

CONURBACION EN EL BORDE SUR – ORIENTAL DEL MUNICIPIO DE CHIA

**LINEA DE INVESTIGACION
COMPONENTE DE HABITAD Y DESARROLLO URBANO AMBIENTAL**

**YOLANDA CATALINA ROSALES PAREDES
SAMAEL SANDOVAL**

**UNIVERSIDAD SANTO TOMAS DE AQUINO
FACULTAD DE ARQUITECTURA**

TUNJA

2014

CONURBACION EN EL BORDE SUR – ORIENTAL DEL MUNICIPIO DE CHIA

**YOLANDA CATALINA ROSALES PAREDES
SAMAEL SANDOVAL**

Trabajo de grado presentado para optar al título de Arquitecto

Director

JOSE JOAQUIN MAYORGA

Magister en Planeación urbana y regional

UNIVERSIDAD SANTO TOMAS DE AQUINO

FACULTAD DE ARQUITECTURA

TUNJA

2014

Nota de aceptación

Arq. Joaquín Mayorga

Director de Proyecto

Jurado

Jurado

SAMAEL SANDOVAL

Este proyecto está dedicado a mis allegados quienes me han educado en los valores de responsabilidad y perseverancia...

CATALINA ROSALES

Este trabajo es dedicado principalmente a mi familia quien con su esfuerzo, trabajo y dedicación me han formado como persona íntegra y han hecho que mi formación profesional vaya guiada por el camino indicado.

CONTENIDO

1.	INTRODUCCIÓN.....	122
2.	IDENTIFICACION DE LA SITUACION PROBLEMA.....	133
2.1.	SOCIAL.....	133
2.2.	ECONOMICO.....	133
2.3.	URBANO.....	144
2.4.	ARQUITECTONICO.....	144
2.5.	AMBIENTAL.....	155
3.	PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA.....	166
4.	CONTEXTO.....	18
4.1.	DEFINICION DEL CONTEXTO:.....	19
4.2.	DESCRIPCION DEL CONTEXTO.....	20
5.	DIAGNÓSTICO.....	222
6.	PREGUNTA DE INVESTIGACION.....	244
7.	OBJETIVOS.....	255
7.1.	OBJETIVOS GENERAL.....	255
7.2.	OBJETIVOS ESPECIFICOS.....	255
8.	JUSTIFICACION.....	266
9.	CONCEPTO.....	280

10. MARCO TEORICO	290
10.2 CONFIGURACIÓN DE LAS ACTUALES CONURBACIONES Y SU INCIDENCIA AMBIENTAL	29
10.3 SOBRE LA ANATOMÍA DE LAS CONURBACIONES ACTUALES.....	30
10.4 PROPUESTAS PARA RECONVERTIR LA SITUACIÓN ACTUAL HACIA BASES MÁS SOSTENIBLES	32
11. MARCO CONCEPTUAL.....	355
11.1 CIUDAD	35
11.2 CUADRICEFALIA URBANA	37
11.3 PRIMACÍA URBANA	37
11.4 CONURBACIÓN.....	38
11.5 CIUDAD – REGIÓN.....	39
11.6 CORREDORES URBANOS	39
11.7 CONURBACIÓN:.....	40
11.8 EL ESPACIO PÚBLICO, CIUDAD Y CIUDADANÍA	41
12. MARCO REFERENCIAL	43
12.1 ANÁLISIS FÍSICO-ESPACIAL CONURBACIÓN ENVIGADO – MEDELLÍN .	43
12.2 LONDRES	44
12.3 PLAN MAESTRO DE PARQUES LINEALES.	46
12.4 LA CONURBACIÓN COQUIMBO – LA SERENA.....	48
13. ESTADO DEL ARTE	523
14. METODOLOGIA.....	545

15. PROYECTO	567
15.1 ALCANCE DEL PROYECTO.....	567
15.2 JUSTIFICACION DEL LUGAR Y LOTE DE INTERVENCION	58
15.3 PROPUESTA	59
16. CONCLUSIONES	73
17. BIBLIOGRAFIA.....	74

ILUSTRACIONES

FIGURA N° 1	Ilustración de la implantación	56
FIGURA N° 2	Polígono de Intervención.....	58
FIGURA N° 3	Visualización en 3D.....	59
FIGURA N° 4	.....	60
FIGURA N° 5	.....	60
FIGURA N° 6	.....	61
FIGURA N° 7	.....	61
FIGURA N° 8	.....	62
FIGURA N° 9	.....	62
FIGURA N° 10	.....	63
FIGURA N° 11	.....	63
FIGURA N° 12	.....	64
FIGURA N° 13	.....	64
FIGURA N° 14	.....	65
FIGURA N° 15	.....	65
FIGURA N° 16	.....	66

FIGURA N° 17.....	66
FIGURA N° 18.....	67
FIGURA N° 19.....	67
FIGURA N° 20.....	68
FIGURA N° 21.....	68
FIGURA N° 22.....	69
FIGURA N° 23.....	69
FIGURA N° 24.....	70
FIGURA N° 25.....	70
FIGURA N° 26.....	71
FIGURA N° 25.....	71
FIGURA N° 28.....	72
FIGURA N° 29.....	72

TITULO

CONURBACION URBANA EN EL BORDE SUR – ORIENTAL EN LA CIUDAD DE CHIA – CUNDINAMARCA

1. INTRODUCCIÓN

La conurbación y posterior invasión del comercio metropolitano han despojado a Chía de su carácter cultural, la ciudad es la máxima construcción social, es producto y lugar de la historia, es decir, que las relaciones sociales que en ella se producen, expresan su etho social. Para Jordi Borja, urbanista español, la ciudad se define por su espacio público, este es por definición la esencia misma de la ciudad, en él se expresa no sólo la calidad de vida, sino la calidad de su ciudadanía.

El planteamiento de un parque lineal y comercial en el que coexistan tanto los habitantes del municipio como la población flotante y se relacionan, se convertirá en un escenario de expresión de la cultura. El espacio público es el escenario por excelencia para el encuentro, el debate, el conflicto, la protesta y para el ejercicio y la Igualdad. En él se construye la identidad y la pertenencia al territorio.

2. IDENTIFICACION DE LA SITUACION PROBLEMA

2.1. SOCIAL

Debido a la influencia poblacional flotante Chía se ha convertido en una CIUDAD DORMITORIO, en donde el 70 % de la comunidad es foránea, y no correlacionan el crecimiento particular con el general, ya que ellos no están vinculados a las dinámicas del municipio, generando poco sentido de pertenecía y fragmentación social con la población nativa.

2.2. ECONOMICO

En cuanto a lo económico se ha evidenciado un bajo crecimiento respecto al gran auge de comercio de tipo metropolitano que existe en Chía, ya que las afluencias económicas no están relacionadas, con la ciudad sino con la capital Bogotá, ya que Chía se ha convertido en un municipio dormitorio y la comunidad foránea no genera grandes ciclos económicos en su entorno comercial.

Debido a la conurbación que se vive en la actualidad en Chía se han ejercido sistemas de comercio paralelo a la vía, esto des configura la planeación inicial del municipio y produce comercio inculto que llega a invadir el centro histórico, zona de resguardo patrimonial.

Esta conurbación ha llevado a Chía por la pendiente a una sostenibilidad local cada vez más dependiente y por lo tanto globalmente insostenible.

2.3. URBANO

Se percibe, una fragmentación entre el casco urbano y su entorno rural, ya que el comercio inculto se construyen por efecto de la conurbación a los alrededores de la ciudad, no aportan despliegue de vías y compromiso urbanístico que agrupen las dos partes del municipio; se observa falta de planificación ya que no existen conexiones entre un lugar y otro.

Se puede descifrar que Chía cuenta con una morfología física de un pueblo pero con la dinámica urbana de una ciudad.

Además de lo anterior se ha generado un comercio inculto dedicado a atender únicamente las necesidades de estas personas de origen foráneo, creando congestión en los lugares residenciales del casco urbano, que está siendo mezclado en un marco de impacto comercial alto, ya que allí se vivencia lugares de ocio y diversión nocturna

2.4 ARQUITECTONICO

Sobre lo arquitectónico se vislumbra, un aspecto de congestión urbana, dado que Chía no cuenta con infraestructura apropiada, para soportar y dar abasto con la dinámica que ejerce Bogotá sobre la Ciudad.

2.5. AMBIENTAL

Se identifica, una perdida sensible de habitantes foráneos, dado a las inundaciones que se prolongan en la ciudad de Chía, debido a la cercanía de las construcciones con el rio Bogotá.

3. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

La lógica de la ciudad moderna, convirtió el espacio público en residual, dedicado al tránsito y la movilidad y lo despojó de su poder simbólico, de su poder de narrar la historia de la ciudad. El espacio público es el espacio de todos, significa valoraciones colectivas, evoca memorias sociales y simboliza anhelos compartidos, para Jairo Chaparro, autor del libro “Políticas y Gestión para la Sostenibilidad del Patrimonio Urbano” “quién diseña avisa futuros, quién diseña tiene la oportunidad de prefigurar espacios otorgándoles derecho al significado, para que en ellos los seres humanos se puedan reconocer e identificar”.

La ciudad moderna, en su lógica de globalización, competitividad económica, desarrollo tecnológico y sumida en el consumo, trajo consigo la desterritorialización, la internacionalización. Hablamos hoy de los “no lugares” y ello se evidencia en la enorme conflictividad social y las múltiples violencias de la sociedad.

Pensar y planificar la ciudad, requiere otras categorías de análisis, que permitan al arquitecto, al planificador de la ciudad, a quien ordena y administra el territorio comprender que intervenir el espacio público, significa regenerar e intervenir la vida de la ciudad, regenerar la relación hombre-territorio, re plantear el espacio público revitaliza las relaciones sociales y posibilita la apropiación del espacio y la construcción de la identidad.

La ciudad, es la máxima expresión de la cultura, la construcción más importante del hombre, en ella se habita, transcurre la vida, se forjan los recuerdos, se sueña el futuro, cuando la despojamos de su valor simbólico la despojamos de su esencia, deja de ser habitada y se vuelve sólo lugar de circulación y comercio.

Nuestro proyecto quiere volver a pensar la ciudad como el espacio vital en el que se construye la sociedad, la cultura, la democracia, el espacio en el que habitan y se relacionan los seres humanos a partir de universos simbólicos y significados compartidos. Si bien es cierto, los fenómenos de hibridación cultural no se pueden contener en la ciudad moderna.

4. CONTEXTO

4.1. DEFINICION DEL CONTEXTO:

Aunque las ciudades nacieron alrededor de centros de interés comercial, religioso y político; hubo otras que, en la edad media, se caracterizaron por estar entre murallas para resguardarse de los conflictos bélicos. En la actualidad, estas características han dado paso a otro fenómeno urbanístico que los expertos definen como conurbación.

“Se trata de la expansión de la ciudad, es decir de la prolongación de la continuidad urbana, una condición que no es buscada pero que cada vez es más frecuente y que hacen por ejemplo que ciudades como Chía esté ligada a Bogotá, limite cercano a uno de los centros de Bogotá que hace que se desdibuje cada vez más”

El crecimiento de la metrópolis toca a las puertas campesinas de Chía y empieza a borrar las fronteras entre lo citadino y lo bucólico, situación que no ha pasado inadvertida para su administración, que entiende la necesidad de proteger los intereses de su comunidad, ante la llegada de una Bogotá problemática.

4.2. DESCRIPCION DEL CONTEXTO

Chía al igual que todos los municipios vecinos de Bogotá, le debe gran parte de su desarrollo urbanístico y económico, precisamente al hecho de ser centro suburbano, con todas las ventajas y problemas que esto significa.

A diferencia de otros municipios de la Sabana, no centra su economía en actividades específicas, más bien se podría decir que su economía está atomizada en muchas actividades, entre las cuales logra sobresalir la floricultura (sin ser la base); a nivel general este fenómeno es muy benéfico para la economía municipal, permitiendo el desarrollo de una gran diversidad de sectores.

La actividad comercial se encuentra claramente diferenciada en dos mercados objetivos, surgidos como respuesta a dos necesidades específicas:

- El comercio local; es el que tiene como objetivo, la oferta de productos y servicios dirigido al consumo de los habitantes del Municipio; por lo general son negocios de carácter familiar, microempresas.
- Los restaurantes especializados en carnes y comidas típicas y los que ofrecen postres y golosinas, acaparan la demanda de los bogotanos.
- Ubicados a lo largo de la autopista norte, sobre la vía a Zipaquirá, en la carretera central del norte (Carrera Séptima) y entre Chía y Cota, la mayoría funcionan únicamente los días viernes, sábados, domingos y festivos generando buen

número de empleos temporales y mano de obra calificada. Como fenómeno se destaca el hecho de que muchas de estas labores, son contratadas con jóvenes universitarios que buscan ingresos adicionales trabajando en la atención a los clientes.

La gran afluencia de público los fines de semana a Chía, ha impulsado la creación de otro tipo de negocios que funcionan como parte de la cadena de distracciones del turista; los parques de diversiones, los centros comerciales, los almacenes de artículos de hogar y los viveros. El parque de Rodeolandia y el almacén Bima fueron los pioneros, al lanzarse hace más de diez años a la conquista del mercado de los bogotanos.

La exigente calidad de la demanda, ha obligado igualmente a que los negocios que ofrecen sus productos se pongan a la altura, lo que ha generado una importante competencia a nivel de atención, variedad y servicio, dejando de lado la competencia de precios.

Toda la expectativa creada por la creciente afluencia de turistas y las posibilidades de mercado regional, llevaron a la creación de “Centro Chía Complejo Comercial”, polo de desarrollo que busca llegar a toda su zona de influencia directa: Chía, Cajicá, Zipaquirá, Sopó y a los visitantes de fin de semana. En buena medida el surgimiento de negocios nuevos, que ofrecen mejor calidad y atención, ha tenido como consecuencia

que el comercio local y tradicional de Chía, replantee su condición, ya que ha perdido buena parte del mercado precisamente por su falta de organización y visión.

5. DIAGNÓSTICO

El municipio se observa una población flotante es el 70% del total de los habitantes, que no están involucrados en las dinámicas generales de la ciudad, ellos no están aportando ni en lo económico, ni en lo cultural, ni en lo social, simplemente están dedicados a descansar en Chía; además de que no existe correlación con la población flotante y la dinámica de Chía, encontramos que en el transcurso del tiempo, esta población, ha sido imán de dinámicas de comercio a gran escala, en la periferia del municipio, creando un comercio inculto, que ha llegado a invadir el caso histórico de Chía.

Lo anterior genera, un problema subyacente, y es una desorganización del comercio, creando un foco de tensión en el acceso al municipio, una actividad que en el sector de la entrada sur oriental de la ciudad, no se encuentra estipulado en los usos del suelo del P.O.T. A partir de esto se diagnostica que “Chía tiene una morfología física de pueblo, pero cuenta con una dinámica urbana de ciudad”.

Problemas de movilidad vehicular y peatonal:

Se observan problemas de tránsito debido a la cantidad de población que llega cada día a vivir a la ciudad tomándola como ciudad dormitorio. Las avenidas variante y Pradilla son las más congestionada debido al tráfico de transporte industrial sumado a la creciente población, y el flujo de visitantes bogotanos atraídos por la gastronomía del municipio.

Chia cuenta con una estructura vial moderna que no responde a todos los servicios, convirtiéndola en un caos, sin darle importancia al peatón, ya que no requiere de espacios públicos.

6. PREGUNTA DE INVESTIGACION

¿Qué estrategias de intervención urbana relacionada con el sistema de movilidad y comercio, pueden contribuir a la solución del problema de espacio público y mitigar los impactos dados debido a la conurbación y sus asentamientos de tipo metropolitano en el municipio de Chía?

7. OBJETIVOS

7.1. OBJETIVOS GENERAL.

Formular una intervención urbana donde haya interrelación adecuada entre el sistema de movilidad, comercial y de espacio público en el borde suroriental del municipio de chía.

7.2. OBJETIVOS ESPECIFICOS.

- Proponer una estrategia de movilidad que resuelva la problemática de congestión y conectividad con Bogotá y el municipio.
- Creación de ejes de distribución claros unidos al plan de espacio público propuesto por el municipio.
- Re ubicar el comercio de tipo metropolitano paralelo a la Av. Pradilla.
- Generar espacio público y zonas verdes que mejoren la calidad del espacio.
- Plantear un esquema básico destinado a la organización de los equipamientos que se dieron debido a la conurbación.
- Reactivar la zona por medio de la peatonalización.

8. JUSTIFICACION

El fenómeno de la conurbación ha traído consigo el desarrollo de lo que los urbanistas de hoy han denominado “ciudad difusa” es decir, ciudad con un acelerado crecimiento urbano con poca planificación, especulación en el precio del suelo y en general en la oferta de bienes y servicios. El municipio de Chía, ha sufrido más que ningún otro los efectos nocivos de la conurbación ya que en este la actividad que se concentra es la actividad comercial de tipo metropolitano y particularmente actividades de dispersión y entretenimiento para los estratos más altos de Bogotá, ello ha convertido el municipio en uno de los más costosos para vivir y con los más altos precios de la tierra.

Pensar el diseño y la planificación de la ciudad desde una intervención de su espacio público, no sólo amplía las posibilidades de competitividad, por ejemplo, incentivando un tipo de turismo cultural, que demanda otro tipo de bienes y servicios de menores costos, pero altamente rentables como son los hostales, cafés, comidas típicas, etc, sino que al devolverle al municipio su identidad cultural este proyecto se convierte en una forma de resistencia desde el espacio físico y cultural frente a los efectos nocivos de la conurbación.

Para el conocido arquitecto Rogelio Carmona, diseñar era materializar la poesía en el espacio. Este proyecto se encamina a fortalecer la formación integral del arquitecto, es decir, que además de diseñar, comprender que la intervención física del

espacio implica al mismo tiempo una intervención económica, social y cultural en la vida cotidiana de la gente que es la que simboliza y usa el espacio físico.

9. CONCEPTO

Se toma como base la idea de ciudad escenario y el pasado histórico de chía (la adoración por la luna) generando una semiología atractiva donde el usuario voluntaria o involuntaria interactúa con el lugar y los demás habitantes.

10.MARCO TEORICO

10.1. IMAGEN DE LA CIUDAD – KEVIN LYNCH – EDITORIAL G G REPRINTS – 2000

Capítulo 1

ESTRUCTURA E IDENTIDAD

Una imagen que es útil para encaminar a una salida, exige el reconocimiento de una puerta como entidad diferenciada, de su relación espacial con el observador y su significado como agujero que permite salir. Estos elementos no son separables, en realidad la identificación visual de una puerta esta consustanciada con su significado como puerta. No obstante, es posible analizar la puerta en términos de identidad de forma y claridad de posición, considerado como elementos anteriores a su significado.

- **SOBRE LA INSOSTENIBILIDAD DE LAS ACTUALES CONURBACIONES Y
EL MODO DE PALIARLA – JOSE MANUEL NAREDO**

10.2 CONFIGURACIÓN DE LAS ACTUALES CONURBACIONES Y SU INCIDENCIA AMBIENTAL

Los problemas de la incidencia de la ciudad sobre su entorno y sobre las propias condiciones de vida de sus habitantes son tan viejos como la ciudad misma. Pero la enorme expansión de las ciudades propia del siglo XX y la mutación observada en su comportamiento, originaron problemas ambientales sin precedentes en dimensión y características. Cuando el creciente proceso de urbanización hace que en este fin de siglo ya cerca de la mitad de la población mundial habite en ciudades, la problemática ambiental de éstas trasciende claramente de los niveles localmente anecdóticos en los que se situaba en el pasado: la calidad de vida, e incluso la supervivencia, de la humanidad estará en buena parte condicionada por su capacidad para conocer y controlar la relación de las ciudades con su medio ambiente. Pues a medida que la población y la urbanización aumentan, las condiciones de vida de las ciudades dependerán cada vez más de la propia habitabilidad de la Tierra. Interesa, pues, reflexionar sobre los rasgos esenciales de la configuración y el funcionamiento de los sistemas urbanos actuales, para poder modernizarlos y reorientarlos.

10.3 SOBRE LA ANATOMÍA DE LAS CONURBACIONES ACTUALES

En lo que concierne a la anatomía, parece obligado indicar al menos sumariamente esa primera ruptura con el modelo de orden que, con diversas variantes, presidió desde la antigüedad hasta el medievo la configuración de las ciudades, ruptura que quedó plenamente formalizada con el plan de la ciudad barroca (Vid. Cap.III “La crisis del orden medieval y las nuevas perspectivas renacentistas”, **[J.M. Naredo,**

1984]. Recordemos simplemente que ésta rompió el antiguo recinto amurallado para desplegarse ya por el espacio abierto, imponiendo el plan geométrico, la perspectiva horizontal y las amplias y largas avenidas, por contraposición a las calles más angostas y curvas y a la configuración más orgánica propia de los antiguos “cascos” medievales. Pues como ya indicamos, el nuevo complejo social y cultural trajo consigo nuevas ideas del espacio y de la ordenación del territorio.

“La práctica urbanística –explican estos autores- trata de racionalizar la nueva localización de las actividades creando polígonos especializados que cumplen una sola función: zonas comerciales, parques empresariales, barrios dormitorio, áreas de ocio especializado o zonas escolares, todas ellas crecientemente alejadas entre sí... En círculo vicioso, las mayores distancias a recorrer exigen más desplazamientos motorizados, que acaban reclamando nuevo espacio a devorar. Un resultado significativo de todo ese proceso de alejamiento de usos es la creciente expansión del espacio urbano al margen ya de la evolución demográfica... Desgraciadamente, las consecuencias de la motorización no acaban ahí. La segregación espacial opera también en la escala del barrio. El tráfico plantea barreras a veces infranqueables entre las dos aceras de una misma calle...”

10.4 PROPUESTAS PARA RECONVERTIR LA SITUACIÓN ACTUAL HACIA BASES MÁS SOSTENIBLES

Cualquier intento serio de reorientar el comportamiento de las actuales conurbaciones hacia bases más sostenibles en el sentido fuerte y global antes apuntado, pasa por modernizar su funcionamiento para replantearlo y seguir después con datos en la mano los cambios que se operen en las cantidades de recursos y de territorio que se venían inmolando directa o indirectamente en aras de la sostenibilidad local de las mismas. Para hacer operativo el objetivo propuesto, hace falta definir algún marco de información generalmente aceptado que nos indique si una ciudad camina o no hacia una mayor sostenibilidad local y global o en qué aspectos una ciudad es más sostenible que otra. Cuestiones éstas previas para poder clasificar y evaluar las prácticas que se dicen “sostenibles”, precisando si simplemente tratan de apuntalar la sostenibilidad (y habitabilidad) locales de sistemas que se revelan cada vez más globalmente insostenibles, o si realmente apuntan a mejorar la sostenibilidad global de tales sistemas.

“Una imagen que es útil para encaminar a una salida, exige el reconocimiento de una puerta como entidad diferenciada, de su relación espacial con el observador y su significado como agujero que permite salir...” Kevin Lynch.

El acceso a una ciudad es el primer lenguaje de expresión con el visitante, donde se identifica la necesidad y los puntos de interés, sus problemáticas y beneficios; en

Chía su primer imagen hacia los visitantes demuestra q es una ciudad en crecimiento a nivel de comercio, pero en infraestructura vial está atrasada ya que para su acceso se enfrenta con un gran conflicto vehicular.

“La crisis del orden medieval y las nuevas perspectivas renacentistas”, [J.M. Naredo, 1984].

Al romper los límites geográficos y abrir más espacios públicos, dio paso a que las ciudades metropolitanas en crecimiento invadieran sus municipios aledaños sin ninguna restricción u obligación.

Para hacer operativo el objetivo propuesto, hace falta definir algún marco de información generalmente aceptado que nos indique si una ciudad camina o no hacia una mayor sostenibilidad local y global o en qué aspectos una ciudad es más sostenible que otra. Cuestiones éstas previas para poder clasificar y evaluar las prácticas que se dicen “sostenibles”, precisando si simplemente tratan de apuntalar la sostenibilidad.... (Jose Manuel Naredo)

Chía está en la situación de una balanza, si decide ser independiente o dependiente de Bogotá, o adopta lo metropolitano a bien del municipio sin olvidar su identidad.

A partir de la década de los 60 del siglo pasado, Latinoamérica presencia el recrudecimiento de la problemática referida a la expansión desmedida de sus grandes ciudades, causada por las constantes migraciones poblacionales desde lo rural, generando un consumo desaforado de los entornos medio ambientales que puso peligro inminente la sostenibilidad de los recursos renovables y no renovables.

Para algunos teóricos como Castell y Guiddens, esta situación es propia de los sistemas de producción capitalistas que concentran los bienes y servicios en grandes ciudades, convirtiéndolas en atractivas de la población que busca la resolución de sus necesidades vitales y suntuarias. Para otros existen varias causas que pueden ayudar a explicar el fenómeno, tales como la influencia de las culturas urbanas en las generaciones jóvenes o la presencia de conflictos armados rurales que favorecen los desplazamientos hacia las ciudades. Pero aun siendo tan variadas las causas, el consumo excesivo de las ciudades y su crecimiento sobre municipios aledaños que desempeñaban un importante rol productivo o ambiental, termino por afectar la gran mayoría de aglomerados urbanos tanto de los países industrializados como de los llamados del “Tercer Mundo”, por lo cual la generación de gigantescas conurbaciones se convirtió en asunto de interés planetario, que debía ser resuelto atreves de la puesta en comunicación de diferentes áreas del conocimiento, que solo en su conjunto lograrían dar cuenta del fenómeno estudiado.

11. MARCO CONCEPTUAL

Nuevos fenómenos urbanos han aparecido en las diferentes ciudades a nivel mundial y han traído consigo fuertes cambios y diferentes patrones de concentración urbana, estos fenómenos encierran diversos procesos como la conurbación y la metropolización. En este capítulo se definirán conceptos que hacen parte del proceso de conurbación y teorías que pueden explicar la importancia del espacio en la economía.

La ciudad juega un papel muy importante dentro de éste capítulo, pues es al interior de ella y a su alrededor donde se desarrollan los diferentes procesos que hacen que esté en constante evolución y en ocasiones no sea fácil delimitarla con precisión. A continuación se presentará la definición de ciudad y sus características según autores como Cuervo y González, Richardson entre otros.

11.1 CIUDAD

Cuervo y González (1997:44), se refieren a la economía regional y urbana, las cuales establecen ciertas características propias de la Ciudad como una unidad de análisis económico, unas caracterizan a la Ciudad como un bien complejo de consumo colectivo, donde según la economía política de la urbanización presenta un carácter

plural, puesto que es un bien de consumo final, es un medio de producción y un medio de consumo colectivo.

Uribe (1998:136), presenta otras características de las ciudades que involucran conceptos espaciales, dentro de éstas aparece el tejido económico que hace parte de la teoría de la localización, en la cual se presenta a la Ciudad como una canasta de bienes y servicios específicos por su calidad, costo y versatilidad, en este sentido una Ciudad será propicia para algunas actividades y repulsora para otras, así constituirá puntos en el espacio económico.

Richardson (1973), plantea que la producción, el consumo y la población no se encuentran repartidos en la economía de manera uniforme y continua; tiene en cuenta el porqué de la existencia de ciertos puntos concretos en los que los seres humanos viven y trabajan, la preferencia de un lugar a otro para la construcción de fábricas o empresas, por qué se desarrollan centros de población de diversos tamaños en diferentes puntos del espacio y los flujos de mercancía que son la base del comercio interregional. La teoría económica asume la concentración como la cualidad más importante que puede definir a la Ciudad, siendo la concentración el principio del comportamiento espacial.

11.2 CUADRICEFALIA URBANA

Para este trabajo utilizamos el concepto de conurbación, cómo el fenómeno de absorción de municipios pequeños, aledaños a las grandes urbes que por su expansión los han cooptado, convirtiéndolos en un barrio más, así conserven su autonomía administrativa y que se han redefinido en su carácter cultural por el tipo de actividad que en ellos se concentre, comercial, de rumba, industrial, etc.

El concepto de resignificación simbólica, lo tomamos en la acepción del urbanista Jordí Borja, que plantea que el espacio público debe su existencia a su carácter simbólico, que es otorgado socialmente, en palabras de Borja “el espacio en si mismo, cómo espacio físico es vacío. Es la significación simbólica que otorgan los usuarios de ese espacio el que le da existencia real”

Utilizamos también el concepto de Edgar Morin, sobre la educación del futuro, en el que plantea la necesidad de una formación integral, transdisciplinaria que permita articular un saber a la realidad compleja.

11.3 PRIMACÍA URBANA

Polarización del crecimiento urbano en torno a una sola ciudad mayor, a niveles o escalas superiores a los promedios históricos e internacionales. Gouëset (1998: 52).

La expansión demográfica y física del tamaño de las ciudades, procesos de conurbación, metropolización, constitución de regiones, áreas metropolitanas y megalópolis, son las expresiones de las formas de crecimiento urbano y del cambio presentado a nivel mundial, acompañadas por nuevos fenómenos de crecimiento como la conformación de ciudad región y nuevos corredores urbanos, reflejan los numerosos cambios en el crecimiento y estructuras de las ciudades.

11.4 CONURBACIÓN

Concepto que define el proceso por el cual un área urbana crece a partir de su unión con poblaciones vecinas. Se usó para explicar la manera en que ciudades en crecimiento terminan por integrar a su red urbana a otros lugares menos poblados. La conurbación es un fenómeno producto de la industrialización y el acelerado crecimiento de la población urbana.

Esta nueva forma de organización de poblamiento se ha utilizado para señalar las nuevas ciudades región que cortan la oposición del campo-ciudad y conducen a entidades de grandes dimensiones que están interconectadas, compuestos por varios centros y por diferentes vías de comunicación de grandes ciudades. (Cuervo y González, 1997:130).

11.5 CIUDAD – REGIÓN

Es aquella que involucra a la ciudad central y un núcleo de municipios periféricos que están en proceso de conurbación y reciben una influencia directa de las fuerzas económicas de la ciudad capital.

11.6 CORREDORES URBANOS

El Acuerdo 14 de 1975 define a los corredores urbanos como las áreas de influencia al lado de las vías regionales donde se presenta la localización de actividades comerciales e industriales y asentamientos humanos.

Un aspecto clave en la Economía Urbana es la idea de ciudad que resulta del proceso de urbanización, este es el proceso que muestra el cambio de una sociedad rural a una sociedad urbana, e indica que está creciendo más rápidamente la población urbana que la población rural. Polése (1998:29).

11.7 CONURBACIÓN:

El término fue acuñado por el geógrafo Patrick Geddes. Lo usó para explicar la manera en que ciudades en crecimiento terminan por integrar a su red urbana a otros lugares menos poblados.

La conurbación es un fenómeno producto de la industrialización y el acelerado crecimiento de la población urbana.

En Colombia la miseria rural y los conflictos armados generan grandes desplazamientos de personas hacia las ciudades, este fenómeno crea un gran caos urbano. Las ciudades no cuentan con una red óptima de servicios públicos, se construye en lotes “piratas” que no cuentan con servicios y se localizan en áreas de riesgo. Generalmente los nuevos habitantes de la ciudad se localizan en áreas periféricas cercanas a los municipios vecinos.

Podemos usar como ejemplo el caso de Bogotá. Durante los últimos ochenta años ha crecido sobre antiguos municipios que terminan siendo un barrio más de la ciudad, es el caso de Bosa, Suba, Usme y Usaquén, antiguos pueblos que no hacían parte de Bogotá y que ahora la integran como una localidad. Otros municipios como Soacha, Mosquera y Chía siguen teniendo independencia administrativa, aunque en la vida cotidiana hacen las veces de un barrio más de la ciudad.

11.8 EL ESPACIO PÚBLICO, CIUDAD Y CIUDADANÍA

Autores: Jordi Borja – Zaida Muxí

Un espacio multifuncional:

El espacio público ciudadano no es un espacio residual entre calles y edificios. Tampoco es un espacio vacío considerado público simplemente por razones jurídicas. Ni un espacio “especializado”, al que se ha de ir, como quien va a un museo o a un espectáculo. Mejor dicho estos espacios citados son espacios públicos potenciales, pero hace falta algo más para que sean espacios públicos ciudadanos.

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.

Hoy el espacio público vuelve a ser actualidad Hay una reacción periódica que se presenta regularmente en la historia de la ciudad y del urbanismo cuando las formas del crecimiento urbano, o la evolución de la ciudad existente da prioridad a la edificación y / o a la vialidad, cuando los espacios se especializan debido a la segregación social o a la zonificación funcional, cuando la ciudad pierde cualidad de auto representación, se produce una reacción social y cultural de retorno al espacio público. Es una reacción que a menudo mezcla el “passeisme”¹ y la modernidad, la mitificación del pasado y una propuesta de síntesis para el futuro, demanda local y valores universales. Aun así es una reacción oportuna y necesaria para evitar el desastre urbano.

El espacio público, un indicador de calidad.

Es un factor sintomático que se considere al espacio público no solamente como un indicador de calidad urbana sino que también como un instrumento privilegiado de la política urbanística para hacer ciudad sobre la ciudad y para calificar las periferias, para mantener y renovar los antiguos centros y producir nuevas centralidades, para suturar los tejidos urbanos y para dar un valor ciudadano a las infraestructuras.

Extraído de: **El espacio público, ciudad y ciudadanía**

Autores: Jordi Borja – Zaida Muxí

Barcelona, 2000.

12. MARCO REFERENCIAL

12.1 ANÁLISIS FÍSICO-ESPACIAL CONURBACIÓN ENVIGADO – MEDELLÍN

- Morfología Urbana

Los aspectos morfológicos de la conurbación del Municipio de Medellín y el Municipio de Envigado se caracteriza por contar con una planificación urbanística y arquitectónica del territorio, aunque su trama urbana es orgánica y fue conformada por circulaciones viales que estas satisfacen la necesidad de conexión entre territorios.

La constitución predial conto no con un plan urbanístico en particular, pero para este sector del territorio al haber predios mucho más grandes los procesos inmobiliarios se desarrollaron por grandes urbanizaciones, ya que estos pudieron desarrollarse por el loteo de grandes casas con jardines o fincas de recreo que eran las que en un principio estaban sobre este territorio; es por esto que es muy fácil identificar dentro del territorio este proceso de urbanización, ya que en ambos municipios aún existen lotes con esta oportunidad y casa con posibilidades de desarrollos inmobiliarios planificados.

La morfología urbana realizada de manera orgánica no ha sido causal de que el control urbano no esté presente en el territorio, ni que la protección del espacio público

y la generación de nuevo no sean obligadas, además las vías cuentan con andenes y vías que si bien solucionan la movilidad en el sector no es la más óptima para la oferta existente dentro del territorio, esta parte de la ciudad cuenta con servicios públicos eficientes y las construcciones se han desarrollados de manera legal y cumpliendo con toda la normativa exigida por la ley, cabe anotar que esto es propio de construcciones de estratos 5 y 6 como las existentes en esta porción de territorio.

12.2 LONDRES

- Contexto General

Es la capital de Inglaterra y del Reino Unido, situada a orillas del río Támesis en el sureste de la isla de Gran Bretaña. Con sus 7,5 millones de habitantes, de 12 a 14 millones en el área metropolitana, Londres es por superficie y por población, la ciudad más grande de la Unión Europea. Londres. Se expandió en todas direcciones, anexando sabanas, bosques y pueblos. Desde el siglo XVIII hasta la primera mitad del siglo XX ha sido la capital del Imperio Británico. Hoy el Gran Londres comprende la ciudad de Londres y los 32 distritos (incluida la ciudad de Westminster que comprende también gran parte de West End) principal distrito cultural, de entretenimiento y de consumo. La ciudad de Londres, (también conocida como Square Mile o City) es uno de los principales centros bancarios del mundo y el principal centro de negocios europeos. Hoy en día es una de las mayores aglomeraciones urbanas o megalópolis

del mundo, al haberse extendido a lo largo de kilómetros, abarcando multitud de antiguos pueblos y aldeas colindantes.

Problemática de la ciudad – región

La Europa del siglo XVIII vio el nacimiento de la clase profesional y comerciantes quienes imitaron los gustos de las clases dominantes al querer tener a su servicio importantes extensiones de jardines y parques. Sin embargo, los espacios verdes no estaban al alcance de las clases bajas, que comprendía la mayoría de la población urbana. La Revolución Industrial transformó a las ciudades europeas del siglo XIX en grandes conglomerados urbanos y durante este periodo evolucionó un interés por verdaderos espacios públicos abiertos para todos los residentes urbanos. La alarma ante el ritmo de expansión urbana también condujo al uso de cinturones verdes y bosques urbanos para contener la dispersión de las ciudades en los campos periféricos.

Cómo lo solucionaron

El uso histórico del espacio verde se enfocó en la recreación y para contener y/o dirigir el crecimiento urbano. El éxito de estos esfuerzos, en la mayor parte, ha dependido de la buena disposición de la población a aceptar la reglamentación del gobierno sobre uso del suelo, relativa a los derechos de los dueños de propiedades. La Revolución Industrial transformó la ciudad en un gran conglomerado urbano, dando

paso al interés por el espacio público abierto por parte de los residentes urbanos. La alarma ante el ritmo de expansión urbana también condujo al uso de cinturones verdes y bosques urbanos para contener la dispersión de las ciudades en los campos periféricos (Lawrence, 1993 en Áreas Verdes Urbanas en Latinoamérica y el Caribe).

Desde principios del siglo XIX, la ciudad era consciente de la gran demanda de recorridos constantes entre los diferentes puntos tanto de la ciudad, como de sus alrededores. Esto se debió al auge de la revolución industrial y al desplazamiento del campo a la ciudad en busca de mejores oportunidades económicas. Por tal razón y por la preocupación de evitar el crecimiento acelerado en forma de mancha de aceite del Gran Londres, se propone la creación de una extensa red de carreteras y autopistas, como alternativa y con el fin de complementar la red de transporte público ya estructurado por medio del tren o ferrocarril suburbano y ligero, metro, buses y tranvía en los diferentes anillos de la ciudad.

12.3 PLAN MAESTRO DE PARQUES LINEALES.

Estrategias de rehabilitación de 52 arroyos y ríos en la ciudad de León, Gto.

La ciudad no ha apreciado ni valorado los ríos y arroyos que la atraviesan, ni tampoco los ha integrado de manera armónica a su crecimiento. Algunos de éstos se han transformado en focos de contaminación y fuentes de enfermedades por las descargas de aguas residuales así como desechos sólidos. En la década de los ochentas, el Municipio buscó solucionar los problemas de inundaciones entubando y

revistiendo algunos ríos urbanos. Actualmente, se ha observado que esa medida no resuelve totalmente las amenazas de inundación ni frena las prácticas sociales de contaminación, pero sí ha ocasionado un deterioro en las funciones del ecosistema de los arroyos y ríos además de la pérdida del paisaje natural.

Hoy en día, hay una revalorización profunda sobre el papel que pueden cumplir los ríos y arroyos para unificar una ciudad en el ámbito territorial además de social, así como la participación dentro de las variaciones climáticas. Actualmente se les percibe a éstos como ejes de desarrollo urbanístico y de inversión inmobiliaria. La declinación de la industria cercana a las riberas de los arroyos y ríos donde dominaban bodegas, tenerías o fábricas, se transforman en espacios públicos como parques y desarrollos inmobiliarios con un uso predominantemente comercial además de recreativo. No sólo el sector terciario se está instalando en las orillas, también los ríos y arroyos han comenzado a conceptualizarse como prestadores de servicios ecosistémicos, objetos de recuperación paisajística y del patrimonio histórico, elementos de la memoria de los habitantes cercanos como de la misma sociedad.

En la actualidad para abordar acciones de planeación es ineludible comprender que el desarrollo urbano se suscribe no sólo en su ámbito, también guarda una estrecha relación con la complejidad del entorno natural, lo que induce a emplear métodos con un enfoque sistémico. Desde una perspectiva sistémica, es fundamental acudir a la lógica de la función y organización de las poblaciones o comunidades naturales e integrarlas a las actividades urbanas; generando un impacto positivo,

producto de una política urbana para el manejo de éstos dentro de la ciudad. En la actualidad la mayoría de los arroyos suburbanos son espacios residuales inseguros, con desechos y de difícil acceso; otros casos se han convertido en parte de la estructura vial de algunas colonias, también se ubican arroyos en contexto urbano abierto al cauce en dónde la población ha aprovechado el potencial paisajístico de los mismos, adosándolos a las áreas comunes o públicas.

Referencia:

http://www.implan.gob.mx/info/PLAN_MAESTRO.pdf

12.4 LA CONURBACIÓN COQUIMBO – LA SERENA.

La **conurbación Coquimbo – La Serena** tiene una población urbana de aproximadamente 302.131 habitantes, según la información obtenida en el Censo 2002. Según los datos actualmente disponibles de su sistema de transporte, cada día se realizan unos 528.433 viajes, de los cuales más de un tercio se efectúan a pie. Los modos de transporte público más importantes (buses y taxis colectivos) sirven en conjunto, a más de 257.915 viajes diarios, en tanto que el transporte privado sirve a otros 77.152 viajes.

Plan maestro de transporte urbano de Coquimbo – La serena

El Plan Maestro de Transporte Urbano vigente en la conurbación Coquimbo-La Serena data del año 2002 y está constituido aproximadamente por 44 Km. De proyectos.

Contempla, entre otros, la implementación de los proyectos: Sistema Centralizado de área de Tránsito (SCAT), Mejoramiento Interconexión Vial Sectores Altos Centro de Coquimbo, Desnivel Ruta 5-La Cantera, Av. Juan Cisternas –Las Torres-Acceso Norte Coquimbo y Mejoramiento Av. Alessandri-Guacolda y Conexiones Oriente y Poniente de Coquimbo.

Destaca la construcción del proyecto SCAT que se inició a principios del año 2009, el cual ubicará a esta conurbación a la vanguardia nacional e internacional en sistemas de Gestión de Tránsito, incorporando la conexión de 115 semáforos , 6 cámaras de televisión y la implementación de un centro de control con un avanzado sistema de comunicaciones.

Simultáneamente, están en construcción los proyectos Mejoramiento Interconexión Vial Sectores Altos Centro de Coquimbo y Desnivel Ruta 5-La Cantera.

A fines del 2008 se finalizó el estudio de prefactibilidad del proyecto Av. Juan Cisternas-Las Torres-Acceso Norte Coquimbo el cual tiene una longitud de 16 Km y genera una nueva vía de conexión entre ambas comunas.

Consistentemente con el proceso de planificación continua de las ciudades, Sectra desarrollará una nueva Encuesta Origen Destino (EOD Hogares) el año 2010, e iniciará, a fines del 2010 la actualización del Plan Maestro de Transporte Urbano, cuyo término está contemplado para el segundo semestre del año 2012.

El nuevo Plan incorporará en la metodología, la construcción de una visión de desarrollo urbano de largo plazo, plasmada en una Imagen Objetivo para la intercomunal y las comunas involucradas, la cual permitirá conducir el proceso de formulación y selección de proyectos hacia aquellos que sean socialmente rentables, pero que a su vez potencian la imagen ciudad definida por sus propias autoridades.

El Plan se desarrollará con la participación de un Comité de Uso de Suelos y Proyectos, integrado entre otros, por autoridades regionales, municipales, y otras entidades de relevancia como son los Colegios Profesionales de Ingenieros y Arquitectos.

Los objetivos principales son realizar los análisis de prefactibilidad, desarrollar el anteproyecto y realizar la evaluación definitiva del mejoramiento de Av. Alessandri – Guacolda conexión oriente y poniente de Coquimbo, incluida la extensión de mejoramiento de la conectividad hacia el sector de Las Pesqueras.

Sus objetivos específicos son: realizar el diagnóstico del funcionamiento actual de la Av. Alessandri – Guacolda y su extensión a Las Pesqueras; desarrollar, analizar y evaluar alternativas de mejoramiento de la Av. Alessandri – Guacolda y su extensión a Las Pesqueras; desarrollar el anteproyecto de mejoramiento de la Av. Alessandri – Guacolda y su extensión a Las Pesqueras; y evaluar socialmente el anteproyecto de mejoramiento de la Av. Alessandri – Guacolda y su extensión a Las Pesqueras.

El término del estudio está previsto para el primer semestre del año 2011.

Referencia:

http://www.sectra.gob.cl/Planes_Maestros_de_Transporte_Urbano/ciudad/Coquimbo_la_Serena/estudios_2010_2011.html

13. ESTADO DEL ARTE

Existen varios proyectos propuestos en diferentes planes promulgados por instituciones nacionales e internacionales tanto privadas como estatales, que buscan generar respuestas para que el fenómeno de conurbación deje de cobrar víctimas como las zonas agrícolas aledañas a las ciudades y por supuesto la calidad de vida de los habitantes, encontrándose un creciente interés por el desarrollo de estrategias integrales que vinculen la periferia de las ciudades con las estrategias de ordenamiento territorial, económicas y comerciales.

Sin embargo, dichos planes solo han logrado recoger parcial y sectorialmente los intereses particulares sin propiciar una integración real con otros planes o con el territorio. Alfonso Iracheta, en el art. 1. “Como modelar el desarrollo y la dinámica de la ciudad latinoamericana”, afirma que desde sus inicios en el continente los modelos de desarrollo y sus dinámicas en las ciudades estaban fuertemente dirigidas por el estado, en donde la región estaba todavía bajo la influencia económica durante la estrategia de industrialización para la situación de importaciones, los procesos económicos y de planificación, aun en el espacio urbano; explica con la retirada del estado, la privatización y la desregulación permitieron a los inversores, planificadores y ciudadanos mayores “libertades”, se intenta mantener elementos de modelos anteriores en uno nuevo, así como diferenciar con claridad el periodo más reciente del desarrollo

urbano de épocas anteriores. Esto puede ser observado en la estructura actual de las ciudades.

Iracheta, que por su trayectoria académica y en el servicio público ha estado permanentemente vinculado al complejo problema metropolitano, reúne en este trabajo un conjunto de agudos razonamientos acerca de la metrópolis como fenómeno socio-espacial, de la su urbanización recurrente del conflicto por los usos del suelo, de la producción y consumo colectivo del espacio metropolitano y de los problemas de gobernabilidad, coordinación institucional y sustentabilidad ambiental. Al abordar el tema de la sustentabilidad del desarrollo cuestiona la existencia de una política ambiental metropolitana consistente que entrega elementos para una revisión sustantiva de la acción institucional desde una perspectiva social, política y cultural, otorgando orientaciones relativas al transporte público, la contaminación y degradación de la calidad de vida, como factores más expresivos de la crisis ambiental urbana.

14. METODOLOGIA

En el desarrollo general del presente trabajo se verá estructurado en una metodología de carácter académico muy procedimental que ira segmentada por tres fases investigación, Diagnostico y proyectiva con el fin de proponer nuevos modelos de intervención y llegar arrojar nuevas teorías acerca de este.

Lo anterior consiste en conjunto de postulados y procedimientos generales que guían la investigación y que permiten obtener un conocimiento objetivo de ciertos fenómenos de la realidad concreta; haciéndose este transformable es decir que en cualquier momento se puede ver enriquecido o disminuir según lo que exija la investigación en su proceso.

Se planteará inicialmente un Marco Teórico, en el cual se especificarán los elementos teóricos generales y particulares, así como los conceptos básicos en los que se apoyará el estudio, a través de investigación bibliográfica relativa al tema, en libros, revistas, tesis, etc.

Posteriormente se recopilará información del objeto de estudio y su contexto, para poder realizar un diagnóstico del Núcleo en el que se tome en cuenta los antecedentes históricos desde su formación a la actualidad investigando en todas las fuentes de recopilación de datos.

Al arrojar el diagnóstico se procederá a denotar y describir el estado actual del medio urbano- ambiental esto se realizara por medio de levantamientos y observaciones dentro del lugar.

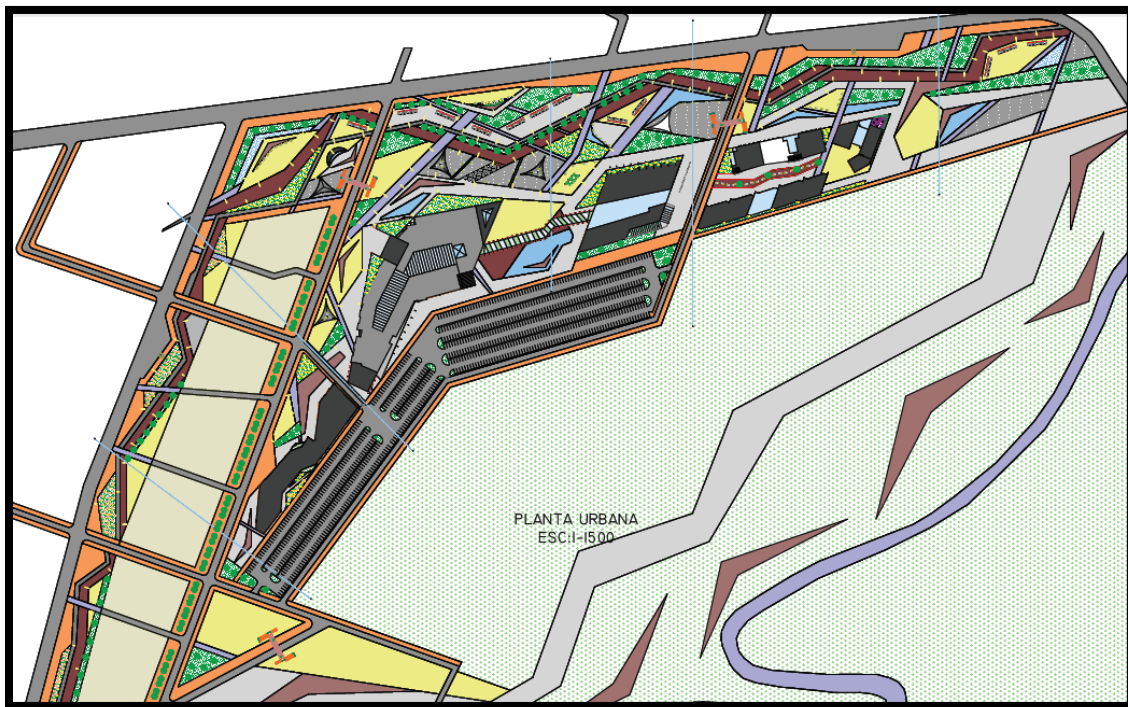
A partir de esto se podría llegar a una fase proyectiva dentro de esta, están comprendidas todas las soluciones tanto teóricas como físicas que surge luego de una ardua recopilación de información que nos da la capacidad de poder proponer soluciones.

15.PROYECTO

15.1 ALCANCE DEL PROYECTO

Realizar una intervención urbana, el parque lineal pretende generar zonas de encuentro y espacios culturales, que se integre con el comercio reubicado, Es decir que se convierte en un parque didáctico.

FIGURA N° 1 Ilustración de la implantación



15.1.1 Estudio Localización

CUALIDADES

- Posición estratégica debido a su cercanía a la capital y demás municipios que colindan con Chía.
- Su economía está atomizada en el fenómeno de la floricultura
- Expectativas creadas por la creciente afluencia de turistas y las posibilidades de mercado regional.

AMENAZAS

- Debido a la conurbación que se vive en la actualidad en Chía se han ejercido sistemas de comercio paralelo a la vía arterial y conjuntos a las viviendas esto configura la planeación inicial del municipio y produce comercio inculto que llega a invadir el centro histórico, zona de resguardo patrimonial.
- Chía no cuenta con infraestructura vial que responda a la afluencia de vehículos que llegan de diferentes lugares del país.

- Perdida sensible de habitantes foráneos, dado a las inundaciones que se extienden en la ciudad.

15.2 JUSTIFICACION DEL LUGAR Y LOTE DE INTERVENCION

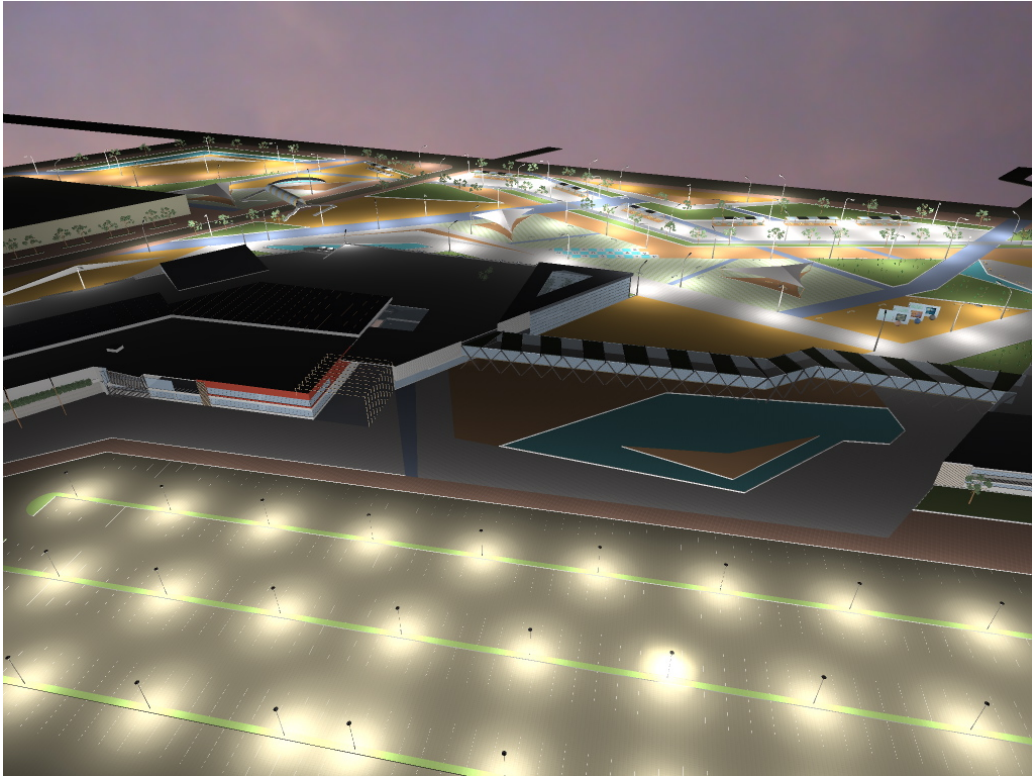
Debido a que la problemática se desencadena en el acceso del municipio el polígono se toma en el foco donde se desencadenan los problemas causados por la conurbación, donde vinculará esa conexión con el centro del municipio, creando un atractivo donde el usuario de manera voluntaria o involuntaria interactúa con esta y con los demás habitantes. Creando un espacio disfrutable.

FIGURA N° 2 Polígono de Intervención



15.3 PROPUESTA

FIGURA N° 3 Visualización en 3D



Vista vuelo de pájaro, donde se observa la zona de parqueos que se vincula principalmente con el centro comercial y el bulevar.

A continuación, se presentan imágenes en 3D del proyecto realizado, donde se observan los equipamientos planteados como el centro comercial, el almacén de cadena (Carulla), el bulevar y el edificio de oficinas (6 pisos); además de la propuesta de espacio público un parque lineal llamado Parque de La Luna, donde se podrán encontrar zonas de encuentro, plazoletas, puentes peatonales y recorridos didácticos

que ofrecen cultura y servicios de interacción con el espacio y el deporte (paraderos que prestan el servicio de bicicleta).

FIGURA N° 4



FIGURA N° 5

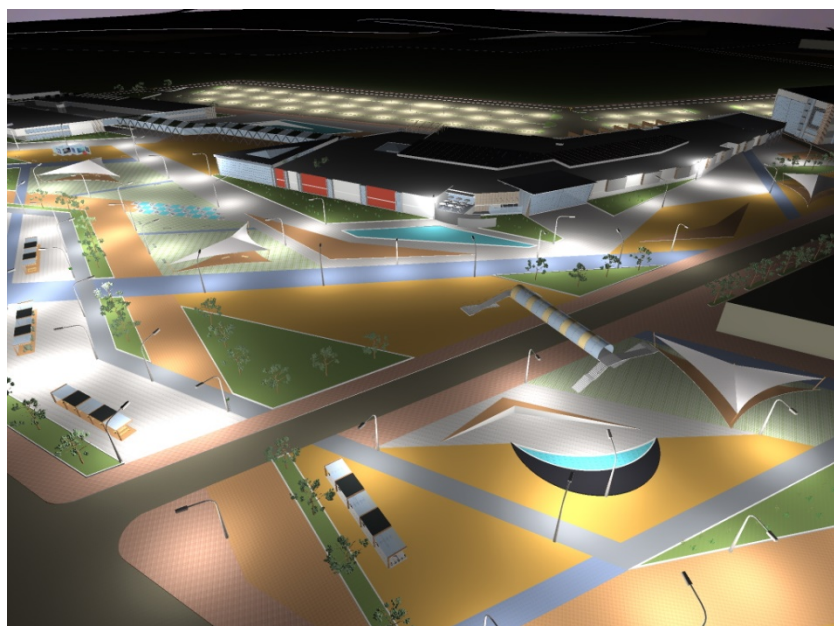


FIGURA N° 6

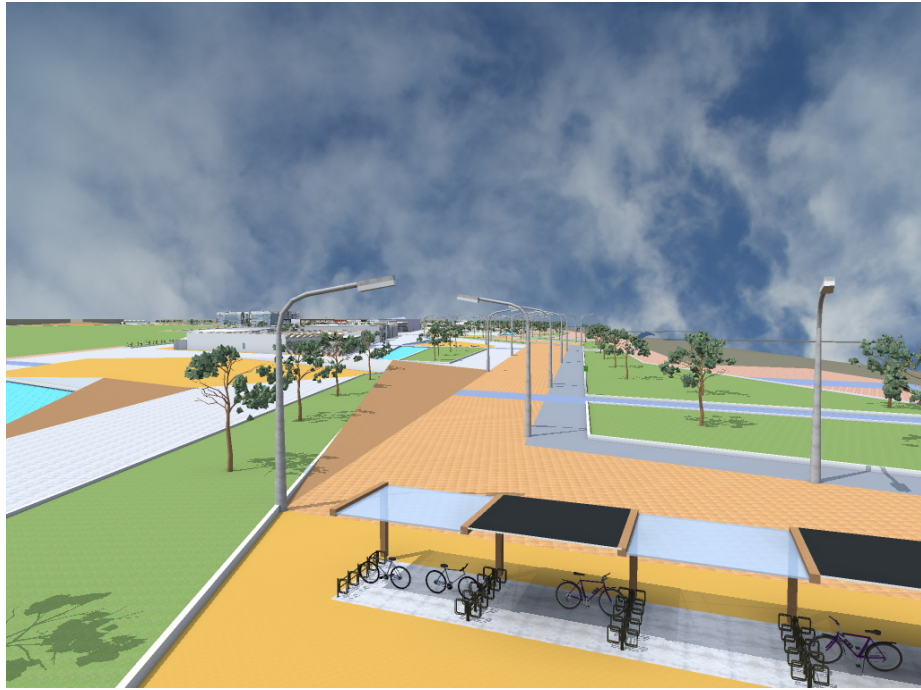


FIGURA N° 7

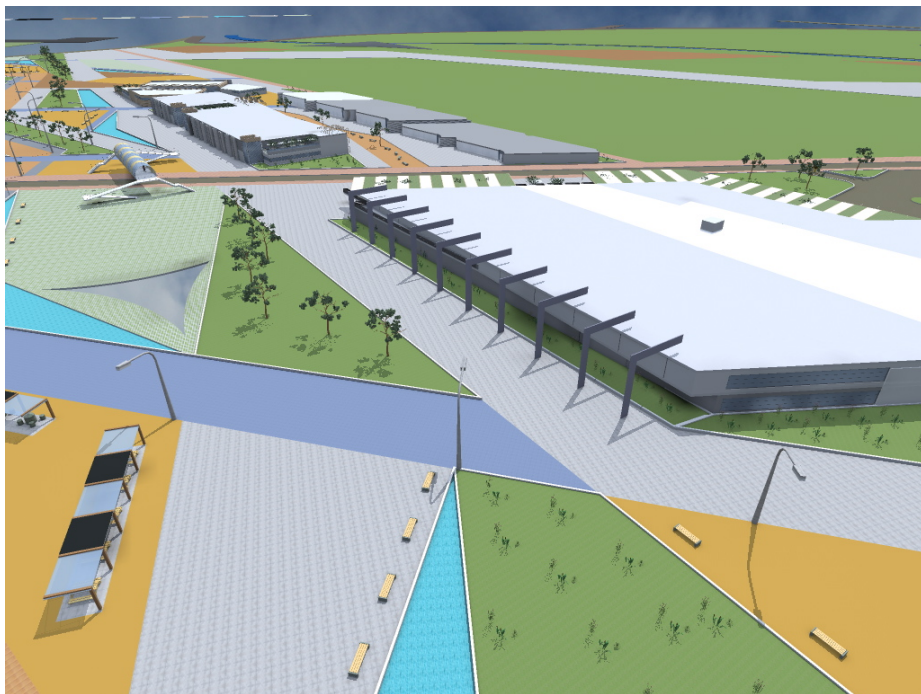


FIGURA N° 8

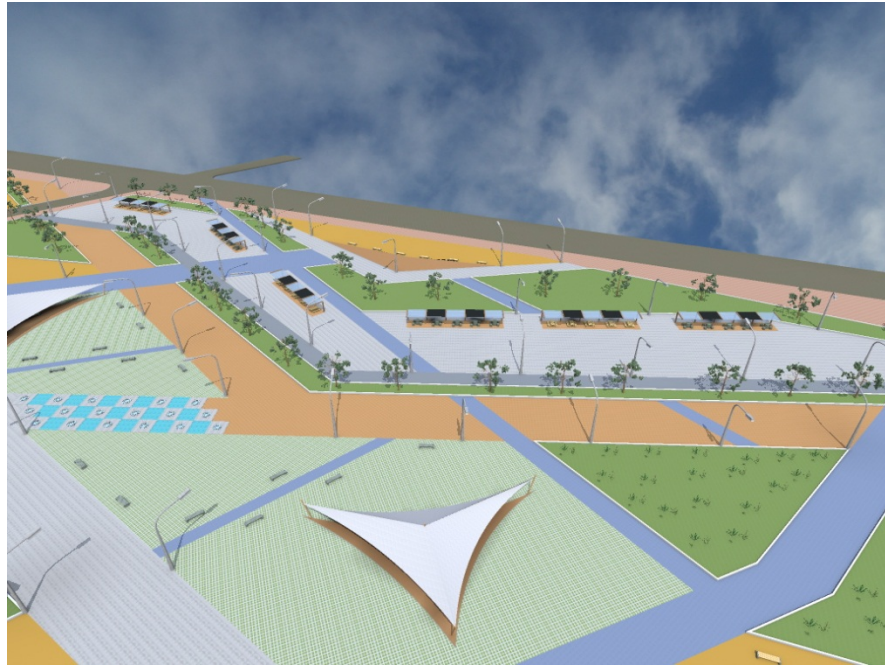


FIGURA N° 9

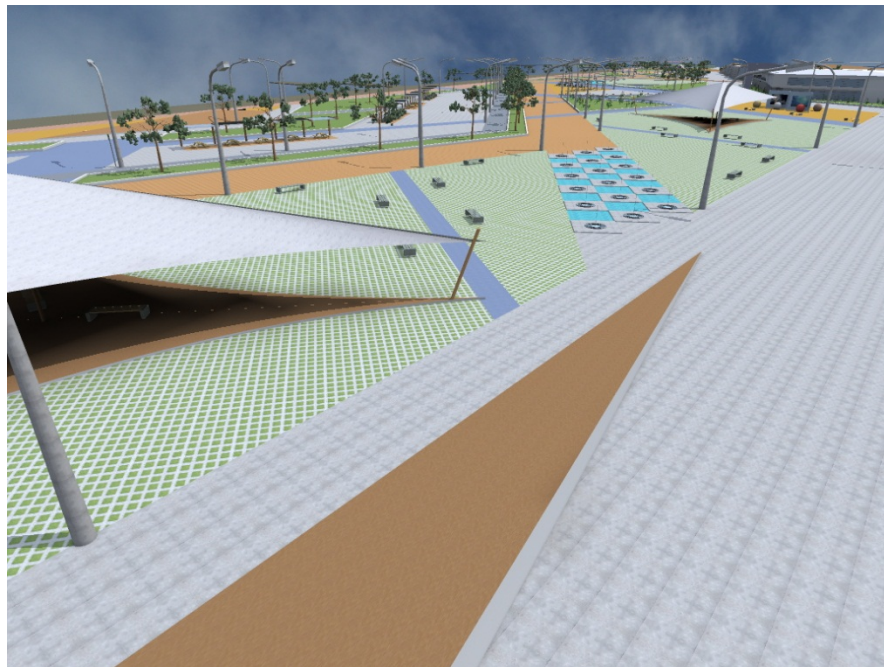


FIGURA N° 10

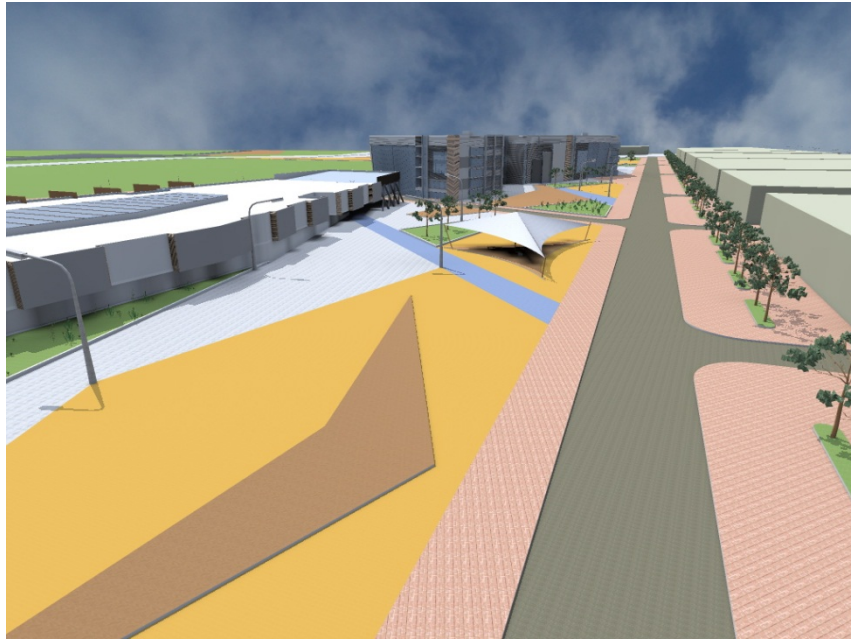


FIGURA N° 11

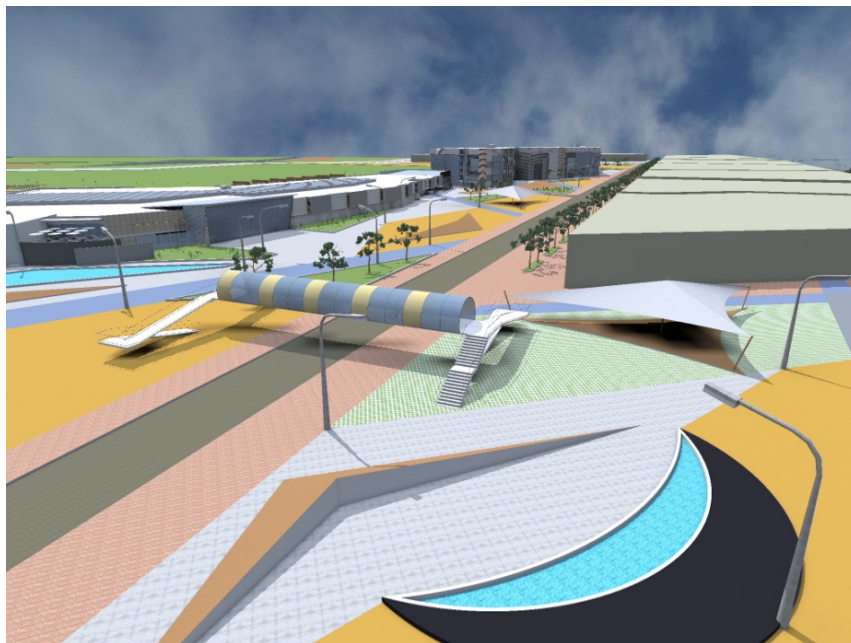


FIGURA N° 12

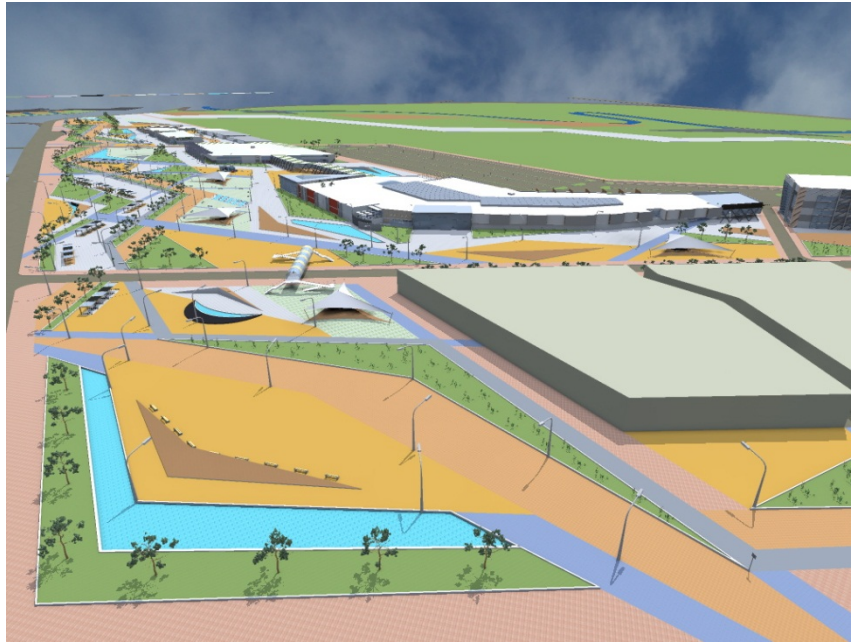


FIGURA N° 13

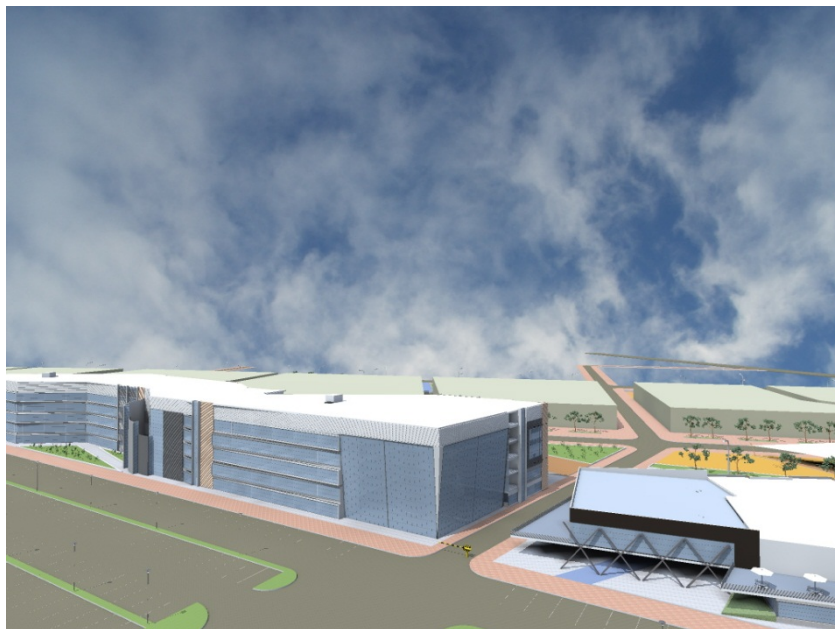


FIGURA N° 14

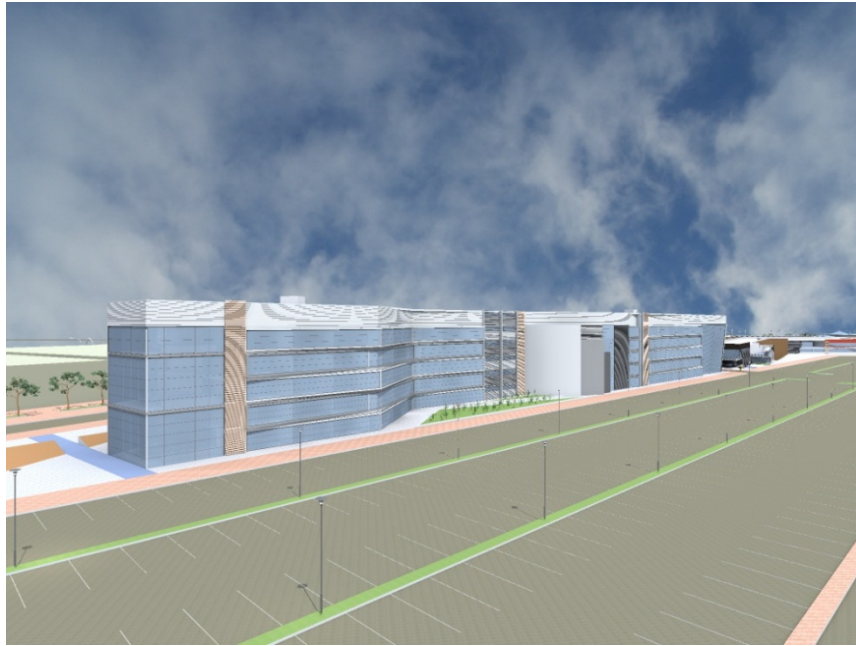


FIGURA N° 15

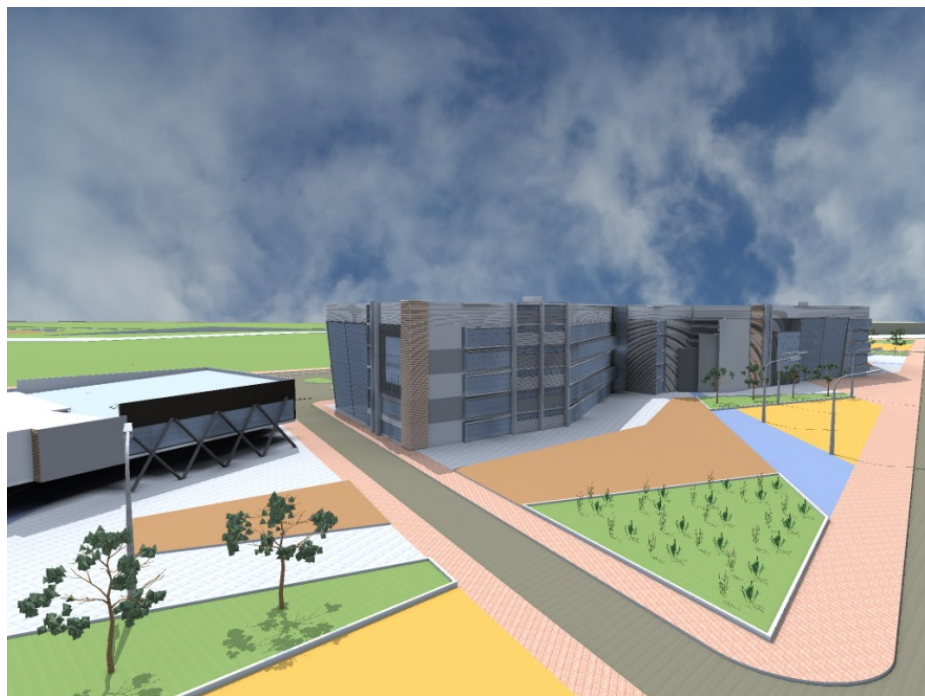


FIGURA N° 16

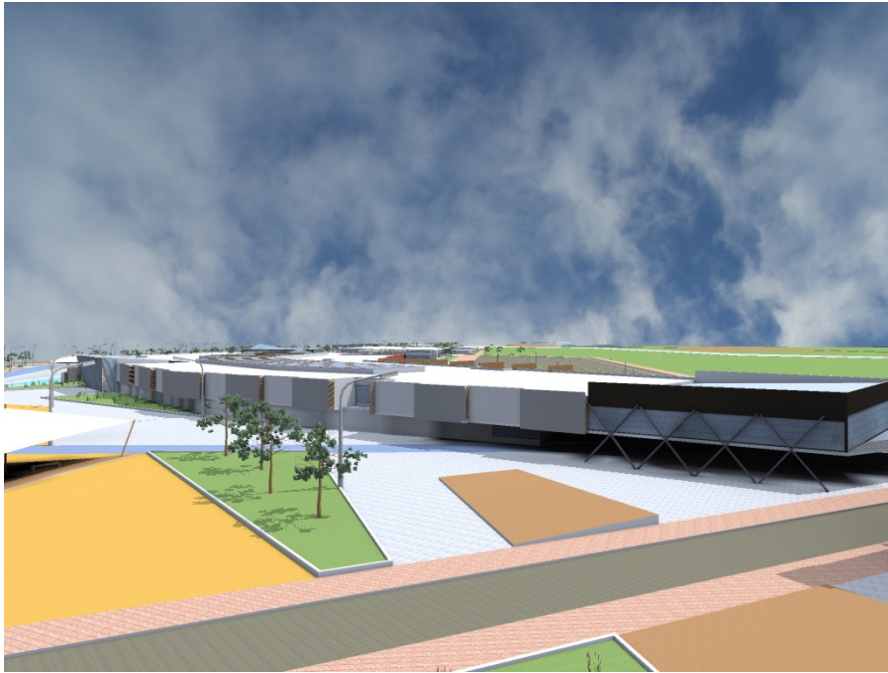


FIGURA N° 17



FIGURA N° 18

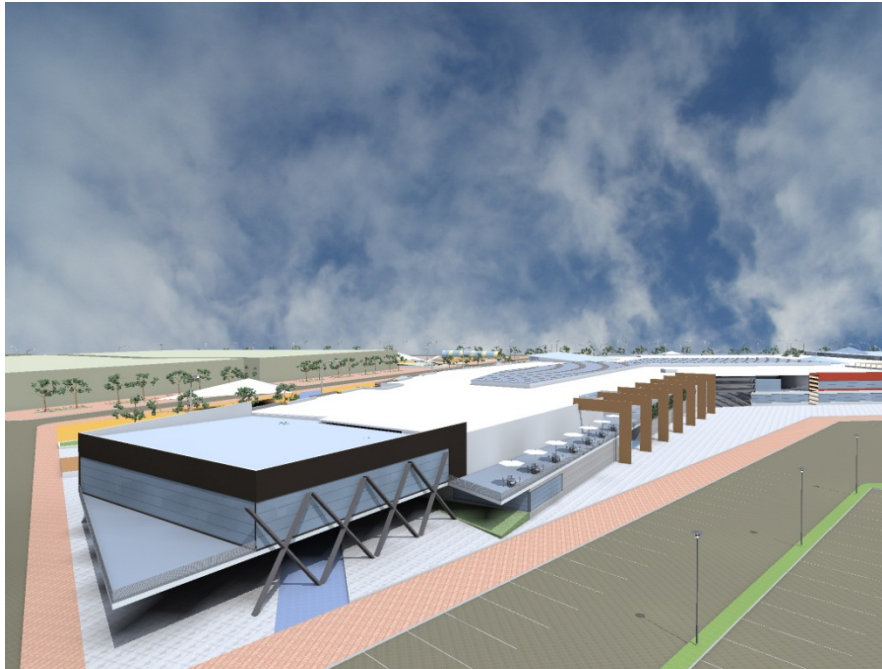


FIGURA N° 19

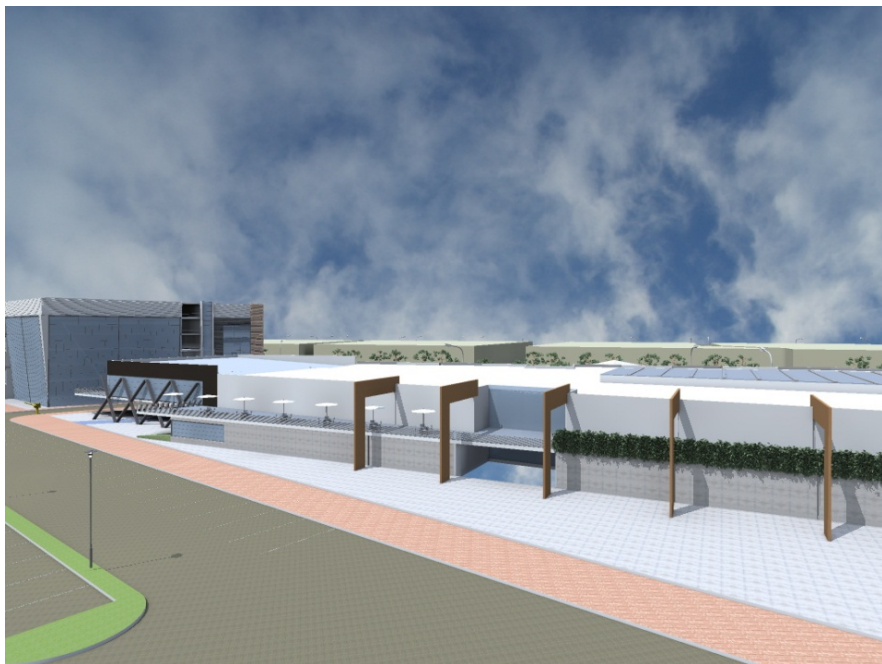


FIGURA N° 20

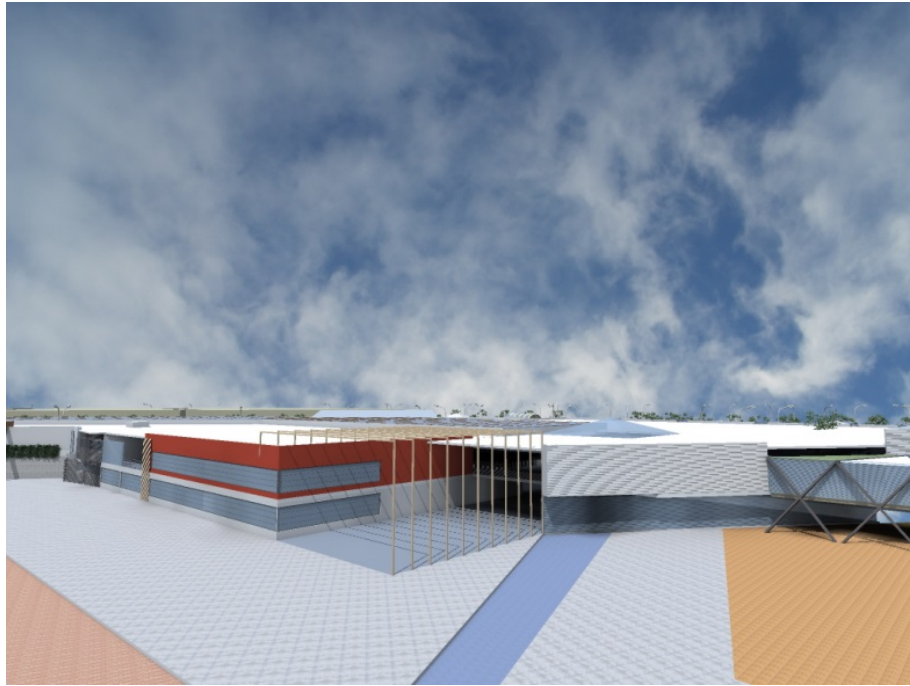


FIGURA N° 21

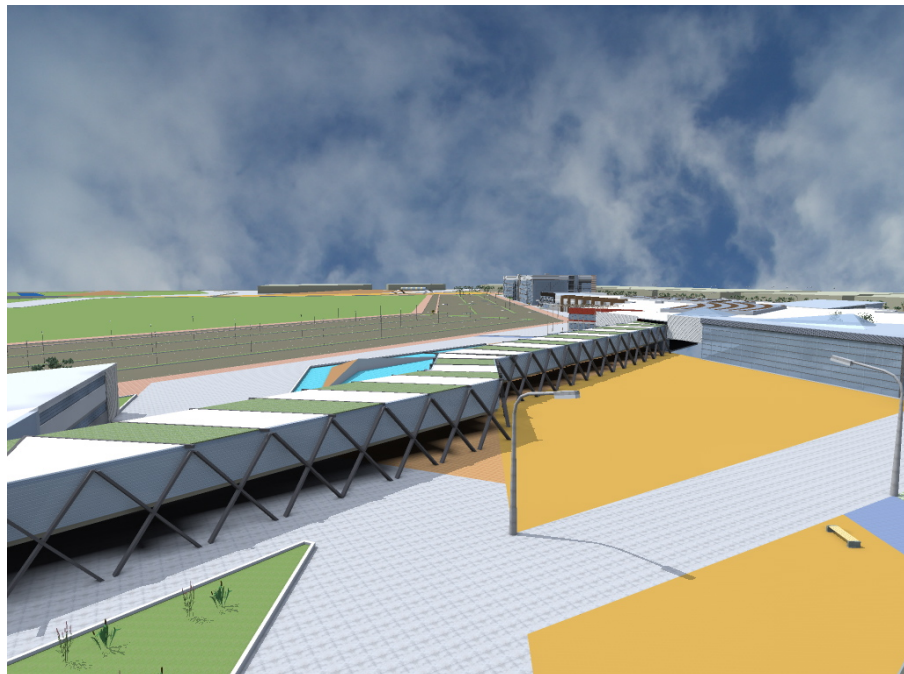


FIGURA N° 22

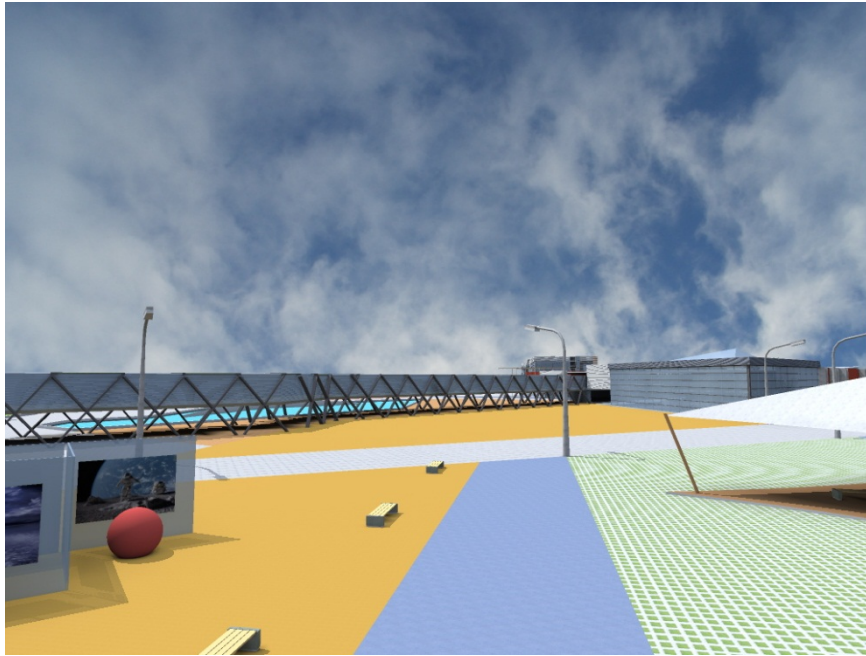


FIGURA N° 23

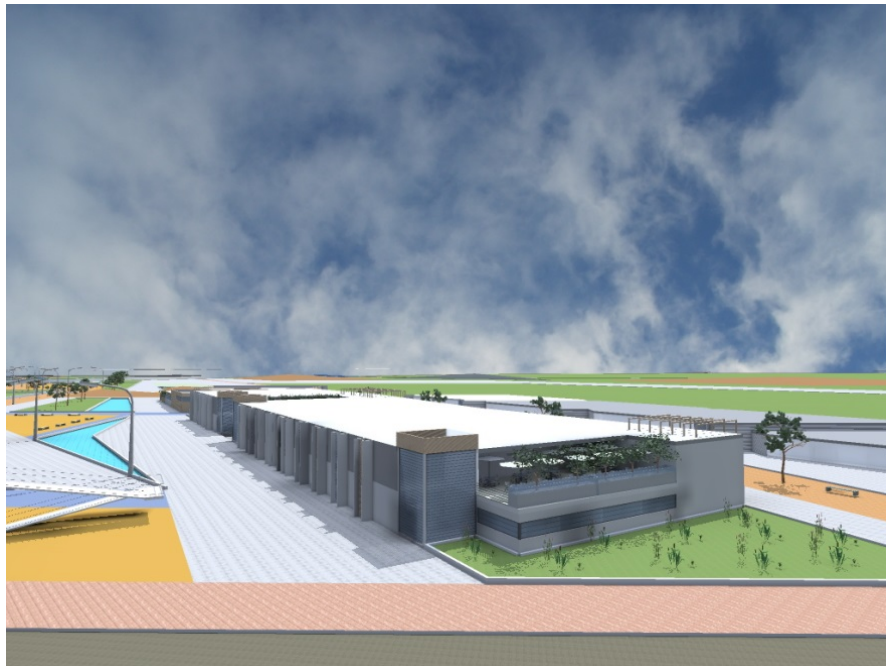


FIGURA N° 24

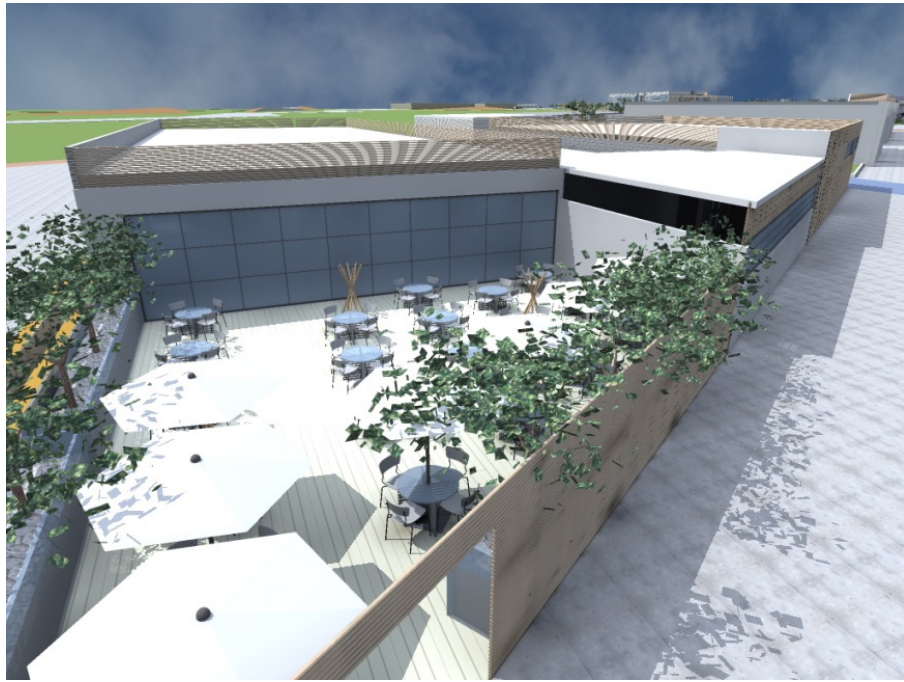


FIGURA N° 25

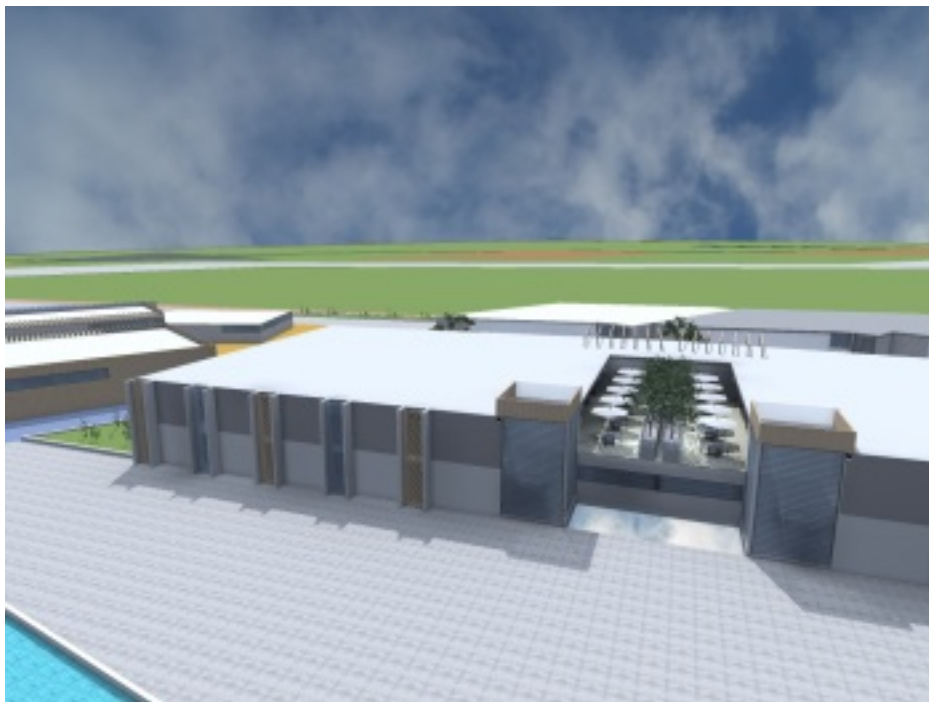


FIGURA N° 26

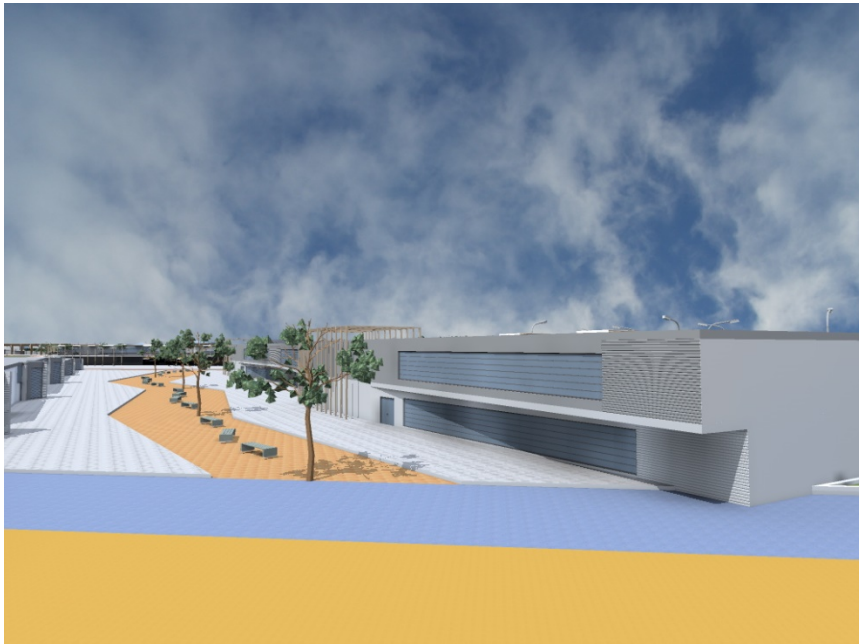


FIGURA N° 2727

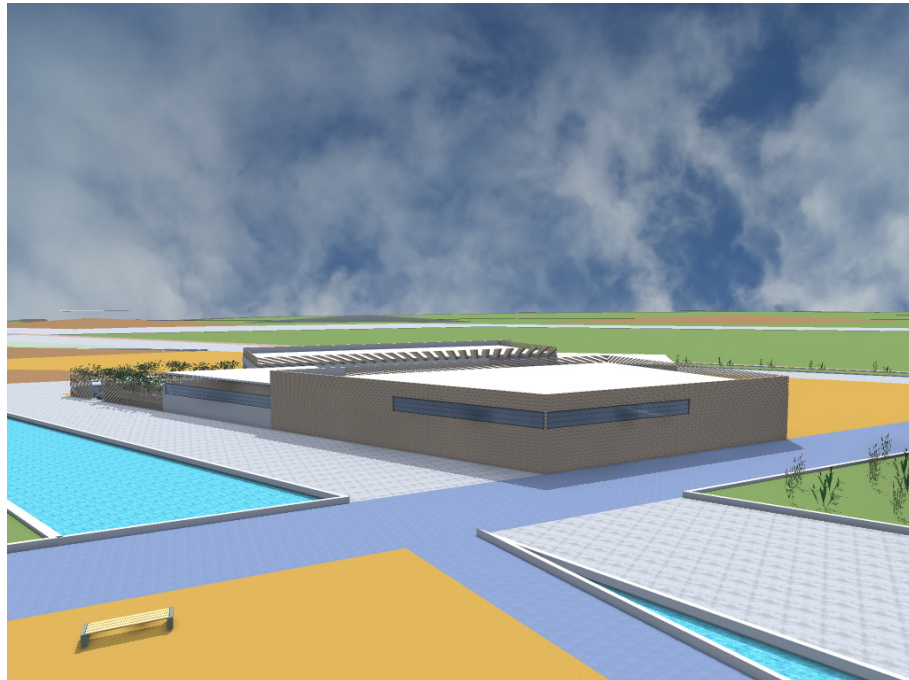


FIGURA N° 28

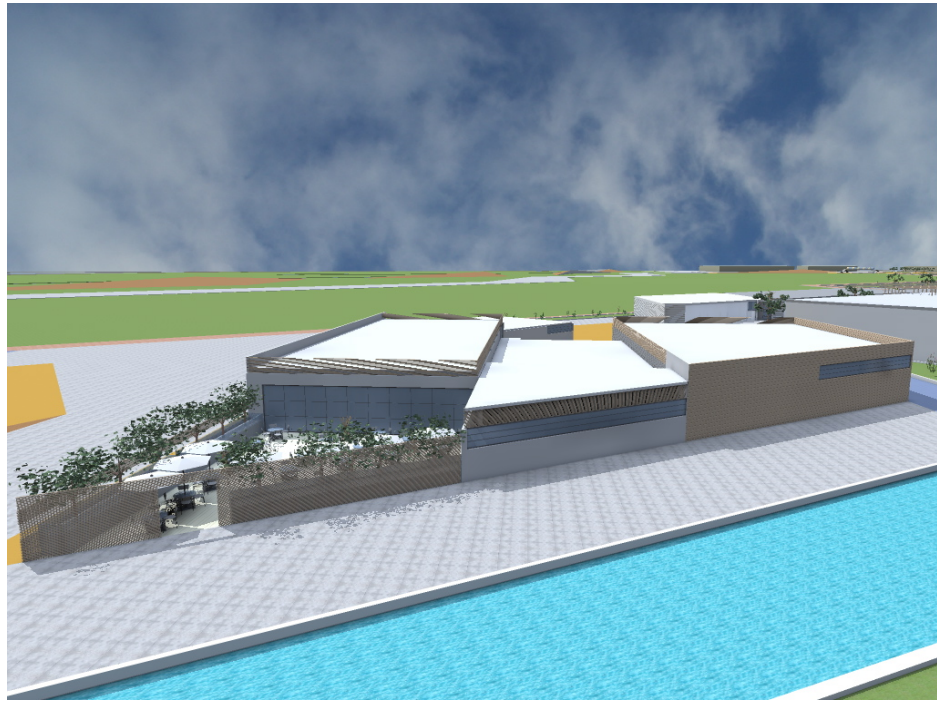
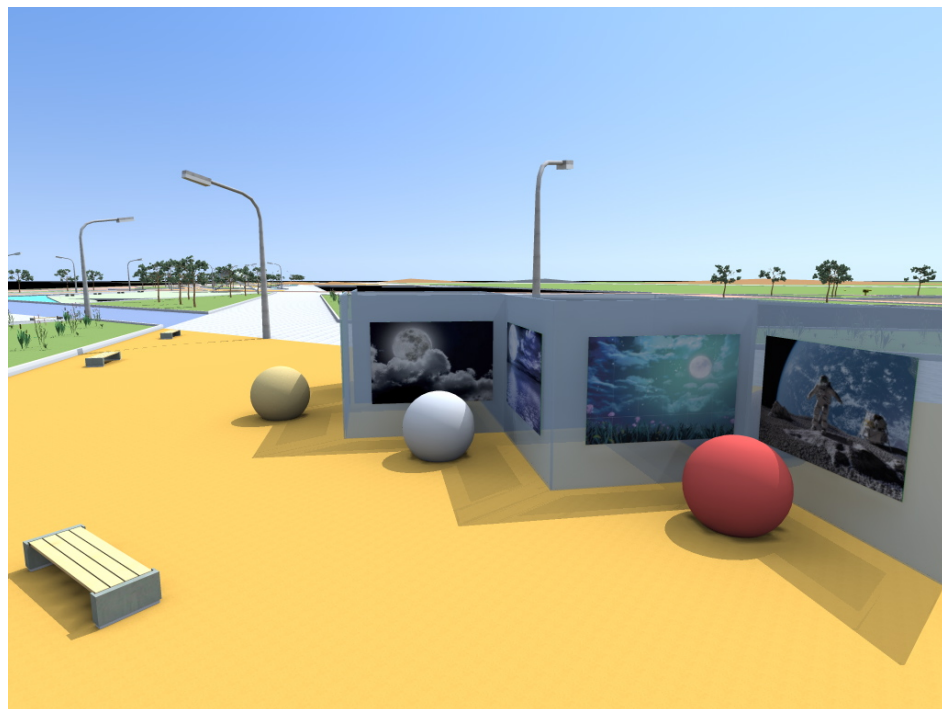


FIGURA N° 29



16. CONCLUSIONES

Con la investigación realizada se estableció que **Chía cuenta con una morfología física de un pueblo pero con la dinámica urbana de una ciudad.**

Que afecto al municipio comercialmente, socialmente y ambientalmente, ya que su crecimiento se dio de forma espontánea y sin buena planificación.

La investigación reveló la necesidad de una propuesta de ordenamiento urbano para el municipio de Chía, incluyendo, entre otros, la ubicación óptima de la infraestructura de la zona comercial, sin descuidar los aspectos urbanos, sociales y culturales que giran en torno a este.

A partir de lo cual se formula una propuesta de intervención urbana para el municipio de Chía, que da solución a las problemáticas a nivel de movilidad, espacio público, e invasión comercial de tipo metropolitano; a consecuencia del proceso de conurbación.

Que para un óptimo funcionamiento de la intervención se debe incluir en esta todos los equipamientos existentes y espacios que se hagan necesarios para que este funcione de manera adecuada.

Con esta propuesta arquitectónica se da una respuesta a los problemas, y a las necesidades de ordenamiento territorial, social, cultural y urbanístico.

17. BIBLIOGRAFIA

1. La imagen de la Ciudad (Kevin Lynch). 4ta edición 2000- Editorial Gustavo Gili REPRINTS
2. Cuervo González, Luis y González Moncayo, Josefina. (1997). Industrias y ciudades en la era de la mundialización, Un enfoque socioespacial. Bogotá.
3. Alcaldía Municipal de Chía. (2004). Plan de Ordenamiento Territorial POT.
4. Artículo “Como modelar el desarrollo y la dinámica de la ciudad Latinoamericana”, Arq. Alfonso Xavier Iracheta Cenecorta
5. La ciudad: Transformaciones, retos y posibilidades, Patricia Renteria Salazar y Oscar A Alfonso R. Edicion 2002- Editorial Universidad Javeriana
6. <http://habitat.aq.upm.es/cs/p2/a007.html>
7. <http://www.bdigital.unal.edu.co/2259/>
8. http://www.bdigital.unal.edu.co/3382/5/8161957.2010_3.pdf
9. <http://www.javeriana.edu.co/biblos/tesis/arquitectura/tesis20.pdf>
10. http://www.sectra.gob.cl/Planes_Maestros_de_Transporte_Urbano/ciudad/Coquimbo_la_Serena/estudios_2010_2011.html.
11. http://www.implan.gob.mx/info/PLAN_MAESTRO.pdf