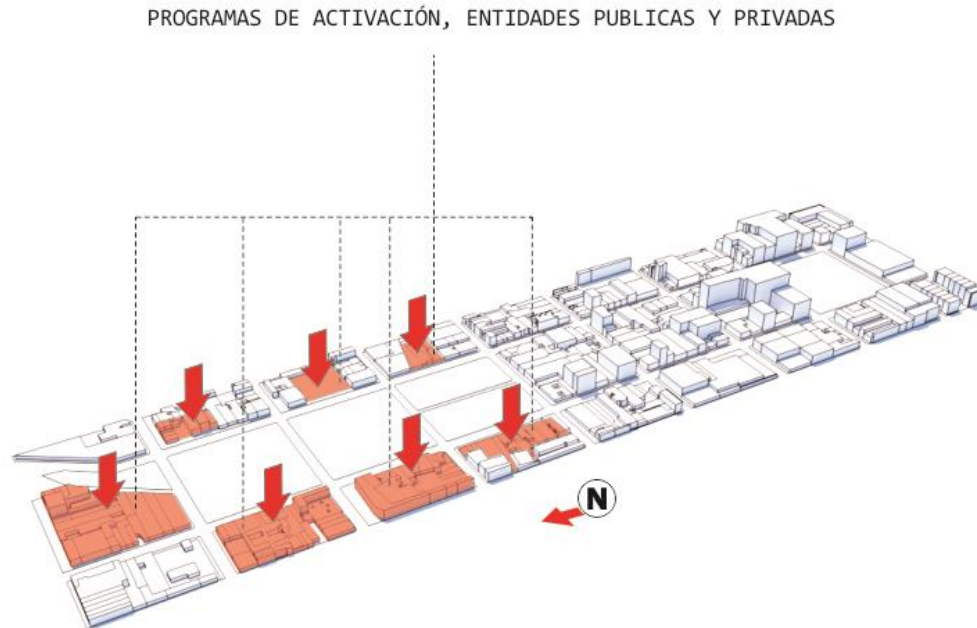


Figura 61 Elementos sustraídos para aumentar área de peatonalización.

Fuente: (elaboración propia)

De igual forma con el estado de los predios, en aspectos como el de la construcción y el de uso, se determinara cuáles podrían ser potenciales para el proyecto y cuales son necesarios.

Nodos a gran escala.



Figura 62 Esquema programas de activación.

Fuente: (elaboración propia)

El sector de intervención contiene una serie de programas potentes de gran escala que atraen una alta condensación de usuarios. Identificándolos como nodos o punto de concentración de peatones que se convierten en líneas de conexión dentro del área a intervenir, posibilitando y atrayendo el tránsito de personas.

Peatonalización de calle 6 y 8

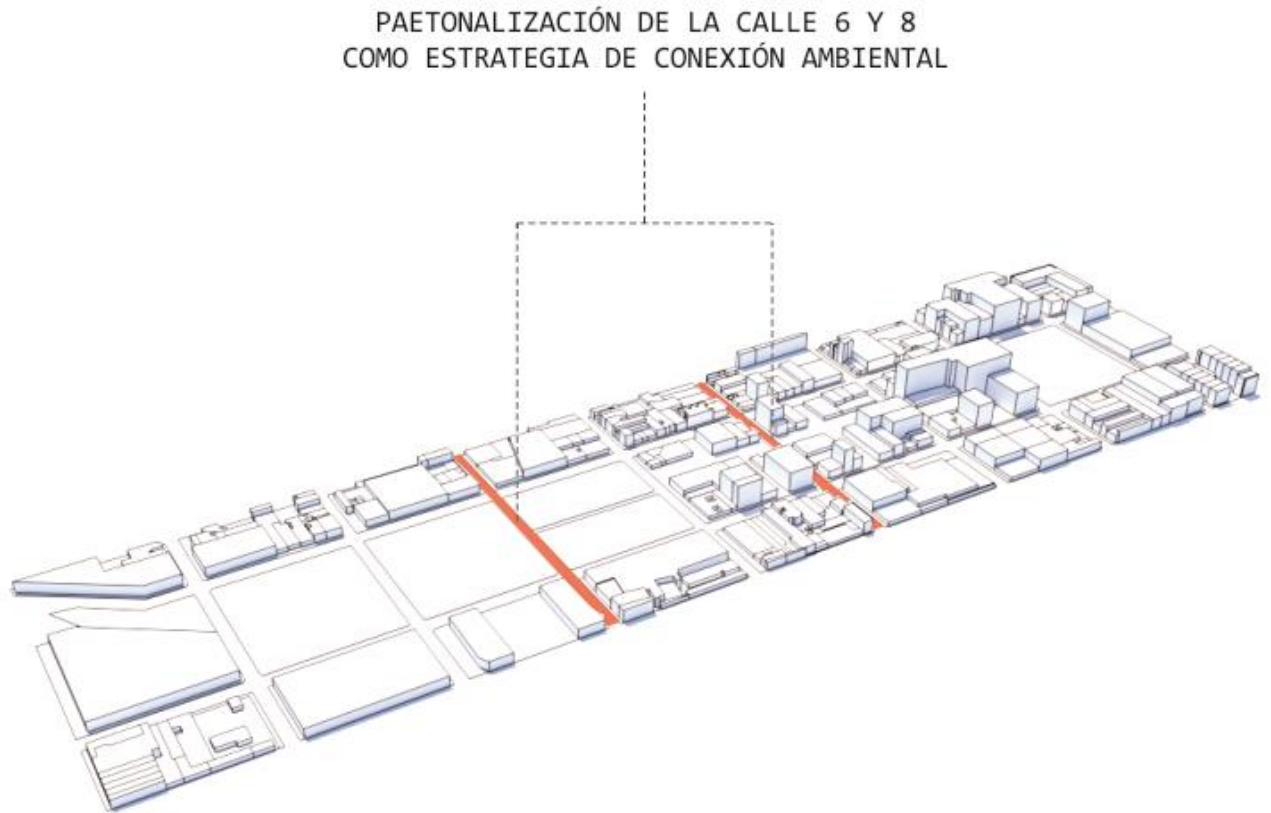


Figura 63 Peatonalización de la calle 6 y 8

Fuente: (elaboración propia)

6.0 Lógica Proyectual

Siendo identificados los puntos atractores y debido a los altos flujos influentes en el sector, se hace necesario trazar y crear una red de conexiones efectivas entre los nodos a grande escala, el cual generara y permitira un tejido de tensiones al unirse con dos o más puntos. De esta forma se lograra por medio de la creacion de estos puntos determinar las intersecciones creando espacios amigables y de multiples actividades. Asi mismo logrando convertir este elemento el más importante de la ciudad, por ende estas reformas serán más atractivos y dinámicas a la hora de soportar una gran cantidad de flujo de personas, quienes a la larga serán los que darán un carácter al lugar del espacio modificado, es por esto que se identifican todas las entradas y salidas de flujos que tiene el sector a intervenir, con el fin de encontrar la estrategia más a adecuada para la permanencia y el disfrute de los usuarios y así contribuir a que el proyecto sea amigable con el medio ambiente, sustentable y que pueda perdurar en el tiempo.

FLUJOS INFLUYENTES

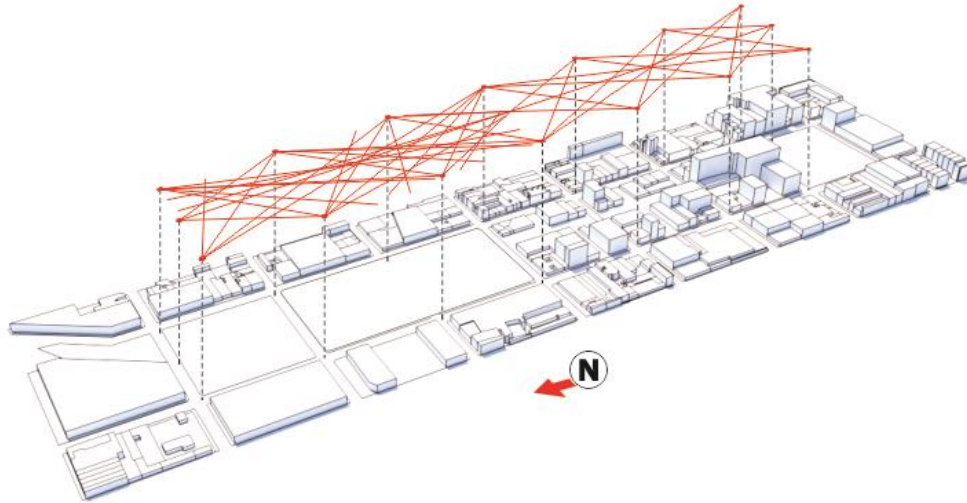


Figura 66 Flujos Influyentes

Fuente: (elaboración propia)

INTERSECCIÓN DE FLUJOS

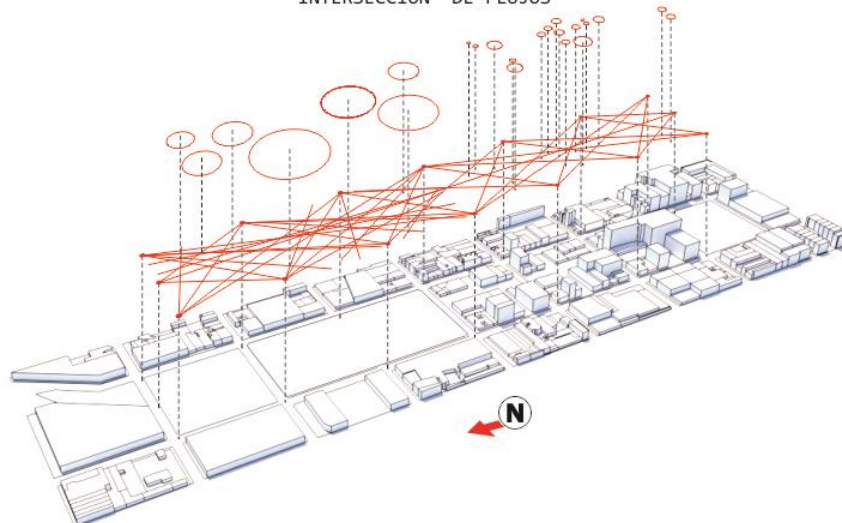


Figura 67 Intersección de flujos

Fuente: (elaboración propia)



Figura 68 Programa de Actividades

Fuente: (elaboración propia)

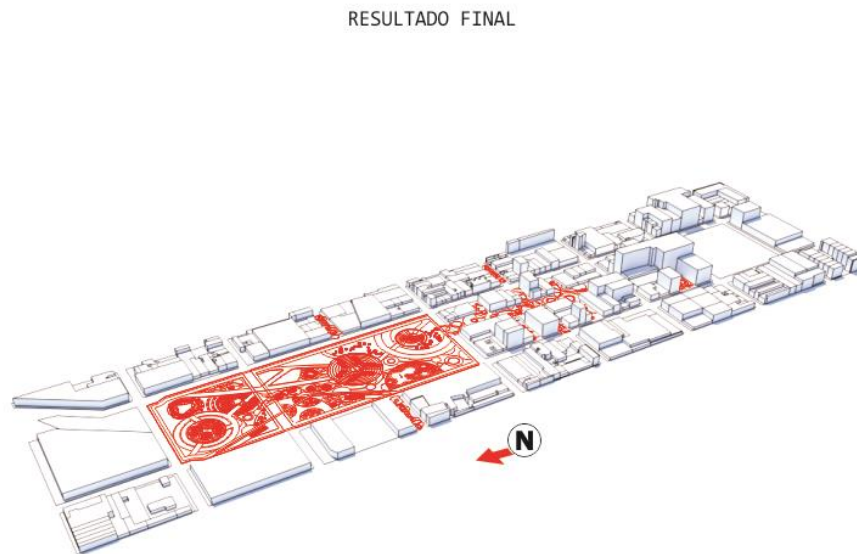


Figura 69 Resultado final de la lógica formal

Fuente: (elaboración propia)

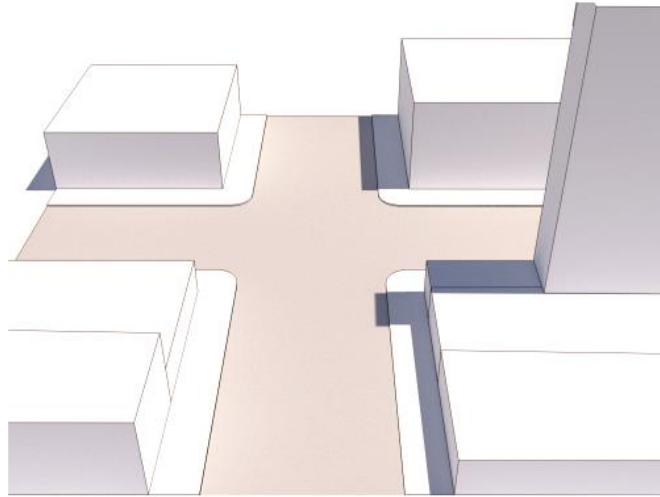
Detalle de intersección urbana.

Figura 70 *Estado actual de la vía*

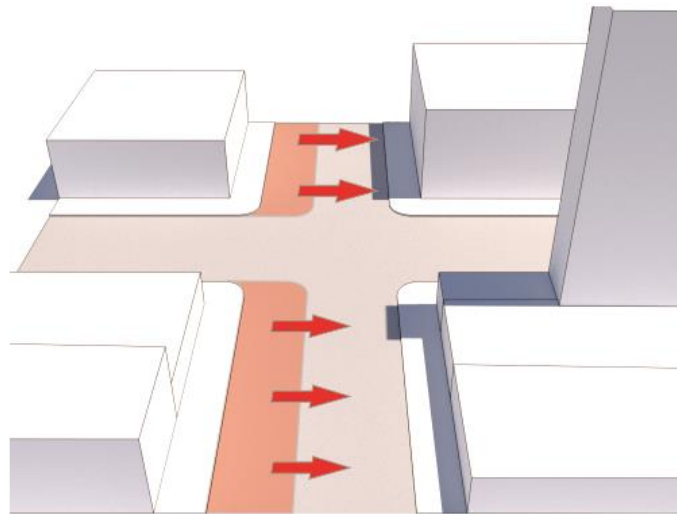
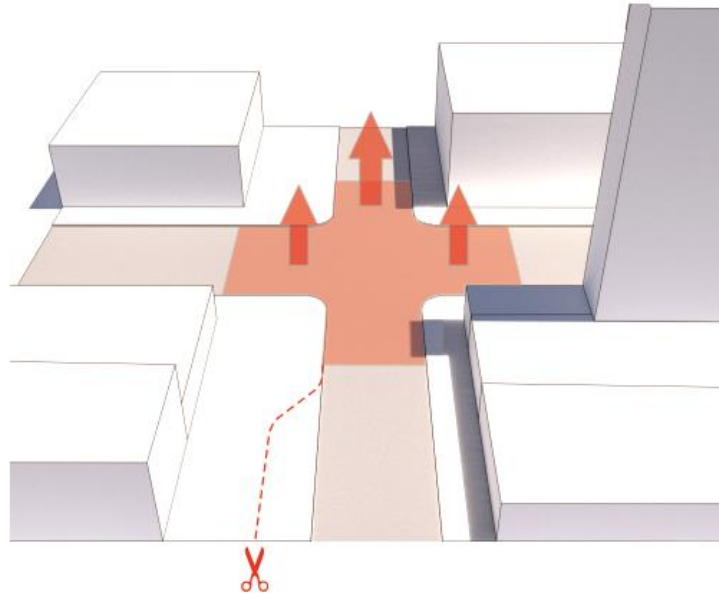


Figura 71 *Ampliación del sendero peatonal*



**Figura 72 Nivelación de vía con sendero peatonal y
Apertura bahía de parqueo**

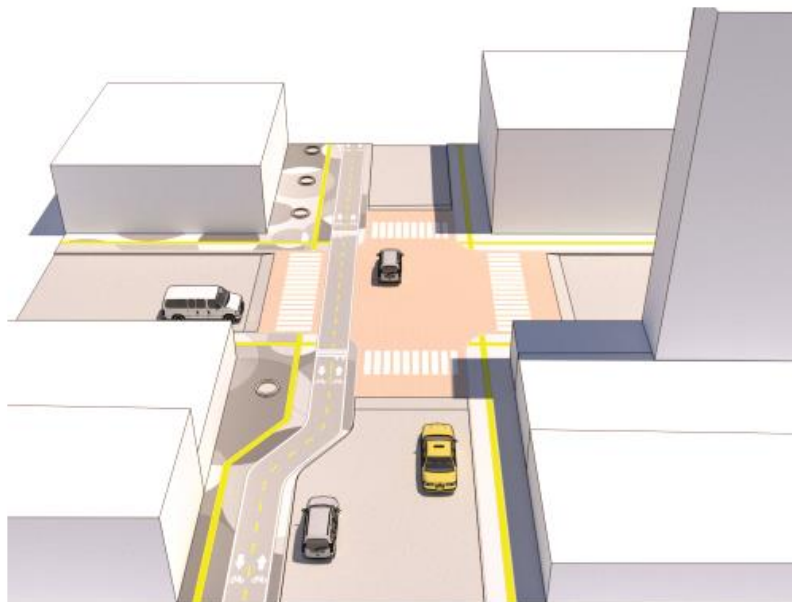


Figura 73 Resultado final

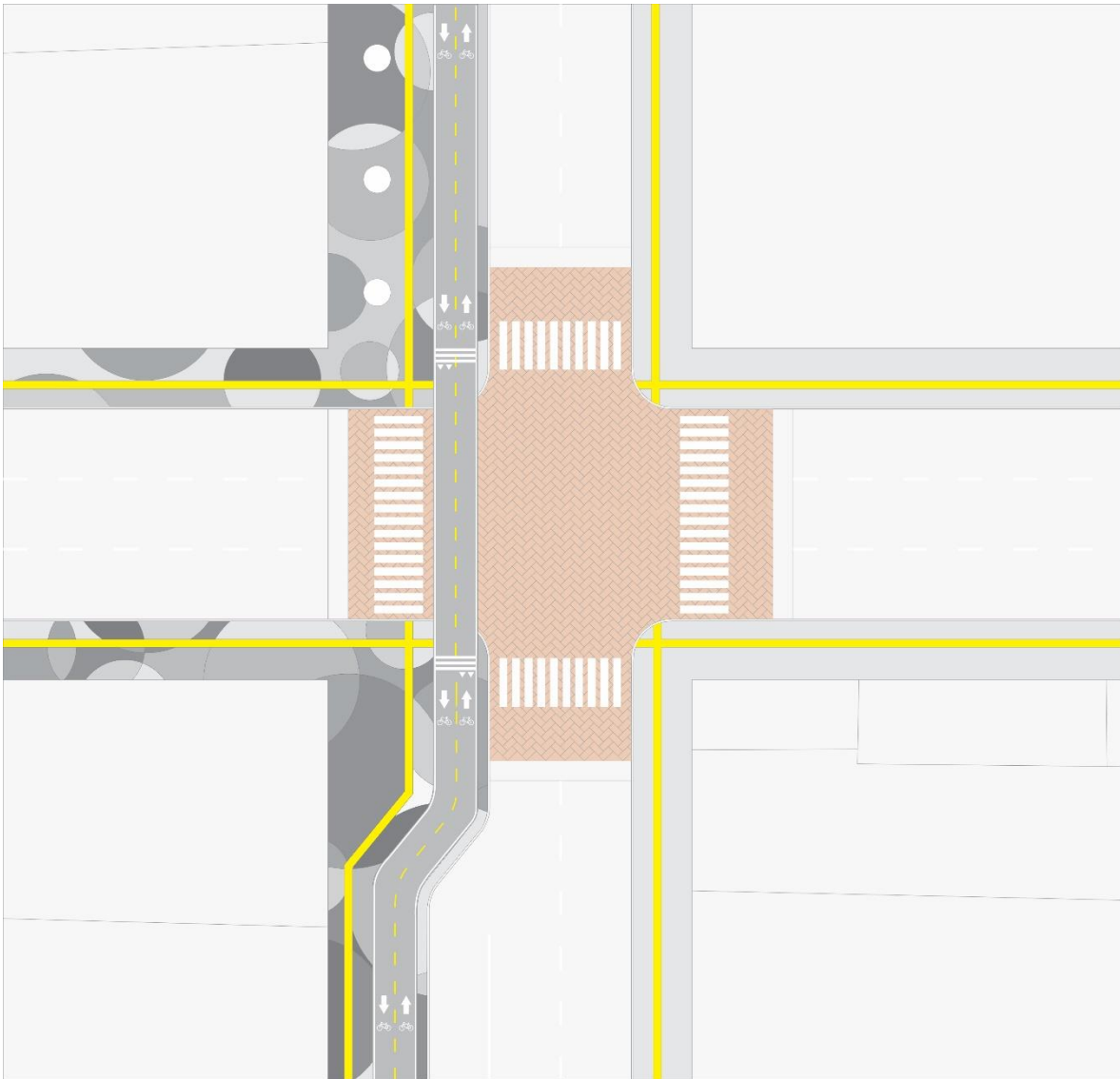


Figura 74

Esquema planta de intersección.

Fuente: propia

Relación de usos.

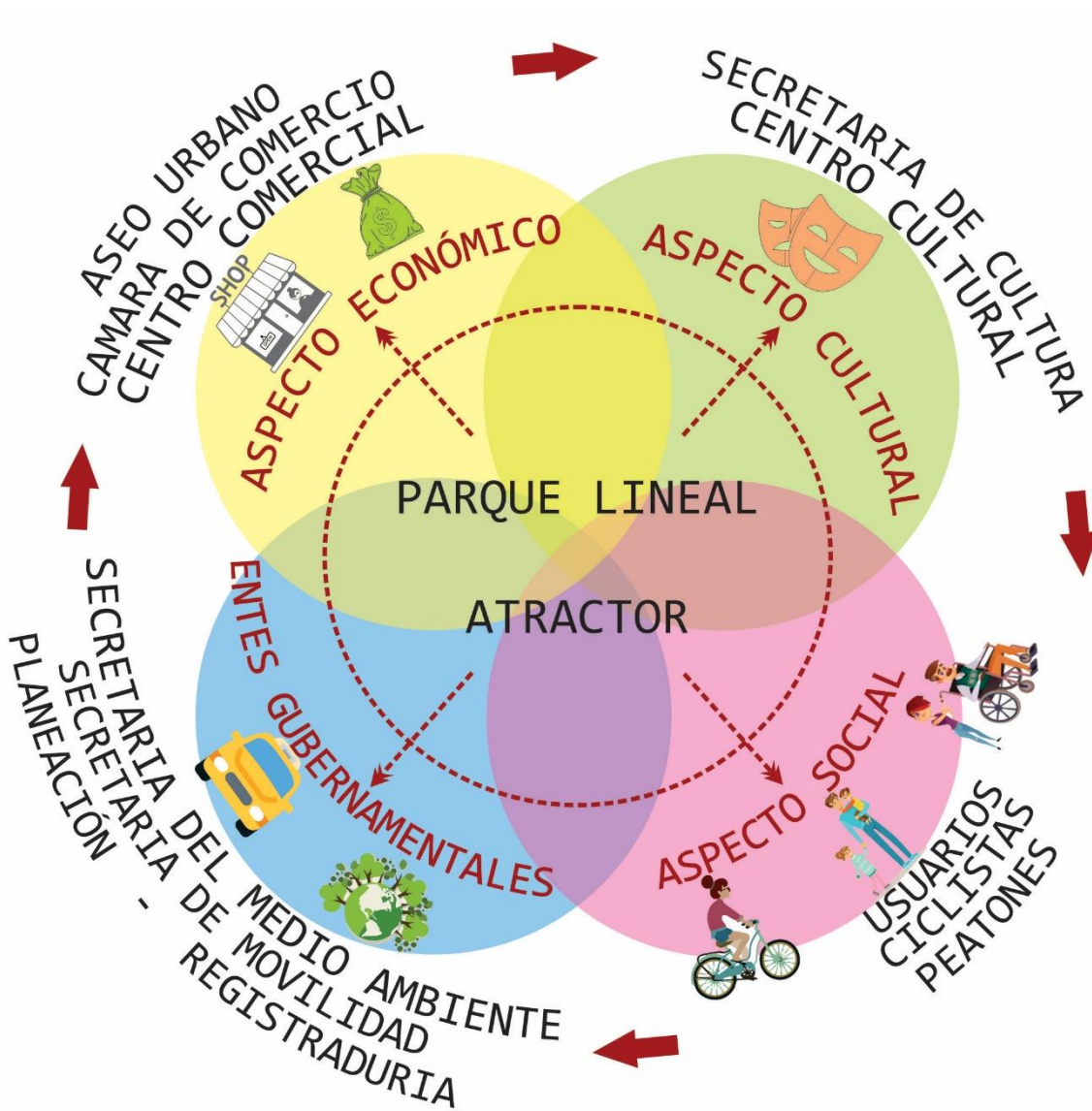


Figura 75 Esquema de relación del parque con su contexto inmediato.

Fuente: propia

7.0 Planimetría

Planta General del Proyecto



Figura 76 Planta general

Planta Parquaderos

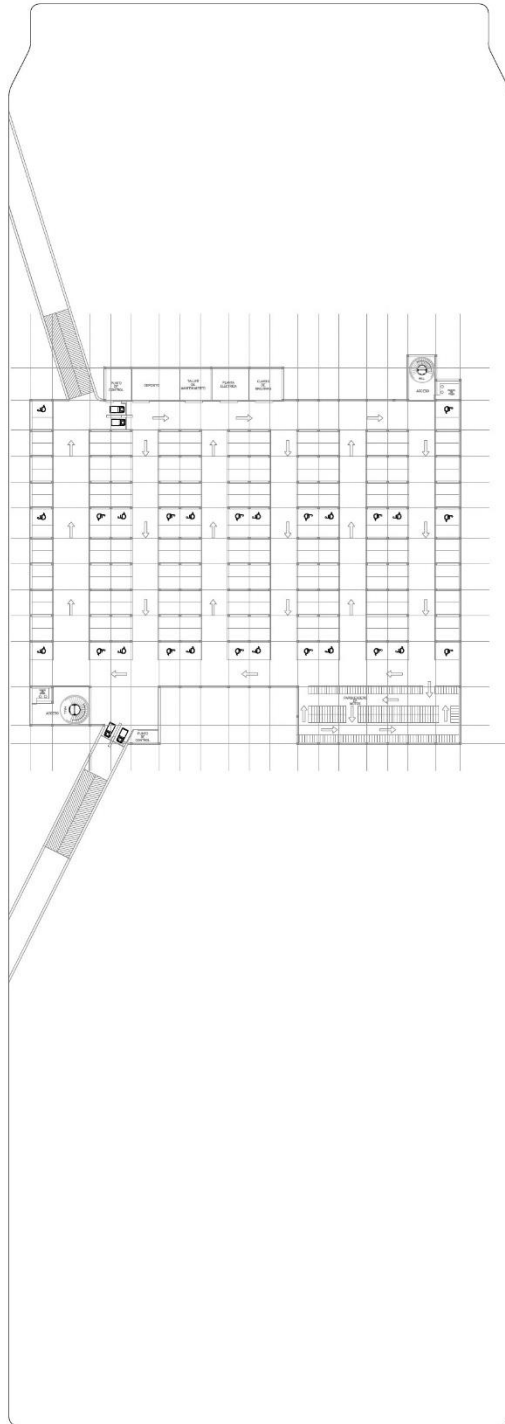


Figura 77 planta parqueadero

Cortes urbanos



Figura 78 Corte A-A' Transversal

Fuente: (elaboración propia)



Figura 79 Corte B-B' Transversal

Fuente: (elaboración propia)



Figura 80 Corte C-C' Transversal

Fuente: (elaboración propia)



Figura 81 *Corte D-D' Transversal*

Fuente: (elaboración propia)



Figura 82 *Corte E-E' Transversal*

Fuente: (elaboración propia)

Detalles Constructivos

Detalle constructivo, plaza principal del parque lineal



Figura 83 *Detalle constructivo, plaza principal del parque lineal*

Fuente: (elaboración propia)

Detalle constructivo, ciclo-ruta



Figura 84 *Detalle constructivo ciclo-ruta*

Fuente: (elaboración propia)

Detalle constructivo recorridos internos desde la calle 7 hasta el parque Santander del centro de la ciudad de Cúcuta

Detalle de losa de concreto



DETALLE LOSA DE CONCRETO

Figura 85 Detalle constructivo de losa de concreto

Fuente: (elaboración propia)

Detalle de losa de concreto



Figura 86 Detalle constructivo de losa de concreto

Fuente: (elaboración propia)

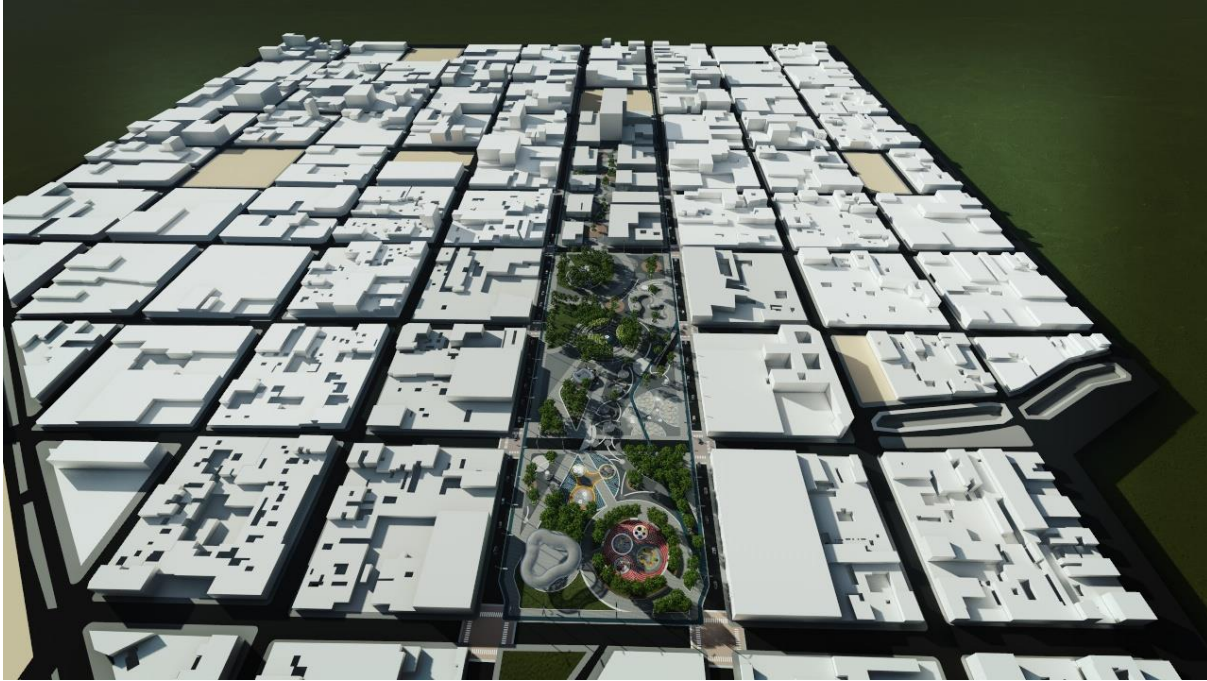
Visualización de la propuesta de diseño***Figura 87*** Render 1***Figura 88*** Render 2



Figura 89 Render 3



Figura 90 Render 4



Figura 91 *Render 5*



Figura 92 *Render 6*



Figura 93 *Render 7*



Figura 94 *Render 8*



Figura 95 *Render 9*



Figura 96 *Render 10*



Figura 97 *Render 11*



Figura 98 *Render 12*

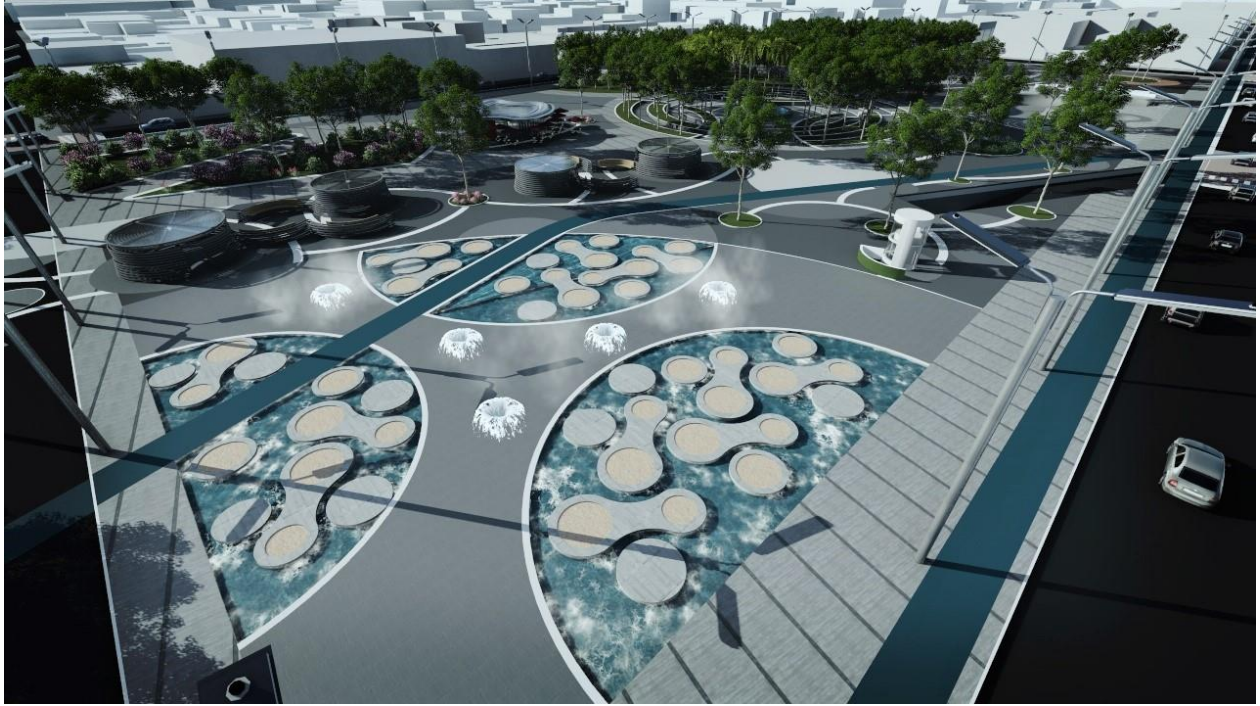


Figura 99 *Render 13*

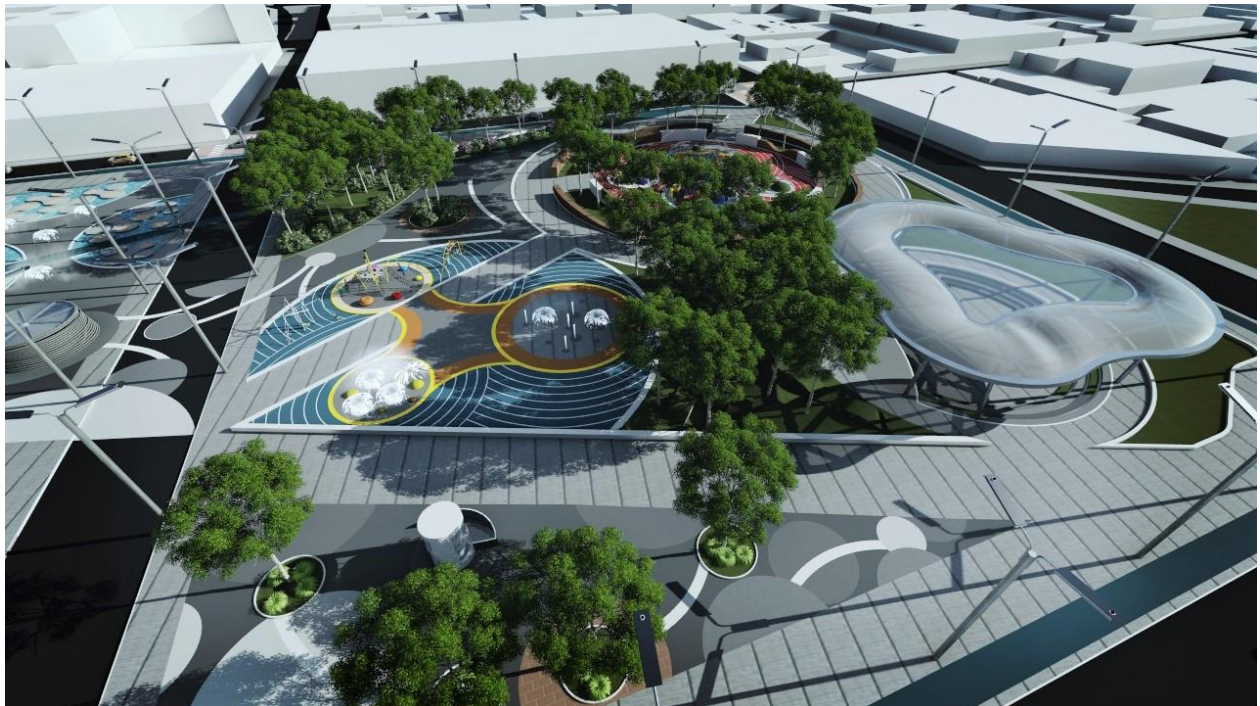


Figura 100 *Render 14*



Figura 101 *Render 15*



Figura 102 *Render 16*

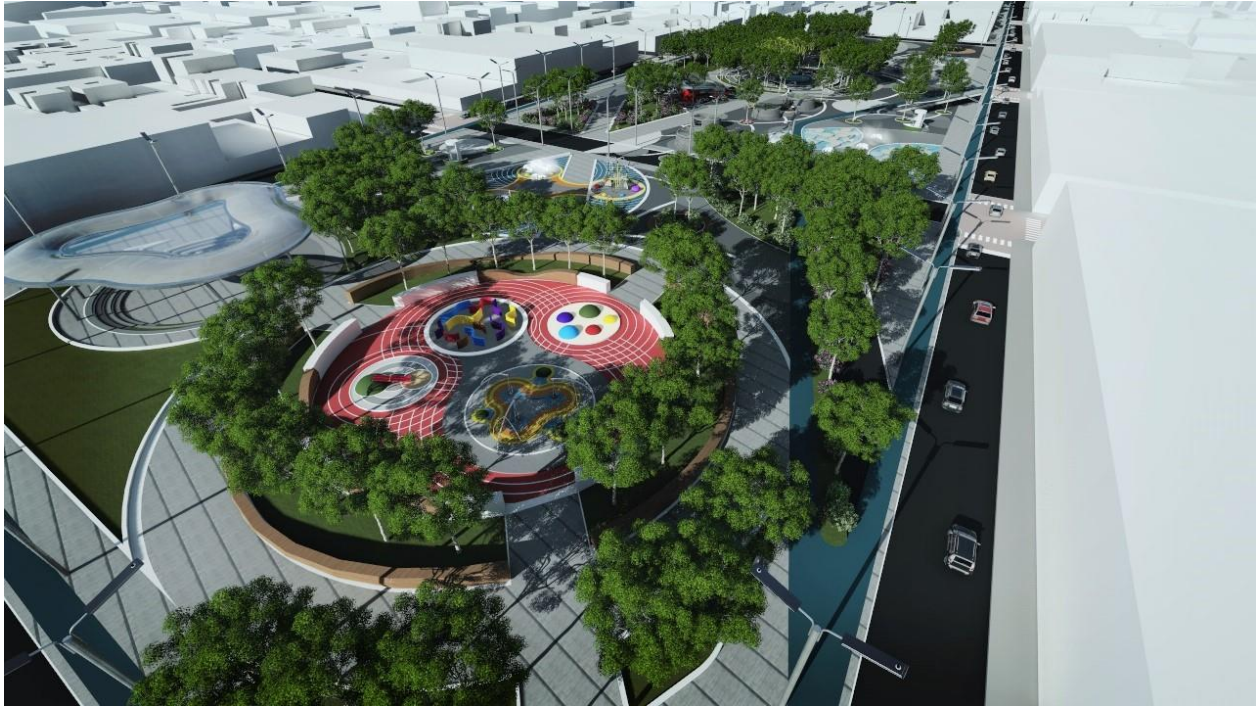


Figura 103 *Render 17*

Referencias Bibliográficas

Alcaldía de Bogotá. (1998). Decreto 1504 de 1998. Bogotá: Al Alcaldía.

Alcaldía de Bogotá. (2015). Portal SDP. Recuperado de: www.sdp.gov.co.

Área Metropolitana de Cúcuta. (2016). Pagina principal. Recuperado de: www.amc.gov.co

Borja, J. & Muxí, Z. (2000). El espacio público, ciudad y ciudadanía. Recuperado de:

<https://pensarcontemporaneo.files.wordpress.com/2009/06/el-espacio-publico-ciudad-y-ciudadania-jordi-borja.pdf>

Borja, J. & Muxí, Z. (2002). Centros y espacios públicos como oportunidades. Perfiles

Latinoamericanos, 19(2), 115-130. Recuperado de:

<http://www.redalyc.org/pdf/115/11501906.pdf>

Borja, J. (1998). Ciudadanía y Espacio Público. CLAD Reforma y Democracia, (12), 1-11.

Recuperado de: <http://old.clad.org/portal/publicaciones-del-clad/revista-clad-reforma-democracia/articulos/012-octubre-1998/ciudadania-y-espacio-publico-1>

Departamento Administrativo Nacional de Estadística. (s.f). xxxxxxxx. Bogotá: DANE.

Google Maps. (2017). Ubicación Barcelona –Mercat dels Encants. Recuperado de:

<https://www.google.com.co/maps>

Lerner, J. (2005). Acupuntura Urbana. Barcelona: Institut d'Arquitectura Avançada de Catalunya.

Lynch, K. (1998). La imagen de la ciudad. Recuperado de:

<http://blogs.unlp.edu.ar/planificacionktd/files/2014/04/La-Imagen-de-la-Ciudad-Kevin-Lynch.pdf>

Meinhold, B. (2013). MVRDV Unveils Plans for an Underground Shopping Mall Topped With a Lush Park in Barcelona. Recuperado de: <http://inhabitat.com/author/bridgette/>

Nueva York. (2016). Nueva York. Recuperado de: <https://www.nuevayork.net/>

Palladito, J. (2004). Artículo “la ciudad: ente la reivindicación del espacio público y la privatización de la vida. Recuperado de:
http://diposit.ub.edu/dspace/bitstream/2445/67821/5/05.CVVM_5de5.pdf

Plan de Ordenamiento Territorial. (1998). Decreto 1504 de 1998, espacio público. Bogota: POT

Salcedo, J. (2001). Recuperación y organización del espacio público en la ciudad de Cúcuta. Trabajo de Grado. Escuela Superior de Administración Pública. Cúcuta, Colombia.

Salingaros, N. (2005). Teoría de la Red Urbana. Recuperado de:
<http://zeta.math.utsa.edu/~yxk833/urbanweb-spanish.pdf>

Shahin, H. (2017). Maquinnext. Recuperado de: <http://www.arch2o.com/maquinnext-mvrdv/>