

Articulación urbana integral, solución para la fragmentación de la ciudad. Parques San Cristóbal y Primero de Mayo y su entorno, en Bogotá

ALVAREZ OVALLE, Clara Patricia

RESUMEN

Este trabajo surgió de la preocupación que existe por el aislamiento entre los procesos naturales y los procesos urbanos, los cuales han debilitado los mecanismos de integración espacial en las ciudades. Las intervenciones en el espacio urbano de forma individual, sin incluir el contexto total generan procesos de fragmentación. Por esta razón, esta investigación desde la visión del diseño urbano, brinda una solución para afrontar la fragmentación urbana y proveer espacios integrados y articulados con el entorno. Como consecuencia, se desarrolló un método que aborda tres estructuras: funcional, ambiental y de imagen, las cuales definieron las variables de actuación en el proyecto urbano bajo una esfera integral del diseño.

Palabras clave: Fragmentación urbana, diseño urbano, estructura urbana, articulación integral.

Integral urban articulation, a solution to the city fragmentation. San Cristóbal and Primero de Mayo parks and their surroundings, in Bogotá

ABSTRACT

This work arose from the concern that exists for the isolation between natural processes and urban processes, which have weakened the mechanisms of spatial integration in cities. Interventions in the urban space individually, without including the total context, generate processes of fragmentation. For this reason, this research from the perspective of urban design provides a solution to address urban fragmentation and provide integrated and articulated spaces with the environment. As a consequence, a method was developed that addresses three structures: functional, environmental and image, which defined the action variables in the urban project under an integral sphere of design.

Keywords: Urban fragmentation, urban design, urban structure, integral articulation.

1. Introducción

En el siglo XX, los procesos de urbanización que transformaron la ciudad de Bogotá, conllevaron a una tendencia de separación física entre los elementos naturales y los construidos. Considerando lo anterior, esta investigación plantea un método de articulación integral desde una visión urbana, la cual brinda una solución a la fragmentación de la ciudad.

Estos problemas de fragmentación urbana se presentan de manera evidente en el sector de los parques San Cristóbal y Primero de Mayo, con su entorno en el suroriente de Bogotá. Este sector presenta un potencial ambiental importante por las condiciones naturales que lo rodean y por su cercanía a los cerros orientales de la ciudad y al Río Fucha. Este río conserva su caudal natural al no estar canalizado. Sin embargo, el sector no ha tenido un desarrollo adecuado, al no contar con una mirada urbana global que lo ordene. Esta situación se vio definida por un modelo de urbanización predio a predio.

Los Parques San Cristóbal y Primero Mayo, se construyeron a partir del desconocimiento del eje ambiental que configura el borde del Río Fucha y de las urbanizaciones que se dispusieron el perímetro de los dos parques. Como consecuencia, el resultado es un espacio urbano desarticulado y construido sin alguna estructuración que vincule los dos parques entre sí y con las áreas urbanas de su contexto inmediato.

Para responder a esta problemática la investigación se planteó, a manera de hipótesis, que la fragmentación en la ciudad se produce por la ausencia de un pensamiento que impulse una planeación integral y procure, de esa forma, una armoniosa relación del conjunto urbano con su entorno natural.

Con el objetivo de establecer una adecuada articulación del espacio urbano se procedió a implementar un marco conceptual compuesto por tres aspectos: el funcional, el ambiental y la imagen.

En términos metodológicos este trabajo acude al estudio del sector ya mencionado -Parques San Cristóbal y Primero de Mayo- y a su confrontación en los escenarios de caracterización, diagnóstico y formulación.

De manera particular se procedió a: 1) definir los conceptos teórico-prácticos que permitan contrarrestar la fragmentación de la ciudad para llegar a una articulación integral del espacio urbano; 2) caracterizar los problemas del sitio de estudio, en sus términos históricos, su evolución en la trama urbana y su normativa, para definir los tipos de fragmentación urbana y 3) aplicar el método de estrategias de articulación integral a un proyecto de diseño urbano.

2. Marco conceptual: de la fragmentación urbana a una estructura urbana integral

Para solucionar la fragmentación urbana esta investigación plantea, como ya se dijo, un método de articulación integral a partir de tres estructuras: la funcional, la ambiental y la imagen. En los siguientes apartados se formulan y se discuten las tres.

2.1 Estructura funcional de la trama urbana

Aunque existen diversas miradas en torno a la concepción de estructura funcional de la ciudad, en este caso particular se ha optado por incluir dos concepciones emitidas por Bentley: la permeabilidad y la variedad.

La permeabilidad es la cualidad del espacio para ser accesible, lo que ofrece al peatón diferentes alternativas. Esta puede “medirse por la capacidad que tiene un lugar de ser penetrado, o que a través de él o dentro de él se pueda circular de un lugar a otro” (Bentley, 1999:12). En la trama urbana, la distribución de las manzanas y las calles, conectan varias partes de la ciudad ofreciendo opciones de movilidad y desplazamiento a varios puntos. La permeabilidad no es funcional, si los espacios con acceso no ofrecen a las personas diferentes experiencias para elegir, solo así los espacios urbanos serán atractivos (Bentley, 1999), por lo que la variedad y la permeabilidad se complementan.

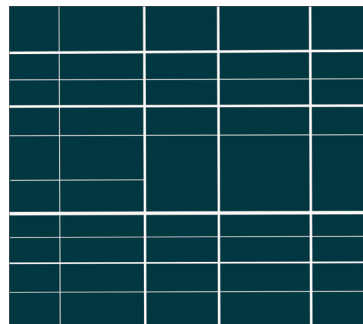


Fig.01. Trama urbana con mayor elección de rutas, más permeable. Tomada de Entornos vitales. Elaboración propia

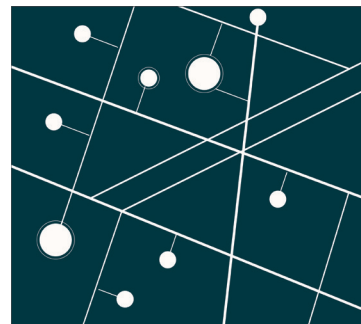


Figura 02. Trama urbana con menos elección de rutas, menos permeable. Tomada de Entornos vitales. Elaboración propia.

La variedad se define como la maximización de actividades de un lugar. “Para tener una cierta variedad de experiencias son necesarios emplazamientos con diferentes formas, usos y significados” (Bentley, 1999:27) que proporcionen oportunidades de elegir. En la trama urbana, la variedad es importante al orientar al usuario y la facilidad con lo que lo hace, para aprovechar el mayor número de actividades que se ofrecen (Bentley, 1999).

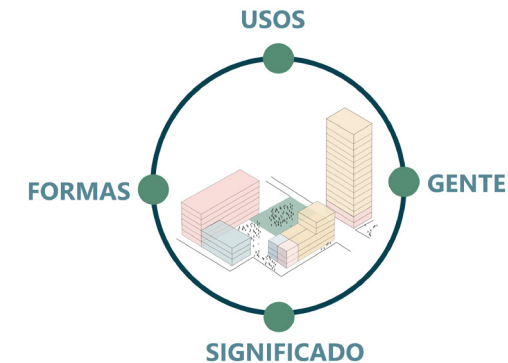


Fig.03. Variedad total. Interacción de un lugar. Tomado de Entornos vitales. Elaboración propia.

En consecuencia, se puede decir que la correcta articulación de la permeabilidad y la variedad reducen la fragmentación de la ciudad, al aumentar las conexiones y los usos mixtos. Los lugares entre más activos son, generan más interacción y permeabilidad física. Por consiguiente, estos dos conceptos no funcionan independientemente, sino que al contrario contribuyen a la estructuración de la forma urbana al complementarse entre sí.

2.2 Estructura ambiental

Los espacios verdes son importantes porque forman parte de la estructura de la ciudad. Por esta razón, el diseño urbano requiere un nuevo enfoque “una planificación vinculada a los valores y recursos naturales, ecológicos, ambientales y paisajísticos de la ciudad” (Salvador, 2003:19). A continuación, se explican los principios.



Fig. 04. Aislamiento entre procesos ambientales en la ciudad. Elaboración propia

La Diversidad en el entorno urbano tiene “un sentido tanto social como biológico, puesto que los requerimientos de una sociedad urbana ampliamente diversa implican una elección” (Hough, 1998:23). Las personas pueden elegir entre un lugar u otro, por esta razón, la ciudad que ofrezca variedad de paisajes y espacios se convierte en un lugar agradable para vivir que uno que no lo provea (Hough, 1998). Esta interrelación es fundamental en la creación de una estructura ambiental, la cual potencialice los diversos espacios que ofrece la ciudad y se adapte a sus transformaciones.

La Conectividad es un principio que se puede enlazar a una de las cuatro leyes de la ecología de Barry Commoner “Todo está conectado con lo demás” (Commoner, 1971), la cual muestra la forma como los ecosistemas se relacionan entre sí y con los demás elementos del entorno. Esta misma capacidad de correspondencia la tienen el espacio urbano y la naturaleza que por su condición estructural para la ciudad, constituyen un sistema relacionado y continuo donde el conjunto de elementos conectados aporta el valor ambiental requerido (Salvador, 2003).

Finalmente, se puede decir que, la diversidad y la conectividad reducen la fragmentación de la ciudad cuando integran el entorno natural y el construido, lo que mejora los procesos de desestructuración social y espacial. La percepción de la ciudad y el medioambiente articulados son fundamentales para la evolución de la trama urbana en pro de la sostenibilidad. El diseño urbano como disciplina puede recuperar el medio ambiente, aumentar la diversidad en los entornos naturales que forman parte de la estructura de la ciudad y la construcción de nuevos hábitats.

2.3 Estructura de la imagen

La imagen de la ciudad es la manifestación intangible de la concepción de paisaje. Esta surge de la valoración sociocultural de un territorio que está en continua transformación desarrollándose a partir de las experiencias del individuo, las cuales le ayudan a interpretar un territorio (Nasselli, 1990). A continuación, se exponen los conceptos para lograr una adecuada imagen urbana.

La identidad se manifiesta por medio de la imagen al familiarizar al individuo con su entorno. Este le proporciona reconocimiento, memoria y diferenciación. En este sentido Lynch precisa que “una imagen eficaz requiere, la identificación de un objeto, lo que implica su distinción con respecto a las otras cosas, su reconocimiento como entidad separable” (Lynch, 1998:19).

La legibilidad se manifiesta por medio de la imagen, cuando el individuo experimenta sensaciones y recuerdos que le ayudan a reconocer un territorio (Lynch, 1998). Estos espacios pueden ser: la vía principal de un barrio, los centros de actividad, elementos como la vegetación o cualquier espacio

público que las personas se sientan cómodas de permanecer (Bazán, 1984).

La identidad y la legibilidad funcionan cuando se articulan con los elementos físicos de la ciudad para crear una comunicación directa con sus habitantes. Las imágenes producidas por la forma física de la ciudad se clasifican en cinco elementos, que ayudan a resolver el espacio urbano: sendas, bordes, barrios, nodos e hitos (Lynch, 1998), de los cuales para tratar la articulación integral de esta investigación se tomarán en cuenta los barrios, nodos e hitos.

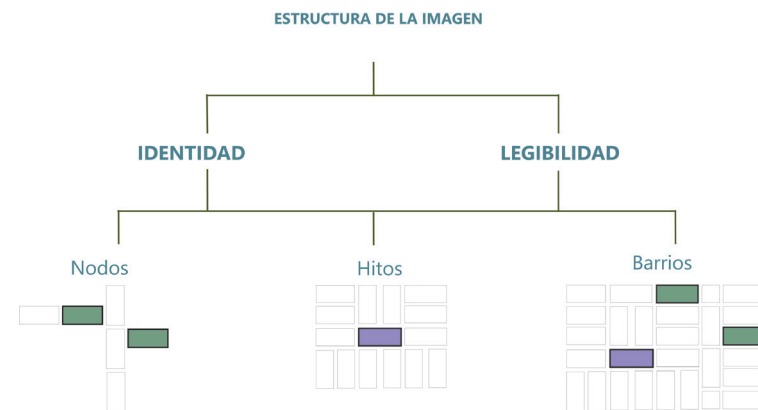


Fig. 05. Estructura de la imagen. Basado en Kevin Lynch diagrama of the “Five Physical Elements. Source: Sonia Jojic. Elaboración propia.

Finalmente, la estructura de la imagen reduce la fragmentación urbana cuando articula la identidad y la legibilidad en torno a los elementos que forman la ciudad. Por lo que, el diseño urbano que estructure los espacios incluyendo patrones ordenadores y elementos singulares genera una imagen continua y organizada que reconoce no solo el elemento urbano, sino también el territorio habitado.

2.4 Conclusión: articulación integral

En el siguiente gráfico sintetiza los conceptos y los autores, los cuales son el medio para la reducción de la fragmentación urbana. Los conceptos definidos en cada una de las estructuras son una guía para obtener un proyecto que se soluciona a través de una articulación integrada del espacio. Esta elaboración conceptual resulta valiosa a la hora de afrontar problemas de fragmentación en la ciudad, en especial la relación entre el espacio natural y construido. Los logros conceptuales son: la conexión de las áreas verdes y el entorno construido a través de la permeabilidad y variedad. La creación de un sistema ambiental que garantice la sostenibilidad de los espacios por medio de la diversidad y la conectividad con el fin de fortalecer el planeamiento de la vegetación y la ecología, y la vinculación de una imagen coherente y ordenada que a través

de conceptos como la identidad y la legibilidad articulados con los elementos de forma urbana sirvan para resignificar la imagen de un lugar.

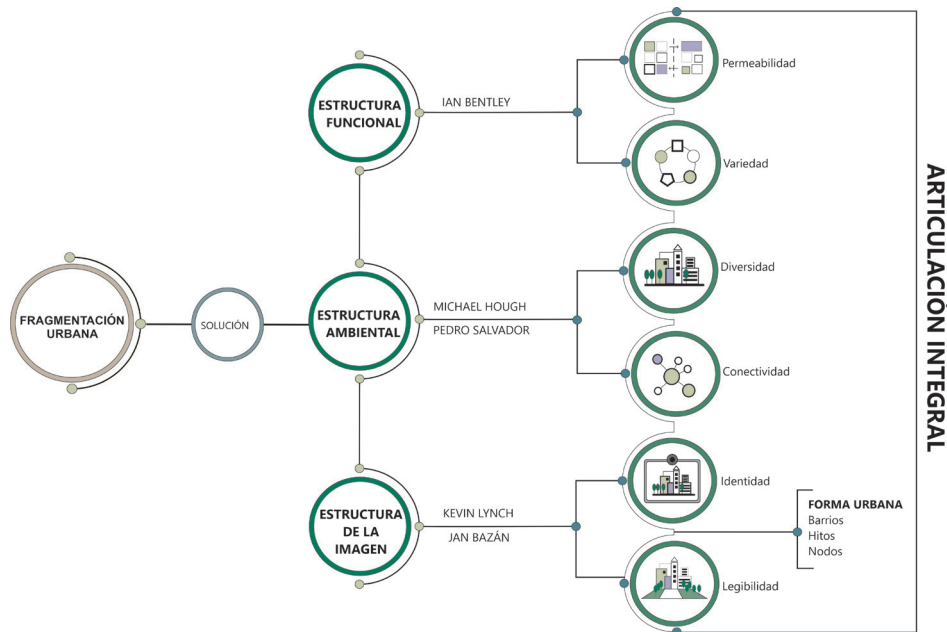


Fig. 06. Cuadro método para reducir la fragmentación urbana por medio de la estructura funcional, ambiental e imagen y sus conceptos. Elaboración propia.

3. Marco urbanístico: Parques San Cristóbal, Primero de Mayo y su entorno

La formulación del marco urbanístico, permitió diagnosticar tres tipos de fragmentación que se abordaron desde aspectos como: el funcional, el ambiental y el de imagen. Estos definieron las problemáticas encontradas. A continuación, se expone el contexto del área de intervención y los tipos de fragmentación del sector.

3.1 Situación de los parques con respecto a la ciudad

En la ciudad de Bogotá, los Parques San Cristóbal y Parque Primero de Mayo, ambos de carácter metropolitano son considerados unas de las unidades más grandes recreacionales del Sur-Oriente de la ciudad. Estos tienen una ubicación privilegiada y estratégica por su cercanía a los cerros orientales y al Río Fucha, los cuales forman parte de la Estructura Ecológica Principal.

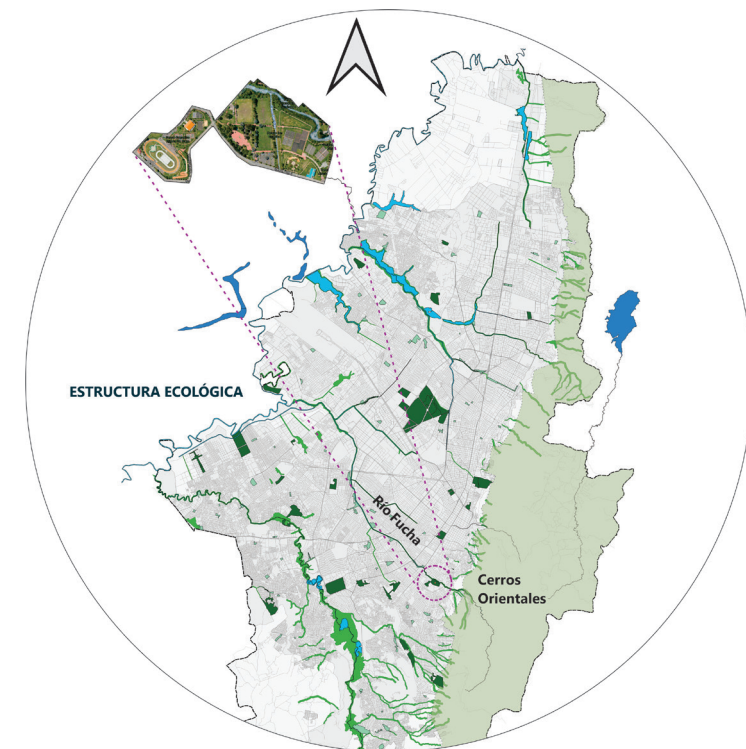


Fig. 07. Localización de los parques con respecto a la ciudad. Elaboración propia.

3.2 Ubicación del sector de estudio

Pertenecen a la localidad de San Cristóbal y a la Unidad de Planeamiento Zonal (UPZ) 33 – El Sosiego - Decreto No. 382 del 23 de noviembre de 2004. Ambos parques se encuentran divididos por el eje de la calle 18 sur. Para esta investigación, se toma como estudio el tramo comprendido entre: al norte por la calle 11 sur, al oriente por la transversal 1 E, al sur por Avenida Primero de Mayo y al occidente la carrera 6 s. Al interior del polígono se encuentra el Río Fucha, que en este tramo se llama Río San Cristóbal, de carácter metropolitano.

3.3 Fragmentación funcional

La fragmentación funcional se identificó a través de la forma como fue evolucionando la trama urbana, la cual va de la mano con la evolución de la historia. Los primeros barrios obreros fueron implantados en el sector dando inicio al desarrollo de la ciudad al sur oriente de Bogotá (Alcaldía Mayor de

UPZ 33 - SOSIEGO



Fig. 08. Plano de localización del sitio. Elaboración propia.

Bogotá, 2020). Estos barrios definieron las áreas destinadas a los parques, tal como lo muestra el año 1958. En 1980 por el aumento de la pobreza y el desplazamiento surgieron nuevos barrios alrededor (Alcaldía Mayor de Bogotá, 2020), los cuales se fueron adaptando al Río Fucha limitando la superficie de la ronda y restando su área verde. La necesidad de vivienda en 1998, hace que surjan nuevas agrupaciones multifamiliares, lo cual provocó que el área del Parque Primero de Mayo se redujera notablemente y se crearan unas supermanzanas destinadas a vivienda unifamiliar y multifamiliar, las cuales limitan la permeabilidad hacia los parques. El estado actual nos demuestra, que aún se conservan los barrios obreros del sector y que el Parque Primero de Mayo no ha sufrido cambios. Sin embargo, en el Parque San Cristóbal hacia el borde de la calle 18 Sur han construido nuevas edificaciones como el Centro de la Felicidad, para activar la recreación en el sector, sin tener en cuenta que la implantación de este equipamiento, ha reducido una parte importante del área verde de la superficie y ha afectado sus valores ambientales, debido a la tala de árboles. En consecuencia, la fragmentación funcional se genera en la forma inadecuada de la evolución de la trama urbana, la cual con el tiempo muestra cómo se fue subdividiendo la superficie verde hasta reducir su área en un 64%. Este factor ha ocasionado que estas dos estructuras verdes produzcan una lectura deficiente y desintegrada entre sí.

El desarrollo urbano que ha tenido la trama urbana a través de los años, ha afectado la accesibilidad hacia los parques. De oriente a occidente, existe

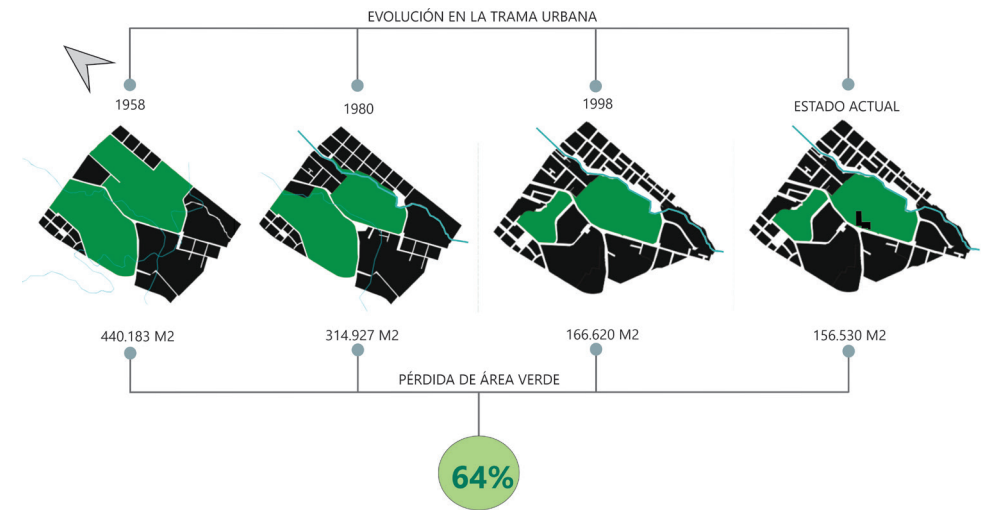


Fig. 09. Desarrollo de la trama urbana, el cual subdividió la superficie de los parques. Tomado de <https://cartografia.bogotaendocumentos.com/mapa>. Elaboración propia.

conexión con la Avenida Primero de Mayo y calle 11 Sur, pero carece de permeabilidad transversalmente de sur a norte. Todo esto, es debido a que el Río Fucha se ha proyectado urbanísticamente como una barrera que no permite la accesibilidad entre el barrio La María y el barrio Velódromo, en vez de proyectarse como un punto estratégico de comunicación para la movilidad hacia el interior del barrio (ver Fig.010).



Fig. 10 Esquema de fragmentación urbana. Elaboración propia.

En la ronda del Río Fucha, la manzana del costado occidental, impide que exista una relación directa con el Parque San Cristóbal. Las construcciones implantadas en el espacio carecen de planeación urbana, algunas ocupando la ronda de protección ambiental. Es así como, las edificaciones no ayudan a la permeabilidad y aprovechamiento de la ronda por parte de las personas, sino que al contrario generan inseguridad al interior por las culatas que miran hacia el río, tal como se ilustra en la Fig.11.

La relación de los parques con el entorno construido también es deficiente. Las supermanzanas adyacentes no generan comunicación hacia el interior del barrio, tal como se observa en la Fig.12. La movilidad vehicular no es directa y el peatón no cuenta con andenes definidos para caminar. Por otro lado, estas supermanzanas proveen de espacios sin urbanizar, lo que aportaría para mejorar la edificabilidad del sector, ya que actualmente se encuentran ocupadas por parqueaderos que no producen actividad y apropiación.



■ Construcciones existentes
..... Ronda del río Fucha

Fig. 11. Relación fragmentada entre el Río Fucha y las edificaciones.



Fig. 12. Relación fragmentada entre el entorno construido y el Parque San Cristóbal. Via carrera 2ª.

3.4 Fragmentación ambiental

En términos ambientales, la arborización del sector de estudio cuenta con un aproximado de 3.270 ejemplares según el Sistema de Información para la gestión del arbolado urbano (SIGAU) del Jardín Botánico de Bogotá, los cuales se encuentran distribuidos en el espacio por zonas, como lo muestra la Fig.13. Este sitio tiene un potencial importante para integrarlo a la Estructura Ecológica Principal, por ser eje de conexión ambiental con los cerros orientales de Bogotá a través del Río Fucha. La variedad de árboles existentes en la ronda del Río y del Parque San Cristóbal, ofrecen una oportunidad de conexión natural y de diversidad en sentido oriente-occidente.

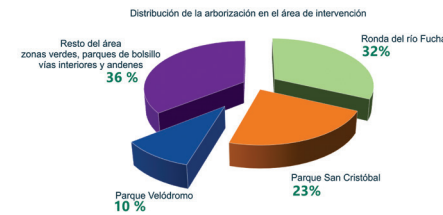


Fig. 13. Porcentajes de cantidad de árboles en el espacio. Basado en el SIGAU del JBB. Elaboración propia.



Fig.14. Imagen arborización ronda Río Fucha y Parque San Cristóbal.

Sin embargo, la fragmentación funcional antes descrita, resultado de la lectura desintegrada de los parques, ha generado una desconexión ambiental al sistema verde en términos de flujos de fauna y ecología. La conexión que existe de oriente a occidente no se genera de norte a sur. Las áreas verdes (parques metropolitanos, parques de escala local, separadores y andenes verdes) funcionan de manera individual y no dentro de una estructura ambiental que conecta todo con el entorno (ver Fig. 15).



Fig. 15. Plano de áreas verdes sector de estudio y arborización existente. Tomado del SIGAU del JBB. Elaboración propia.

Las masas de árboles predominantes se encuentran sobre la ronda del Río Fucha, permeándose algunas hacia el Parque San Cristóbal. No obstante, la mayoría de árboles se encuentran ubicados de forma dispersa en el contexto. La arborización sobresale por ser de carácter exótico, por lo que el sitio carece de vegetación de calidad. Todo lo anteriormente dicho, produce una fragmentación ambiental por falta de una estructura integradora.



Fig. 16. Esquema Fragmentación ambiental. Elaboración propia.

3.5 Fragmentación de la imagen

La imagen del sector es en parte el resultado de la norma que lo rige. En el caso estudio, es la Unidad de Planeamiento Zonal (UPZ) 33- Sosiego, la cual da las pautas de organización de usos y alturas. Este Decreto preserva el uso residencial, pero limita el comercial y dotacional solo a proponerse en las vías principales del sector (Alcaldía Mayor de Bogotá, Decreto No. 382 Unidad de Planeamiento Zonal UPZ, 2004), sin tener en cuenta las actividades que se generan al interior del barrio.

Por otro lado, la edificabilidad es también limitada. Las alturas permitidas oscilan entre 2 y 4 pisos como máximo con un índice de ocupación entre 0,60 y 0,75 y de construcción entre 1,20 y 3,00 y una tipología edificatoria continua.

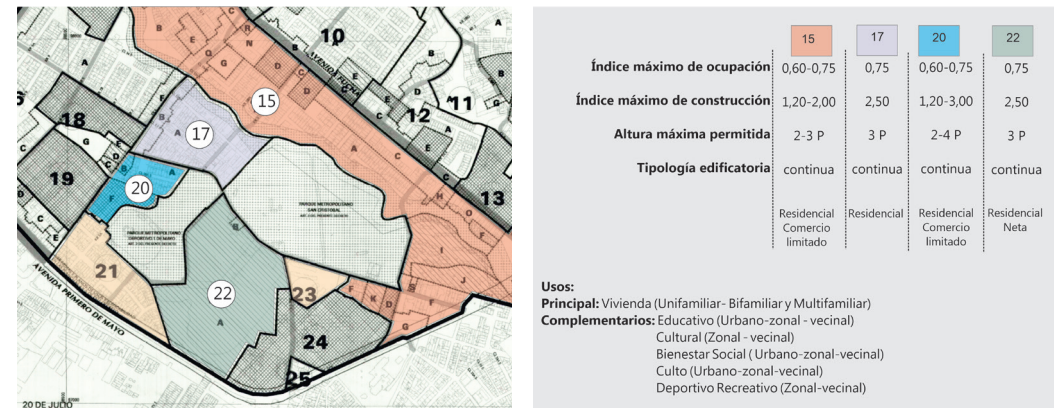


Fig. 18. Zonificación tipologías edificatorias por sectores. Tomado del Decreto No. 382 – 23 de noviembre de 2004.

Sin embargo, la estructura de la norma no es la apropiada para el sector. La exigencia de alturas entre 2 a 4 pisos y la tipología continua no responde adecuadamente al perímetro urbano que deberían tener estas dos estructuras verdes, las cuales actualmente tienen una imagen monótona y desordenada, tal como se observa en la Fig. 19 perfil de la calle 18 sur. Por otro lado, la construcción de solo conjuntos residenciales con cerramientos ha generado falta de vitalidad por la carencia de espacios urbanos que permitan a las personas interactuar produciendo inseguridad al caminar por la calle.

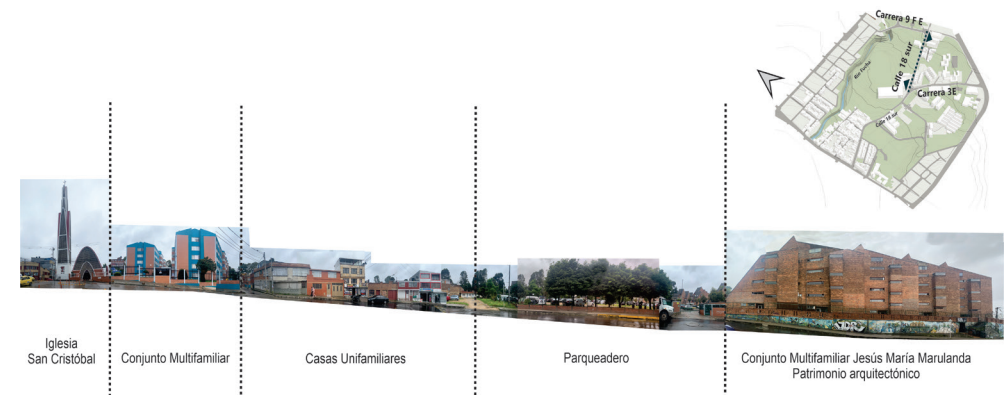


Fig. 19. Perfil Calle 18 sur entre carrera 9F y 3E. Elaboración propia.

Es así como, esta fragmentación se produce por una coexistencia y superposición de la imagen, que carece de un patrón ordenador y de elementos singulares que generan una imagen reconocible y de carácter identitario. Las fachadas de las edificaciones se construyeron a partir de intervenciones individuales, desordenadas, discontinuas y sin estética.

4.Resultado: proyecto de diseño urbano

El proyecto de diseño urbano da respuesta a los tipos de fragmentación expuestos en el marco urbanístico e implementa el método de articulación integral. A continuación, se explica la aplicación de las estructuras y los logros obtenidos.

4.1 Estructuración del espacio urbano: aplicación del método de articulación integral

La estructura funcional se formuló por medio de los conceptos de permeabilidad y variedad, los cuales se complementan en la trama urbana al aumentar las conexiones y los usos mixtos (Ver Fig.20 - Estructura funcional). En el proyecto urbano estos conceptos se emplearon de la siguiente forma:

Para mejorar la permeabilidad norte a sur se proponen dos vías que logran una conexión adecuada. La primera vía es la carrera 2ª sur que conecta la Avenida Primero de Mayo con la calle 18 sur y la segunda la carrera 5ª sur, que conecta la calle 18 sur y la calle 11 sur. La proyección de estas vías permitirá una mayor accesibilidad al interior del barrio y por consiguiente a los parques.

Para que exista variedad en el sector se proponen usos mixtos entre los cuales se contemplan: el uso de vivienda para incrementar la edificabilidad, el uso comercial en la carrera 2ª sur y en puntos estratégicos al interior del barrio para mejorar la vitalidad, y por último el dotacional, un equipamiento cultural, que conecta todo el contexto.

La estructura ambiental se formuló por medio de los conceptos conectividad y diversidad, los cuales buscan recuperar el espacio verde perdido e integrar el entorno ambiental al contexto. De esta manera, se genera una lectura arti-

culada y diversa (Ver Fig.20 - Estructura Ambiental). En el proyecto urbano estos conceptos se aplicaron de la siguiente forma:

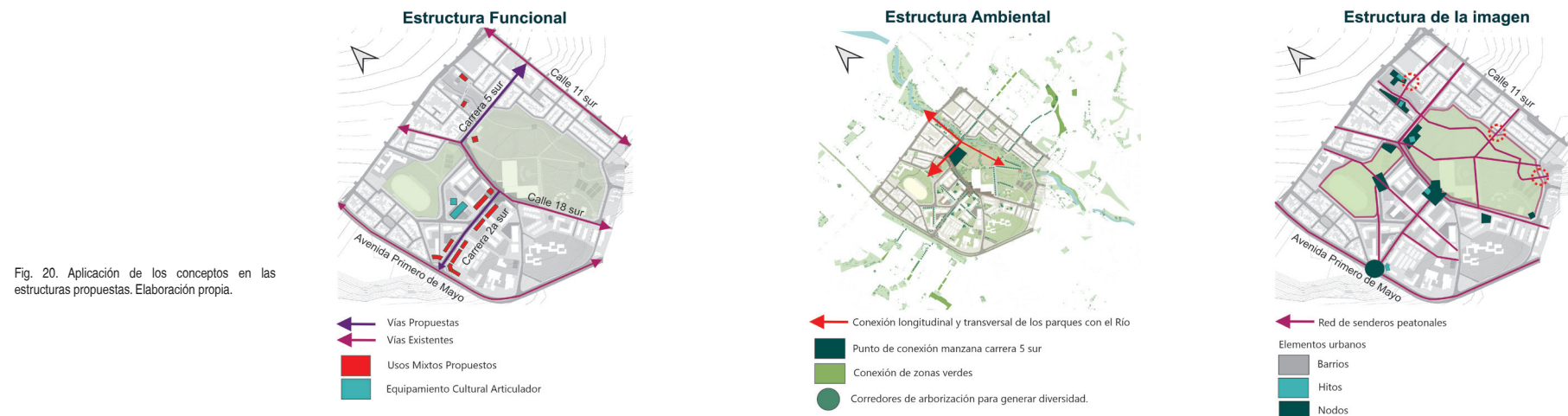
La conectividad se produce a partir de la unión de los parques entre sí y con la ronda Río Fucha por medio de la apropiación la manzana de carrera de 5 sur con calle 18 sur. Esta intervención crea un punto de articulación del área verde, que antes se daba de manera tangencial. Por otro lado, la propuesta también plantea, que el área verde se permee hacia el interior de las manzanas alrededor de los parques produciendo una estructura relacionada y conectada entre sí ambientalmente.

La estructura ambiental se complementa con el concepto de diversidad al proponer arborización con especies nativas que permitan los flujos de fauna. Es así como, la intervención desarrolla un sistema ecológico sostenible.

La estructura de la imagen se formuló por medio de los conceptos de legibilidad e identidad, los cuales buscan mejorar el reconocimiento y la familiaridad a través de la articulación con los elementos de la ciudad para así producir una imagen continua y organizada (Ver Fig. 20 - Estructura de la imagen). En el proyecto urbano estos conceptos se aplicaron de la siguiente forma:

La legibilidad se propone al crear una red peatonal reconocible para las personas, que conecte los espacios urbanos existentes y propuestos con el interior de los parques.

Se potencia la imagen por medio del concepto de identidad proponiendo elementos singulares que se convierten en puntos de referencia para el usuario. Los nodos propuestos como plazoletas se transforman en puntos de concentración. Estas intervenciones hacen que el espacio urbano produzca apropiación y sentido de orientación en las personas.



A continuación, se puede observar la propuesta de diseño urbano integral y el conjunto de intervenciones antes descritas. En los siguientes apartados se describe cada una en detalle.

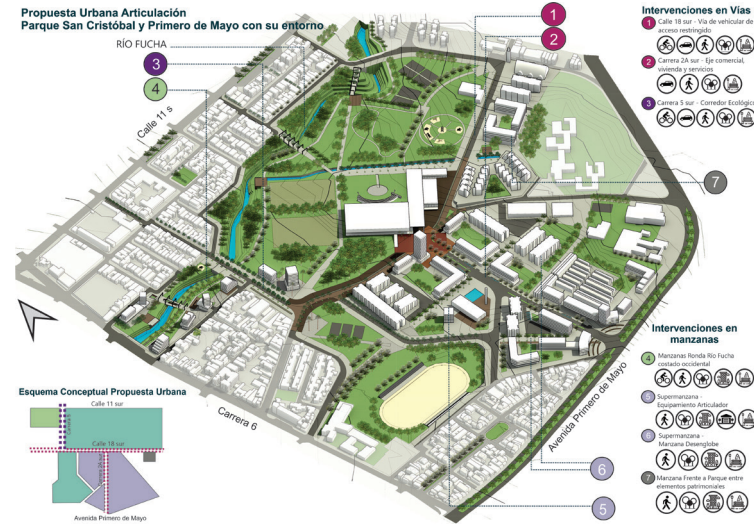


Fig. 21. Propuesta de diseño urbano. Elaboración propia

4.2 Conexión de la trama urbana por medio de una estructura funcional

La conexión de la trama urbana por medio de una estructura funcional se llevó a cabo de la siguiente manera:

La calle 18 sur, vía que desarticulaba los parques se convierte en el eje integrador del proyecto urbano al transformarla en una de acceso vehicular restringido, con andenes amplios donde se da importancia al peatón y a la movilidad sostenible.

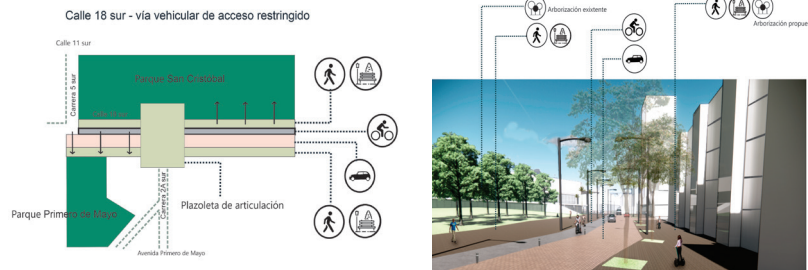


Fig. 22. Esquema conceptual diseño urbano calle 18 sur. Elaboración propia.

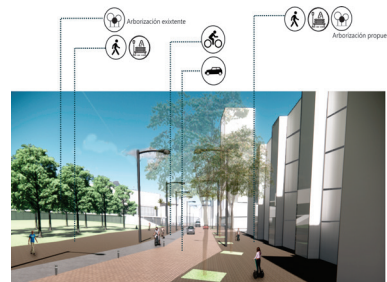


Fig. 23. Propuesta urbana calle 18 sur. Elaboración propia

La carrera 2ª sur conecta la calle 18 sur con la Avenida Primero de Mayo. Se convierte en vía vehicular de doble carril que ofrece nuevas actividades, lo que genera variedad. La estrategia consiste en proponer nuevos usos comerciales y de servicios en los primeros pisos de las edificaciones.

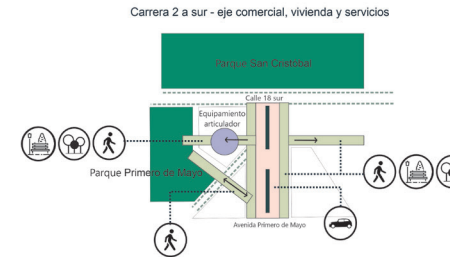


Fig.24. Esquema conceptual diseño urbano carrera 2ª sur. Elaboración propia.



Fig.25. Esquema conceptual diseño urbano carrera 2ª sur. Elaboración propia.

La carrera 5 sur conecta la calle 18 sur con la calle 11 sur. Esta vía vehicular que conecta el barrio de sur a norte, ofrece al peatón un corredor natural apto para caminar acompañado de mobiliario urbano que permite a las personas disfrutar del paisaje. Es así como se convierte en el eje de integración directa con Río Fucha, con el Parque San Cristóbal y con el barrio la María.

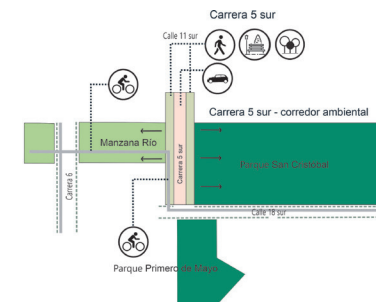


Fig.26. Esquema conceptual diseño urbano carrera 5 sur. Elaboración propia.

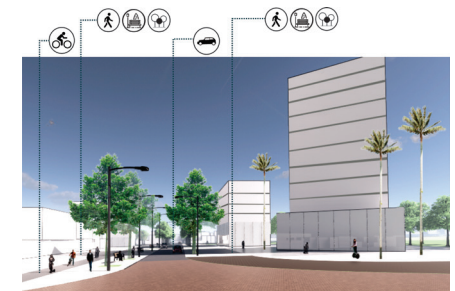


Fig. 27. Propuesta urbana Carrera 5 sur. Elaboración propia.

En la manzana del costado occidental, que forma parte de la ronda del Río Fucha (Manzana Río), se plantea recuperar la ronda por medio de un espacio urbano que articule el construido con el natural y se integre con el cuerpo de agua. El río deja de ser una barrera donde los barrios La María y el Velódromo se comunican transversalmente por medio de un puente peatonal, senderos peatonales y ciclorrutas.



4.3 Integración del entorno natural dentro de una estructura ambiental

La estructura ambiental a partir de los conceptos de conectividad y diversidad busca fortalecer la relación de los parques San Cristóbal y el Velódromo en todas las escalas urbanas. Es por esto, que se consolida la conexión con los cerros orientales, la estructura ecológica principal y su entorno inmediato. La estrategia consiste en proponer corredores verdes en sentido transversal de norte a sur para complementar la conexión ambiental existente de oriente a occidente, la cual es dada por la arborización de la ronda del Río Fucha. De esta manera se produce energía y se conforman ejes ecológicos por donde se mueve la vida animal a través de corredores migratorios.

Propuesta Estructura Ambiental Parque San Cristobal y Primero de Mayo con su entorno



Fig. 30. Propuesta estructura ambiental. Elaboración Propia

La otra estrategia consiste en complementar la arborización existente con árboles nativos en las nuevas zonas urbanas propuestas. La escogencia de las especies es muy importante para la diversidad, por lo que se proponen especies nativas que le den carácter identitario al espacio planteado.

La propuesta paisajística se formuló teniendo en cuenta el porte, la copa y el lugar de emplazamiento de la especie. Así como también, que la arborización produzca estéticamente ambientes agradables y llenos de confort para el peatón.

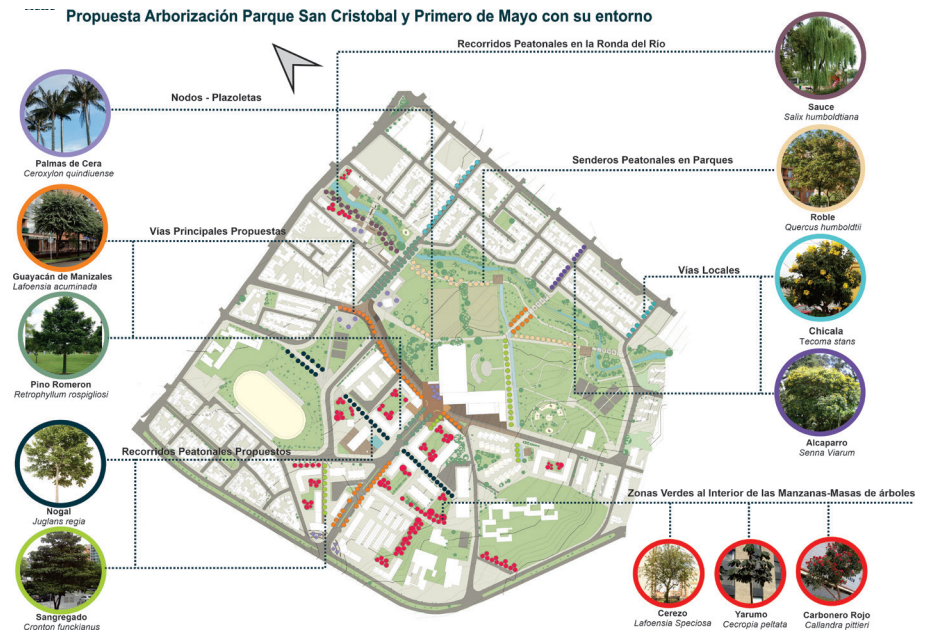


Fig. 31. Propuesta de arborización. Elaboración Propia.

4.4 Articulación de los elementos urbanos por medio de una estructura de la imagen

La estructura de la imagen se propone al articular los elementos urbanos. La estrategia consiste en mejorar la imagen del lugar implementando un espacio urbano organizado y rítmico estéticamente, para lo cual se realizan tres intervenciones:

Se propone un circuito de senderos peatonales legibles y articulados que direccionan a las personas a moverse de manera clara y libremente en el espacio urbano. Estos recorridos se encuentran acompañados de escenarios que ofre-

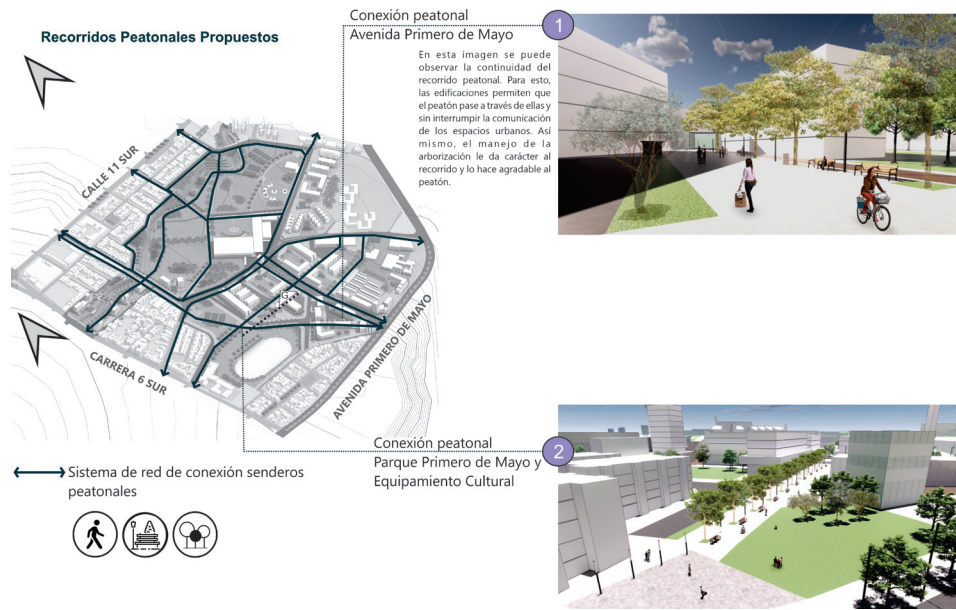


Fig. 32. Circuito senderos peatonales. Elaboración propia

cen vegetación propuesta, mobiliario urbano y nuevas tipologías de edificación, lo que hace que el peatón pueda disfrutar el caminar, recordar el espacio y apropiarse del lugar, tal como se observa en la Fig. 32.

La propuesta de nodos urbanos consiste en potenciar la imagen del lugar, a partir de los recorridos peatonales y las nuevas vías propuestas. Estos puntos estratégicos de articulación con los demás elementos urbanos se definieron espacialmente por medio del diseño de plazoletas, cruces de comunicación transversal y nuevos equipamientos para el lugar (ver Fig. 33).

Los elementos singulares reflejan un cambio de imagen para el sector. Los edificios planteados en el proyecto urbano se caracterizan por ser de gran altura entre 8 y 15 pisos de alto. Todo esto, con el propósito de que sean identificables desde cualquier punto visual y sirvan de referencia para la movilidad tanto peatonal como vehicular.

5. Conclusión

Dadas las complejidades que requiere la ciudad actual en términos de estructura, funcionalidad, usos, relaciones, entre otros, se hace necesario anticipar a su construcción y a su propio desarrollo una mirada que aborde globalmente el planeamiento urbano. Para esto, se debe considerar en áreas medianamente amplias soluciones que brinden al espacio urbano diferentes concesiones integrales y diferentes ópticas, como en este caso en particular que se trataron aspectos como el funcional, el ambiental y el de imagen. La formulación global es importante para reducir los problemas de fragmentación y para garantizar el crecimiento de la ciudad de forma ordenada y estructurada. Esta visión permite relacionar correctamente los elementos urbanos entre sí y posibilita la planeación integral tanto de la pieza urbana, como de la pieza urbana con la ciudad.

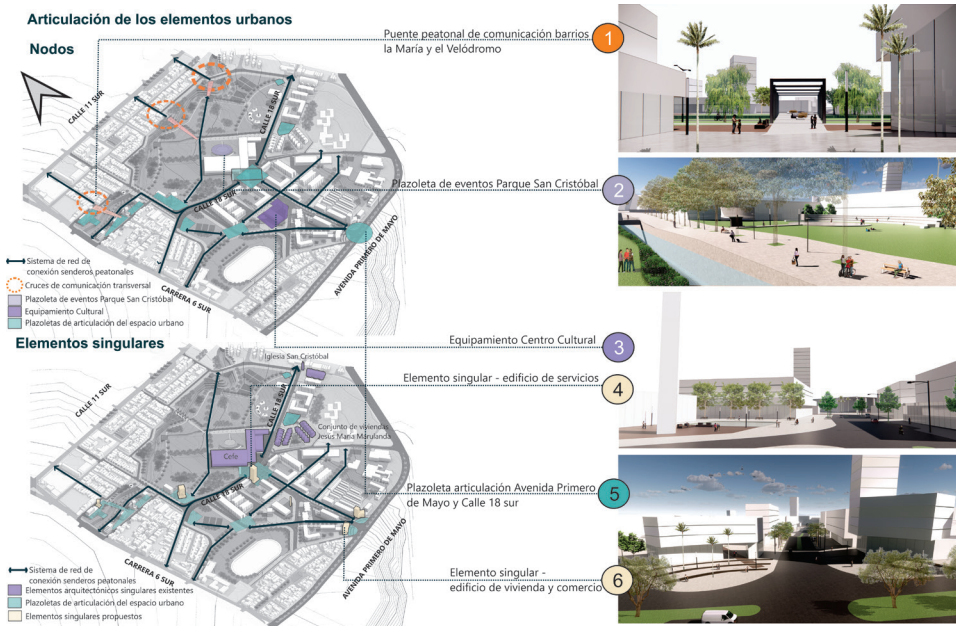


Fig. 33. Articulación de los elementos urbanos. Elaboración propia.

Bibliografía

Alcaldía Mayor de Bogotá. (28 de Febrero de 2021). Alcaldía Local de San Cristóbal. Obtenido de <http://www.sancristobal.gov.co/milocalidad/parque-velodromo-primero-mayo> (Consulta: 28/02/2020).

Alcaldía Mayor de Bogotá. Decreto No. 382 Unidad de Planeamiento Zonal UPZ. (2004).

Alcaldía Mayor de Bogotá (25 de junio de 2020). Secretaria de cultura, recreación y deporte. Obtenido de <https://www.idct.gov.co/es/breve-reseña-historica-de-la-localidad-de-san-cristobal> (Consulta: 28/02/2020).

BAZÁN, J. (1984). Manual de criterios de diseño urbano. México: Trillas S.A.

BENTLEY, I. (1999). Entornos vitales: hacia un diseño urbano y arquitectónico más humano. Barcelona: Gustavo Gili.

COMMONER, B. (1971). The Closing Circle: Nature, Man and Technology. New York: Alfred A. Knopf.

HOUGH, M. (1998). Naturaleza y ciudad: planificación urbana y procesos ecológicos. Barcelona: Gustavo Gili.

LYNCH, K. (1998). La imagen de la ciudad. Barcelona: Gustavo Gili.

NASSELLI, C. (1990). El diseño del paisaje. Escala No. 153.

SALVADOR, P. (2003). Planificación verde en las ciudades. Barcelona: Gustavo Gili.

ALVAREZ OVALLE, Clara Patricia
Universidad Nacional de Colombia
Maestría en Diseño Urbano
clalvarezo@unal.edu.co

