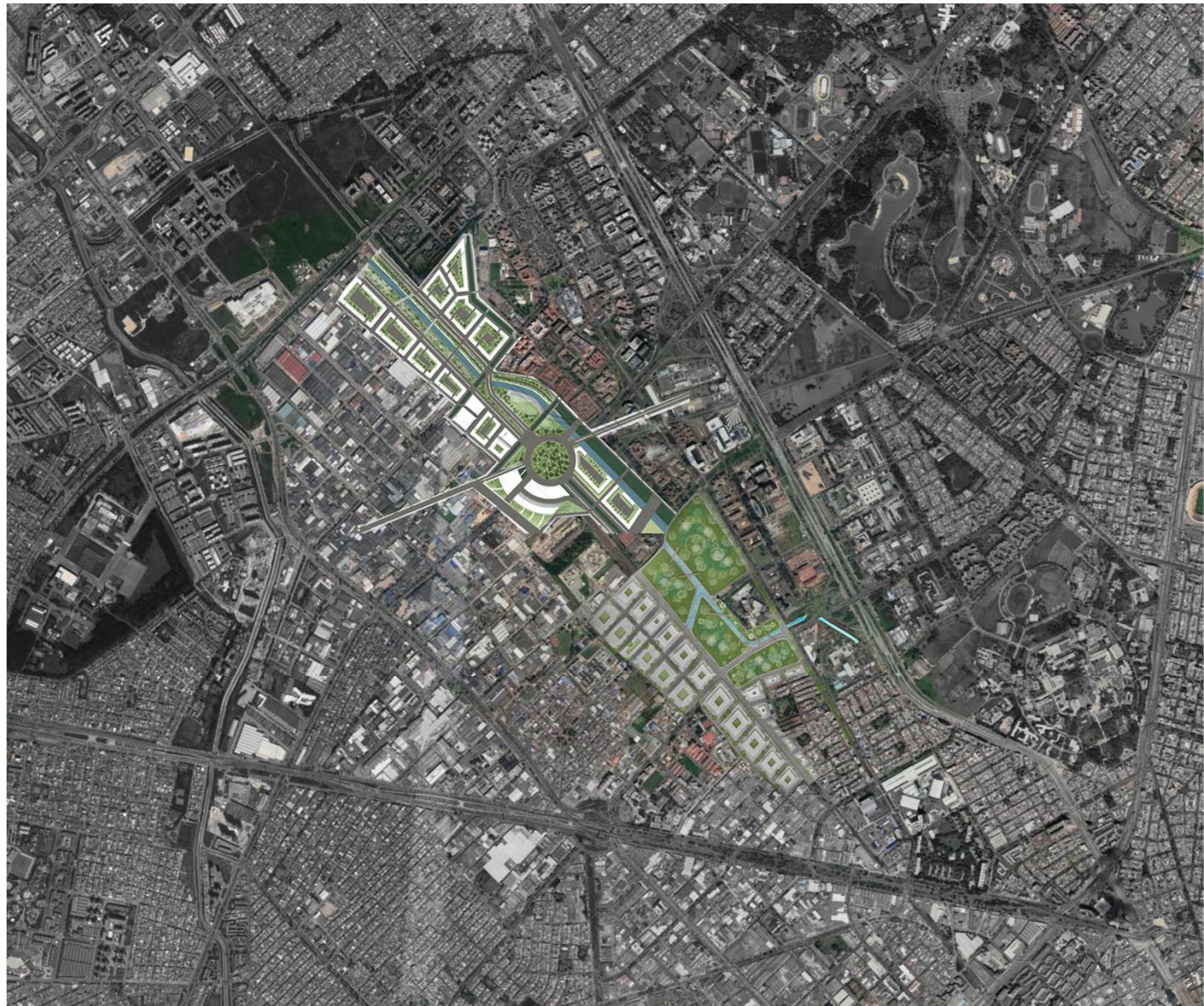


# ***MOVILIDAD Y ESPACIO PUBLICO***

LAURA CORREDOR SALINAS

JUAN SEBASTIAN PINZON PORRAS



## CONTENIDO

1. TEXTOS COMPONENTES
2. CARACTERIZACIÓN ESCALA METROPOLITANA **RIO FUCHA**
3. TRAMOS A ESCALA METROPOLITANA **CANAL SAN FRANCISCO**
4. TRAMO 1
5. ESTRATEGIAS
6. TRAMO 2
7. ESTRATEGIAS

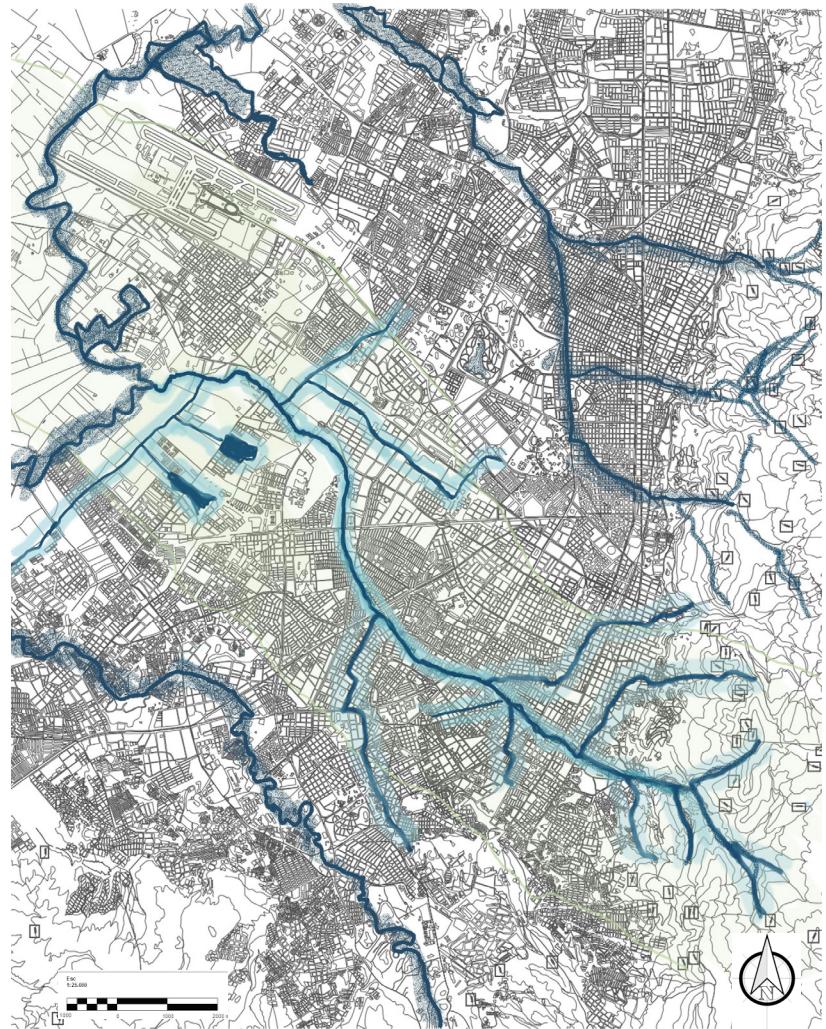
## SISTEMA HÍDRICO

Relación de Absorción, aquí se refleja una invasión a la ronda del río, por parte de los asentamientos, informales y consolidados, algunos de ellos presentan fuerte deterioro.

Relación de Negación, se presenta cuando encontramos muros o divisiones entre la ronda del río y elementos arquitectónicos o urbanos negando así una transición en el paisaje.

### CONVENCIONES

Rio Bogotá	Rio Tunjuelo	Rio Fucha
		Rio Juan Amarillo



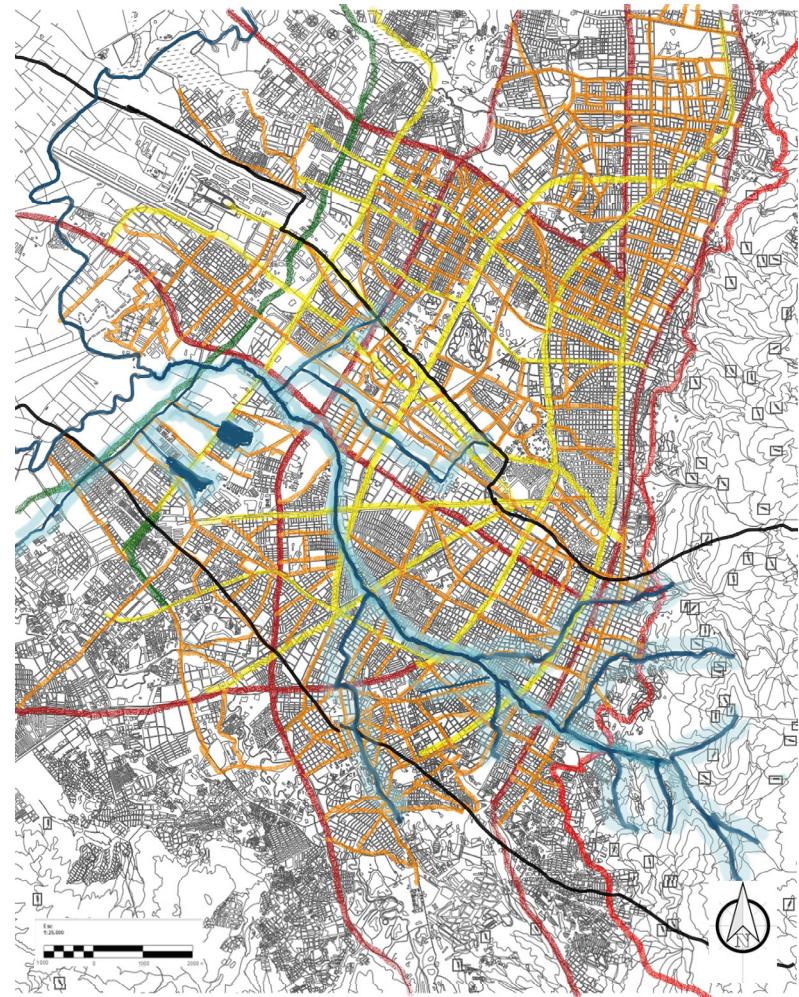
## SISTEMA VIAL

La ciudad y la tasa de motorización sobrepasa la tasa de crecimiento de la infraestructura vial urbana, traen como consecuencia un aumento en la congestión

La circulación, en ciertos corredores o en toda la ciudad, de vehículos tiene una consecuencia de alto impacto sobre la infraestructura vial generando alto niveles de emisiones de gases alrededor de la cuenca

### CONVENCIONES

- Vías Regionales
- Vías urbanas
- Vías proyectadas



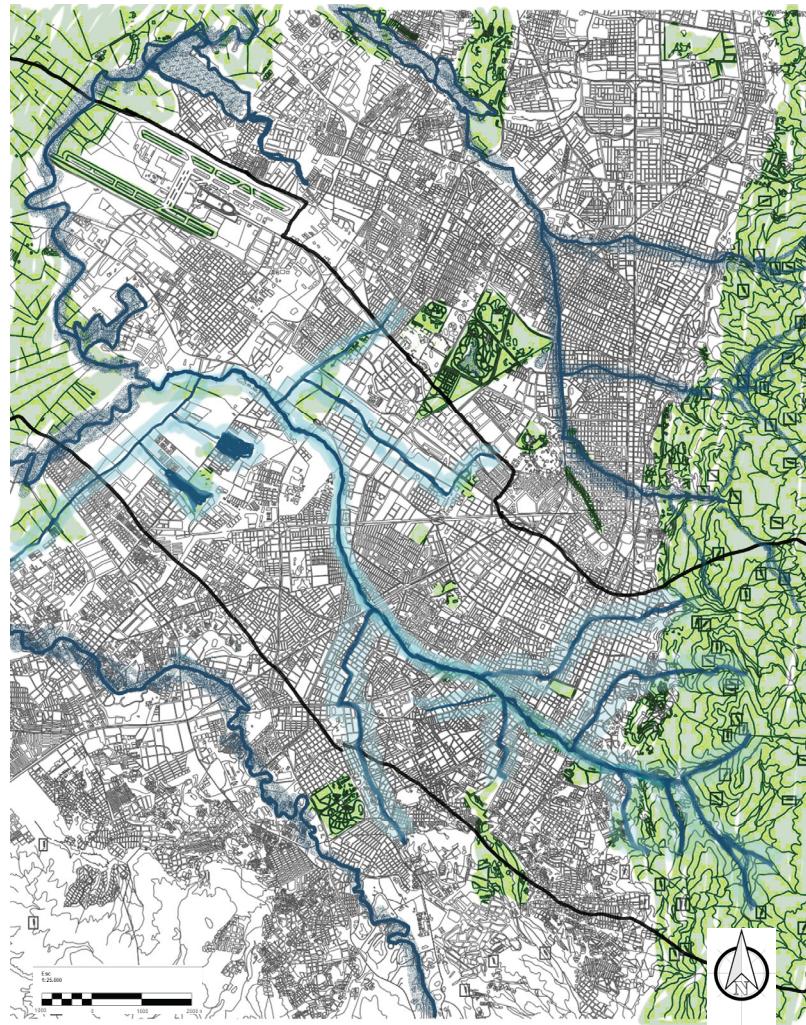
## SISTEMA DE PARQUES PUBLICOS

Si hablamos del río Fucha a nivel metropolitano, podemos darnos cuenta de como la falta de corredores y espacios conectores traen como consecuencia una perdida del valor del río.

Estos parques se encuentran totalmente desarticulados entre sí, además la localidad no cumple con el índice de espacio público determinado por la Organización Mundial de la Salud de 16m<sup>2</sup>/habitante, pues solo alcanza los 10,5m<sup>2</sup>/habitante.

### CONVENCIONES

- Parques Regionales
- Parques Metropolitanos



## MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO

Toda ciudad se construye y se transforma a través de procesos dinámicos íntimamente ligados a la sociedad que la produce. Es la misma forma en que los sistemas económicos, políticos, étnicos y culturales determinan cómo se construyen las ciudades y, a su vez, quién vive en ellas. Como resultado, la identidad de sus ciudadanos está representada en la ciudad, siendo el espacio público un reflejo de esa identidad; todas estas cosas simbolizan su forma de vida, sus tradiciones culturales, su calidad de vida, su progreso y su desarrollo.

Pensar en París evoca imágenes de grandes bulevares arbolados, actividades comerciales basadas en plantas y una animada vida pública en las calles y plazas. Además, valora la uniformidad arquitectónica, así como las imágenes históricas que se muestran en sus edificios. Esta ciudad que iluminó al mundo y fue el catalizador de la revolución urbana colectiva no es más que el resultado de una transformación rápida, dolorosa y conocida.

Como resultado, la imagen y la vida de la ciudad se transformaron por completo. Esa ciudad medieval con la traza de placa podrida y la arquitectura diversa ya no se reconoce. Era posible acceder a áreas previamente restringidas, conectar espacios previamente inaccesibles y alinear las alturas de los edificios.

La esfera pública es, por definición, un espacio vacío. Es material en el sentido de que contiene suelo, árboles, riberas, monumentos, etc., pero es intangible en sí mismo. El espacio público pertenece a la ciudad y el silencio pertenece a una sinfonía. El espacio público es un símbolo de la identidad y la cultura de los residentes en una variedad de formas. Además, refleja el progreso que cada período de tiempo ha hecho en la búsqueda del autorreconocimiento a través de coincidencias o divergencias, tal como lo hace un humano todos los días frente al espejo.



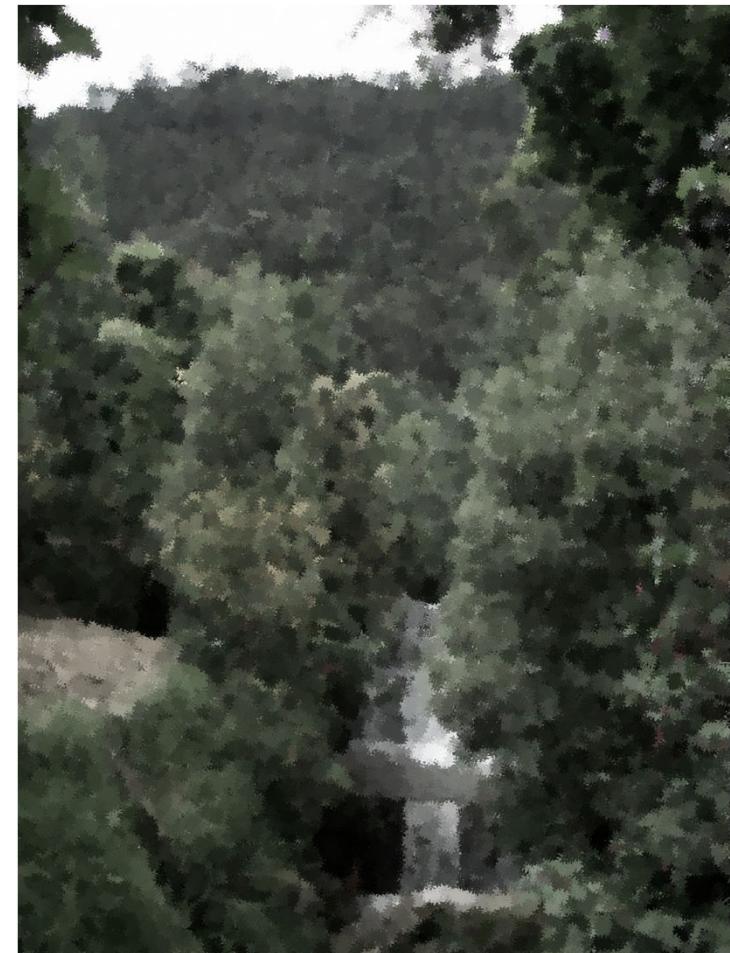
## COMPONENTE AMBIENTAL

Se está produciendo un poderoso cambio hacia el pensamiento "verde" en todo el mundo, como lo ven las iniciativas, los programas y las reglamentaciones ambientales en curso. El creciente interés en la eficiencia energética, la eficiencia del espacio y la reducción del uso de la tierra ha impulsado la arquitectura sostenible a la vanguardia de las industrias de la construcción industrial, comercial y residencial.

Los fabricantes, las empresas e incluso los propietarios de viviendas son cada vez más conscientes de la necesidad de reducir su influencia sobre el medio ambiente. La eficiencia del espacio también se ha convertido en un componente crítico de la arquitectura sostenible. El uso de un sistema de piso elevado también puede mejorar la eficiencia del espacio al admitir sistemas de piso más eficientes y reducir la altura total del edificio. Los sistemas de suministro de energía / datos y las soluciones para pisos elevados son dos áreas en las que enfocarse.

El objetivo del urbanismo debe ser conocer mejor las condiciones del entorno y su integración con los sistemas opuestos de la ciudad (Estructura Ecológica Principal y Complementaria, Estructura Funcional y de Servicios, socioeconómica y espacial) para crear una estructura sostenible.

Al planificar, diseñar e implementar un proyecto con un criterio de sustentabilidad, es necesario identificar los factores ambientales, urbanos, económicos y sociales que se encontrarán. Comenzando con un examen detenido del entorno inmediato y los fenómenos locales y avanzando hacia la operación de sistemas de macroescala, este proyecto promueve la mejora y revitalización de la infraestructura urbana. En urbanismo, existen cuatro ejes temáticos que se definen con el objetivo de determinar los beneficios e inconvenientes de ubicar un proyecto en un área específica de la ciudad, valorándolos en relación a la Biodiversidad (preservación y generación), Implementación (existente y propuesta ambiental), calidad y calidad), y el impacto estimado del proyecto en el medio natural, la articulación.



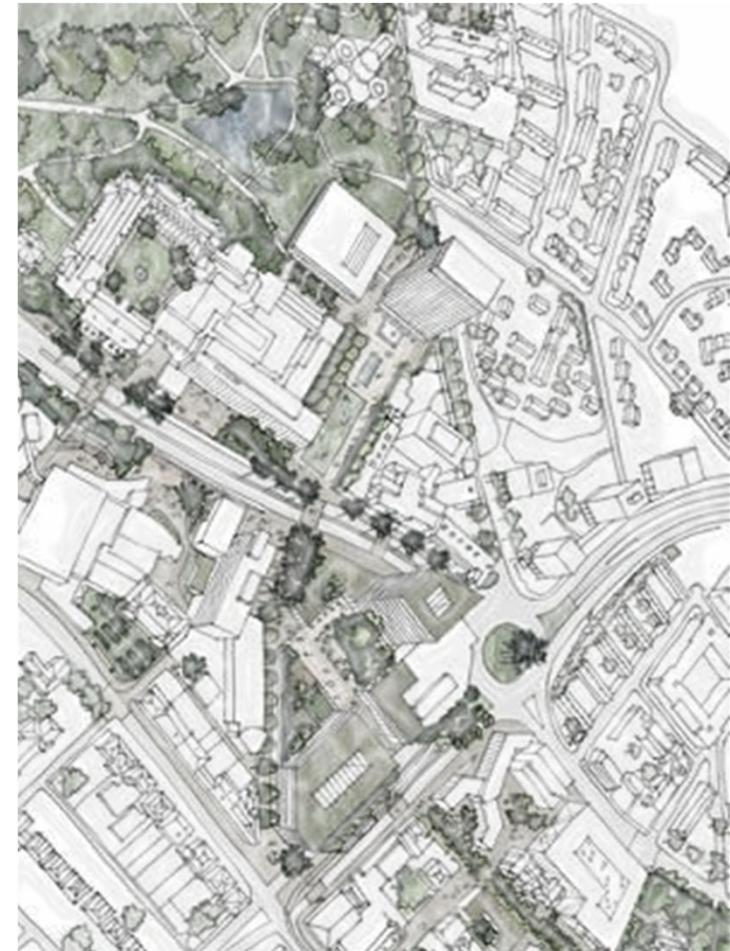
## COMPONENTE URBANISMO

El urbanismo es una dimensión de la política, del colectivo, y se encuentra en un esfuerzo de intereses, valores y necesidades. Se destacan los privilegios y las exclusiones, el antagonismo entre clases y grupos, así como los beneficios privados y los derechos cívicos. Las fuerzas sociales y sus experiencias políticas son las que orientan la urbanización y expresan valores, demandas y aspiraciones. Las instituciones de la política lo traducen en programas de políticas basados en los intereses de aquellos a quienes reaccionan.

El término "urbanismo" se refiere a un conjunto de acciones públicas con inclinación política. Deben traducirse en su dimensión física, social, jurídica, financiera y otras, así como en un entorno democrático que propicie la discusión ciudadana. Los profesionales no se deciden por la urbanización en función de sus conocimientos técnicos. La técnica es esencial, pero puede usarse para buenos o malos propósitos.

El urbanismo no es, ni puede ser, una disciplina estática. Al contrario, debes adaptarte a las circunstancias cambiantes. ¿Cuáles son las dinámicas sociales y económicas, los movimientos migratorios y el comportamiento colectivo, los cambios políticos y legales, las tendencias intelectuales, el surgimiento de innovaciones tecnológicas y problemas previamente subestimados y la demanda de nuevos derechos y reconocimiento? Además, avances, innovaciones y experiencias dentro de la disciplina.

La otra es una ciudad compacta y exclusiva, donde una porción significativa de los sectores de ingresos altos y medianos, residentes y / o usuarios de áreas centrales, donde proyectos de gran envergadura para el terciario, la "nueva economía, "instituciones políticas, etc.". Los centros históricos están siendo museizados y gentrificados, los barrios residenciales se están asegurando a través de la homogeneización social, los barrios populares están cambiando su demografía a medida que se produce la renovación urbana y ciertos barrios degradados se están convirtiendo en refugios para grupos



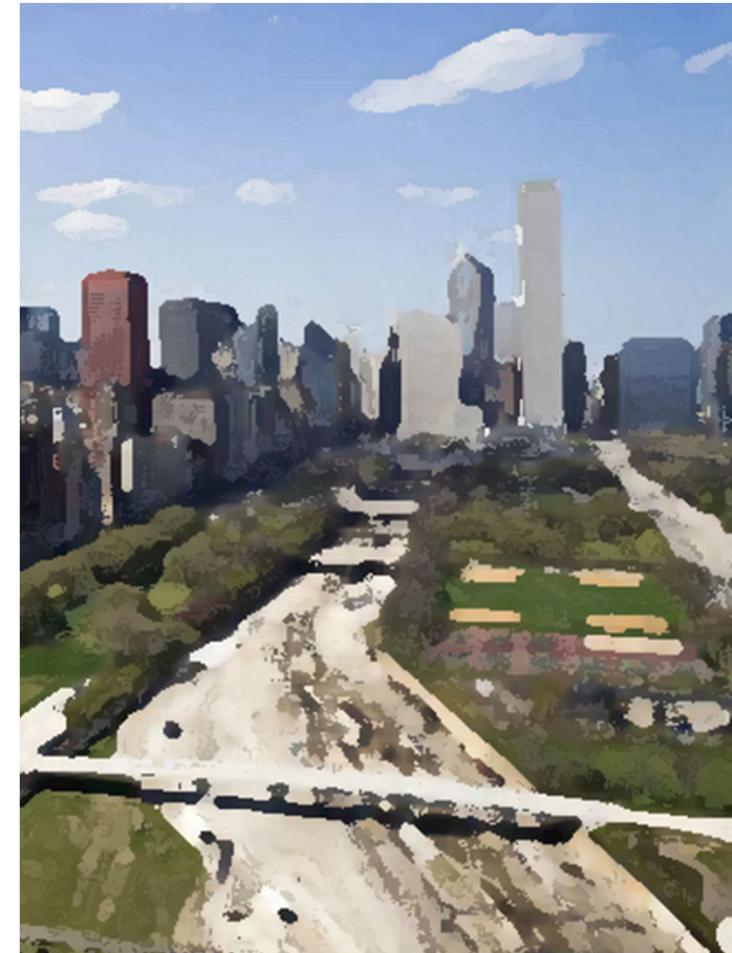
## COMPONENTE GESTIÓN

La Gestión propone un modelo teórico centrado en dos áreas: una estrechamente relacionada con el campo de la arquitectura y el urbanismo, y la otra de gestión de proyectos. Esto se debe a que los equipos multidisciplinares que integran proyectos de estas características están formados no solo por expertos en temas urbanísticos y arquitectónicos, sino también por especialistas. Se desarrollan temas que van dirigidos a todos aquellos interesados en formar equipos multidisciplinares de gestión de proyectos que interactúen con la ciudad de forma amorfa. El desarrollo de esta función llevó al establecimiento de sistemas y métodos que permitieron la ejecución de una gestión que resultó en resultados eficientes para todo el proyecto y obra.

La noción de gestión conlleva y está determinada por la necesidad de alcanzar un objetivo. Siempre con el objetivo de maximizar la eficiencia en la coordinación de todos los recursos disponibles, tanto humanos como mecánicos, para planificarlos y dirigirlos. Una herramienta que tiene que facilitar futuras estimaciones, análisis de alcance, previsión de costes y, en mayor medida, plazos y riesgos de ejecución, sin olvidar definir estrategias de gestión de contratos para obtener los mejores resultados posibles.

La contribución de la arquitectura a la organización espacial se reduce al mínimo. Arquitectura aporta el concepto de diseño, que puede verse como una consecuencia necesaria del inventario. Porque organizar el territorio implica, entre otras cosas, manipularlo específicamente para crear alternativas a lo que ya existe. El diseño es una forma de manipulación. Además, la arquitectura gestiona el concepto de paisajes o la visualización de las consecuencias del diseño.

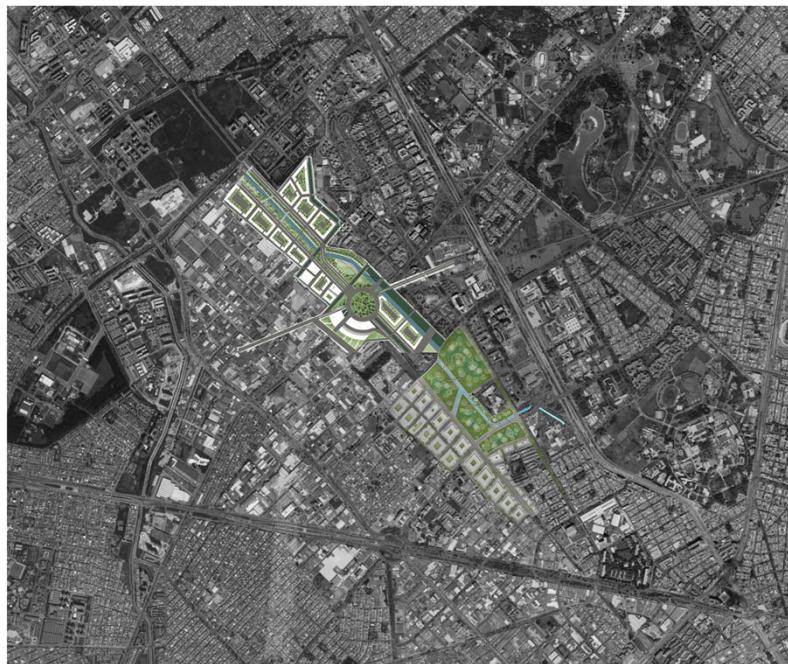
La gestión de un proyecto nos ayuda a entender cómo generar alternativas espaciales en el orden territorial utilizando herramientas designadas en la ley, y cómo utilizar una representación cartográfica y numérica de escenarios alternativos como una poderosa herramienta para brindar información a los ciudadanos que participan en un proceso de orden. Involucrar al electorado, particularmente al futuro electorado ahora en la escuela secundaria, significa que el POT podría ser los contratos sociales del próximo siglo para establecer la legitimidad territorial y establecer gobiernos innovadores.



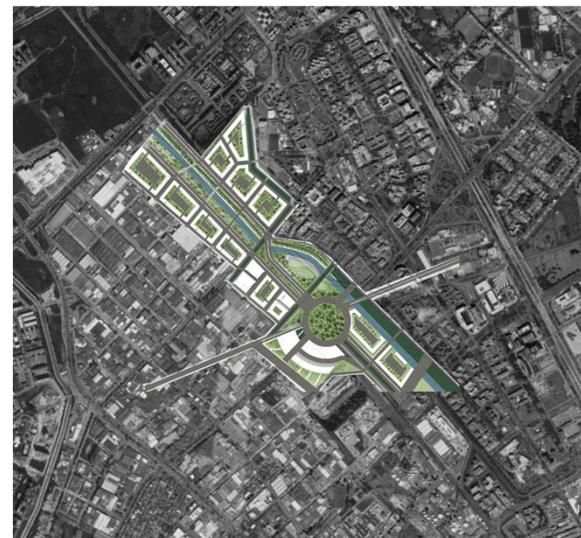
# WORKSHOP



## TRAMOS



ESCALA  
METROPOLITANA  
Canal San Francisco



ESCALA URBANA  
Tramo 1



ESCALA URBANA  
Tramo 2

# **TRAMO 1**

**Salitre Oriental**

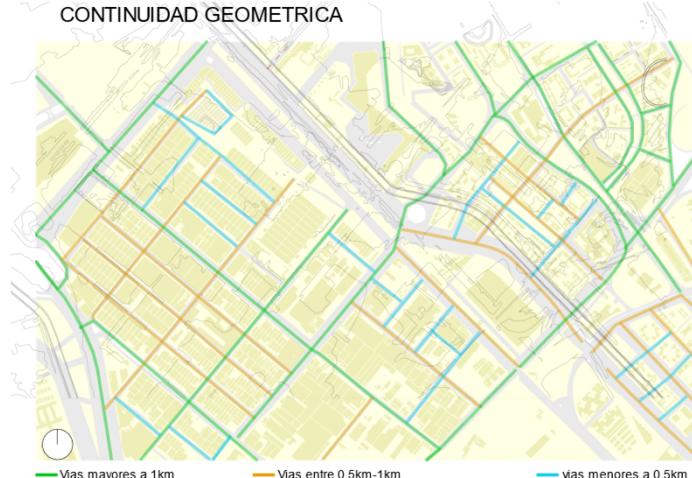
**Canal San  
francisco**

Av. carrera 68d

Juan Sebastián Pinzón



### CONTINUIDAD GEOMETRICA



### CONTINUIDAD FUNCIONAL



### CONTINUIDAD FUNCIONAL



### ESPAZIO PUBLICO



### GRADOS DE NATURALIDAD



### VISION DE CIUDAD



# ESTRATEGIA





## ESTRATEGIAS

- REVITALIZAR
- INTEGRAR
- CONECTAR

Se demuestra que en Salitre Oriental a nivel del canal San Francisco surgen barreras físicas que imposibilitan la conexión de ambos costados del canal, es por esto que nace la necesidad de eliminar cualquier barrera y permitir una interacción fluida entre ambas partes. Las barreras se convierten en parques y se crean conexiones que unen los trazos viales de ambas partes de los costados del canal.

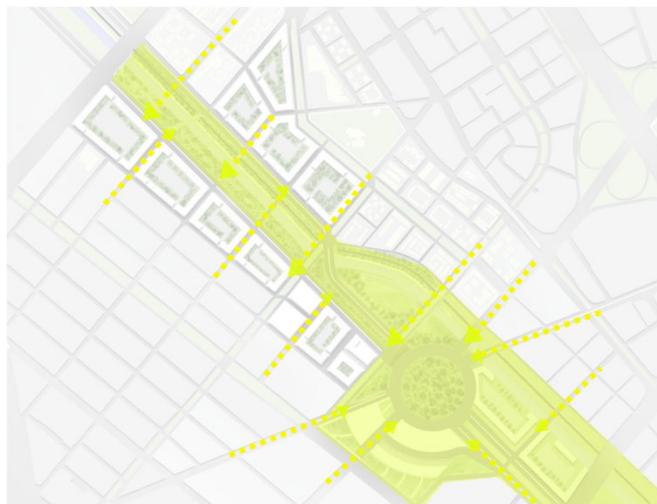
# ESTRATEGIAS

- REVITALIZAR
- INTEGRAR
- CONECTAR



Se busca **Revitalizar** el sector mediante parques lineales paralelos al metro y otros con remate en centros de manzanas verdes a escala barrial

- REVITALIZAR
- INTEGRAR
- CONECTAR



La propuesta busca **Integrar** ambos costados del canal San Francisco creando usos complementarios de ambos sectores e impulsando el tránsito peatonal

- REVITALIZAR
- INTEGRAR
- CONECTAR

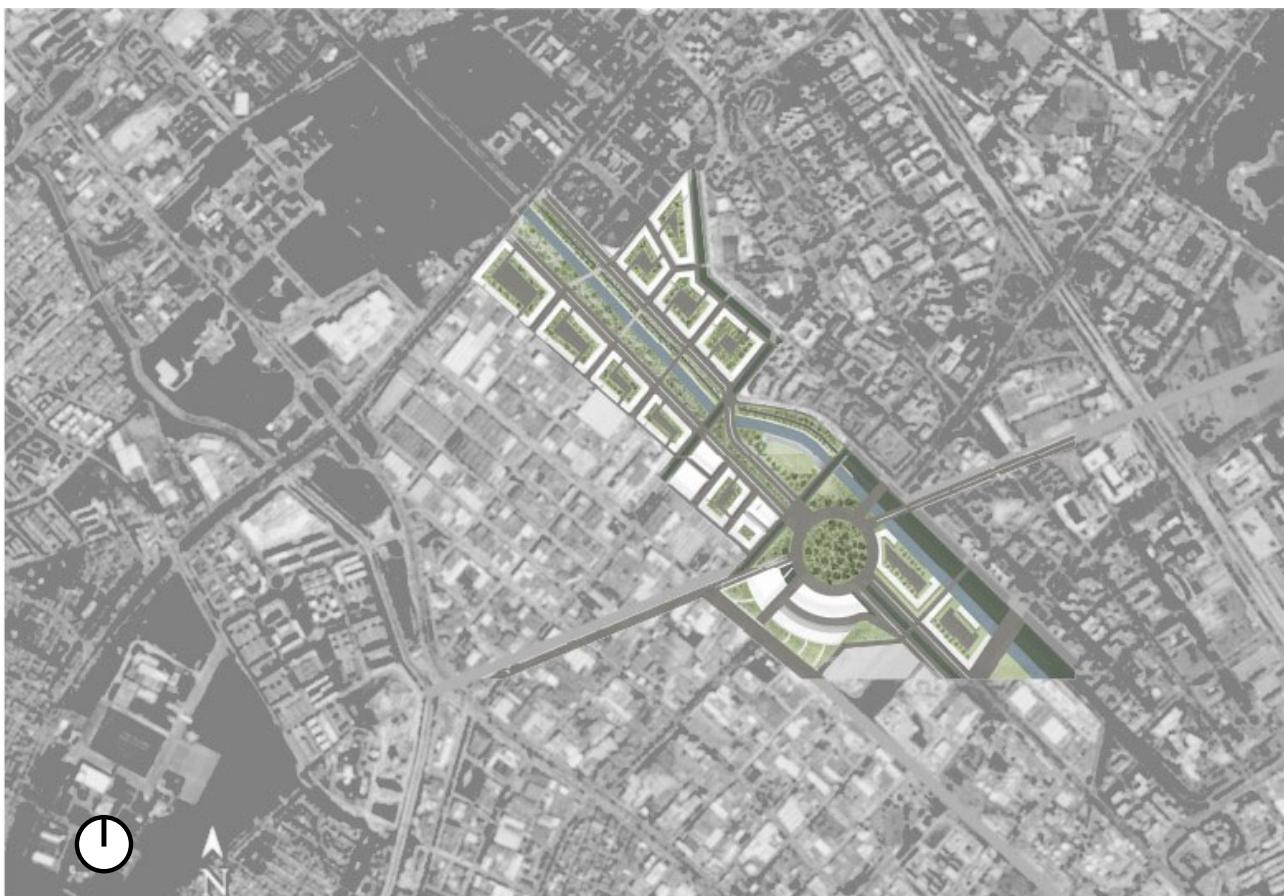


Se crean **conexiones** físicas viales y naturales que permiten el tránsito y la vida en espacio público. Se logra la conexión del sector a escala metropolitana, y zonal.

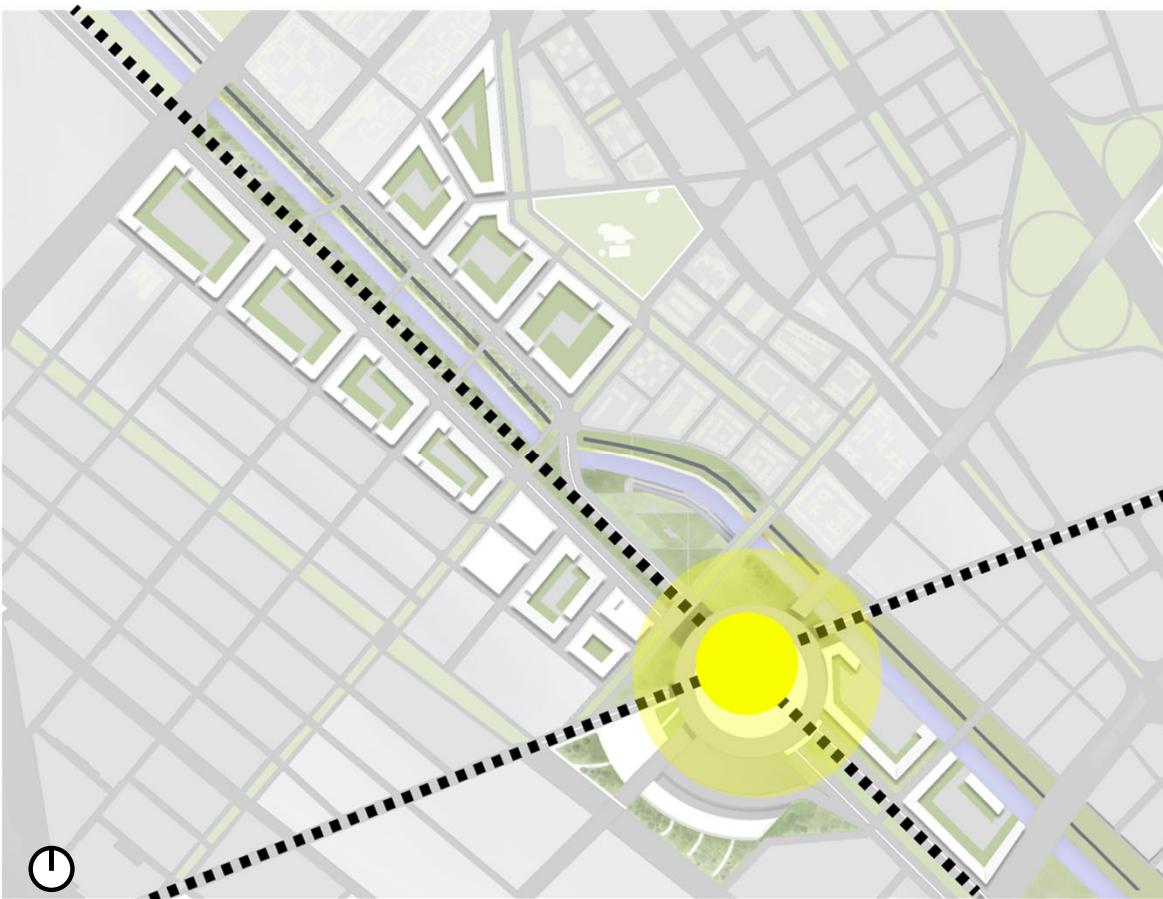
# **CONEXIÓN METROPOLITANA y URBANA**



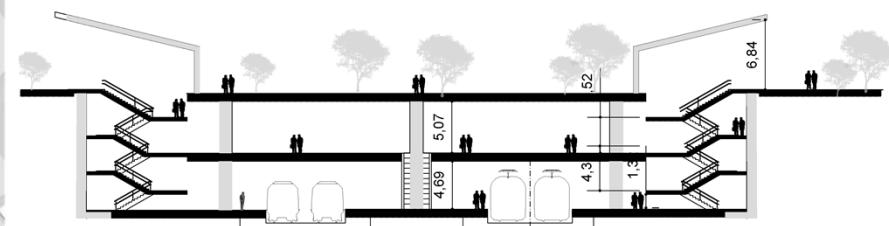
El tejido de las vías más importantes definen la continuidad del trazado que integran espacial y funcionalmente el territorio, estas permiten una interconexión con el resto de la ciudad. En sentido norte-sur y oriente-occidente.



# METRO A NIVEL CIUDAD

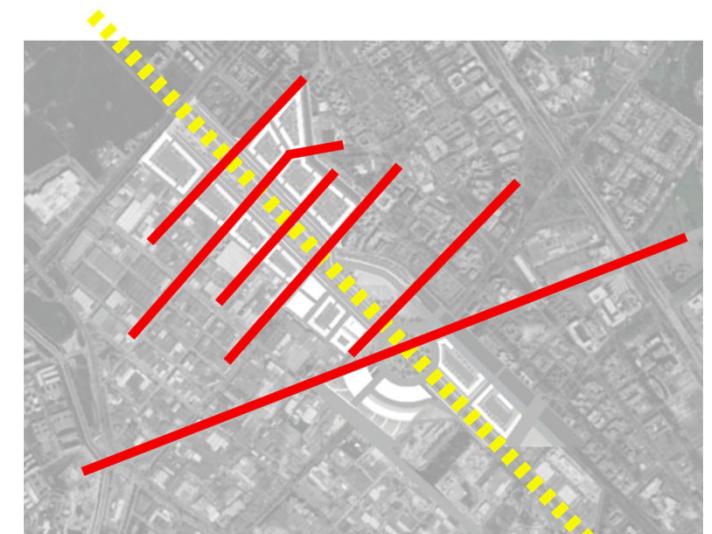


El tejido de la escala zonal parte del eje vertebral del metro, a raíz de este se organizan las conexiones entre manzanas que convierten a la antigua barrera en un punto de encuentro y conexión entre la zona.



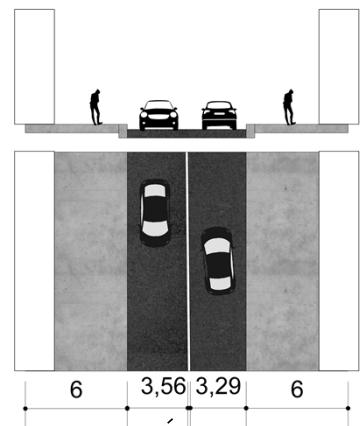
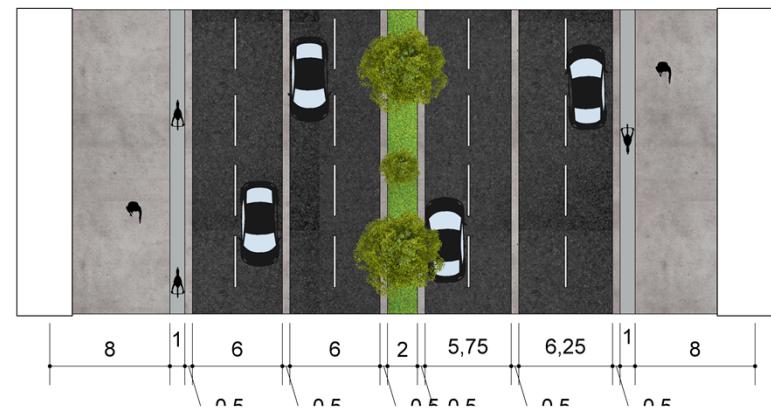
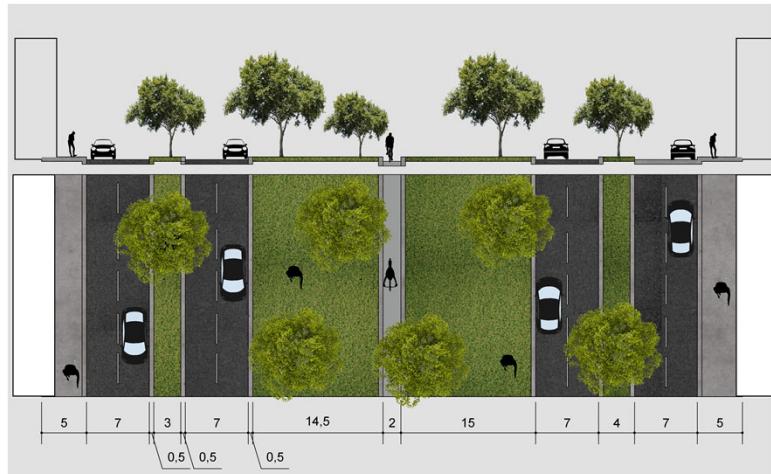
Detalle de la estación metro

# CONEXIÓN ZONAL



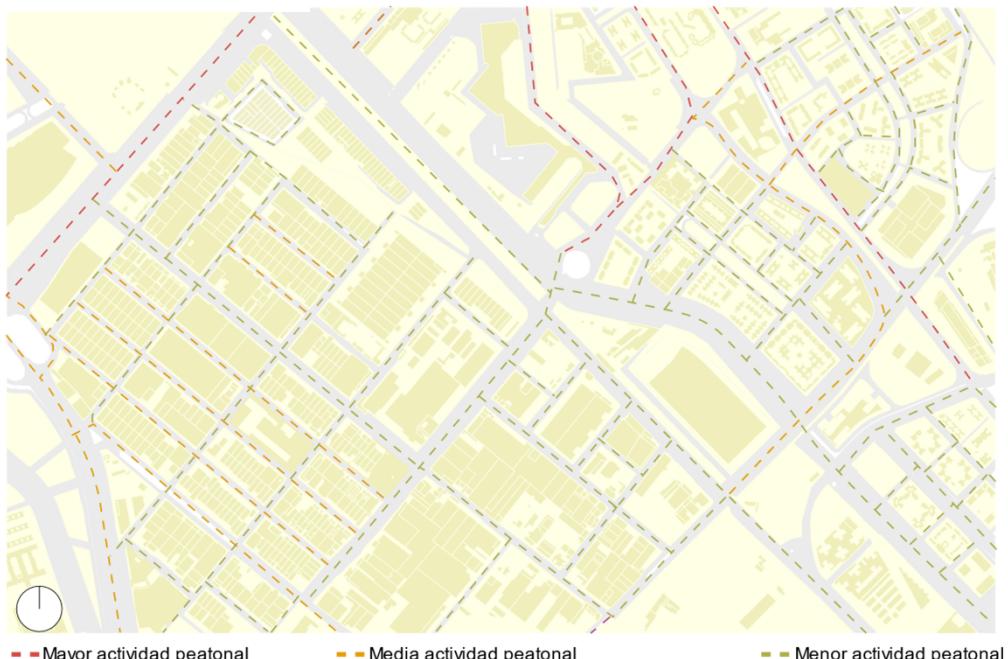
El tejido de la escala zonal parte del eje vertebral del metro, a raíz de este se organizan las conexiones entre manzanas que convierten a la antigua barrera en un punto de encuentro y conexión entre la zona.

# SECCIONES VIALES

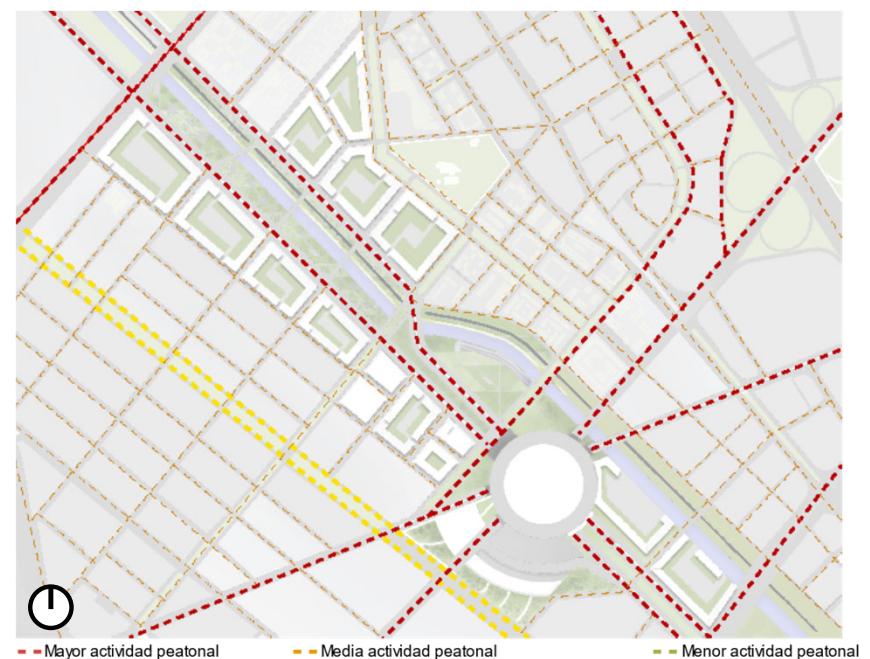


# COMPARACION ITINERARIOS

Análisis



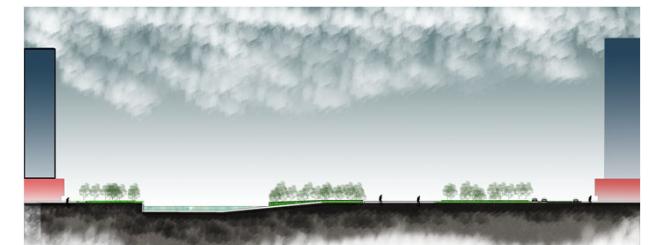
Propuesta



Las zonas públicas que no tenían transitabilidad peatonal forman un papel fundamental en el desarrollo de la propuesta, es por su ubicación que, se desenvuelven como puntos de encuentro y de conexión entre los dos barrios. Se desarrollan senderos peatonales que propician el encuentro social y que mitigaría la inseguridad de la zona.



## USOS



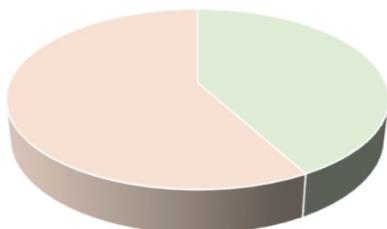
De forma paralela al canal se establecen usos mixtos de vivienda-comercio, ejerciendo actividad peatonal en el sector, integrando ambos costados del canal, prestando servicios complementarios a la vivienda.

Se obtiene noción de la relación equipamiento-vivienda-ciudad de manera en que se sitúan equipamientos en partes estratégicas del sector, con afluencias en circulación y conexión.

# GESTION



## Problacion por sexo



■ HOMBRES ■ MUEJRES

## AREA BRUTA 22 Ha.



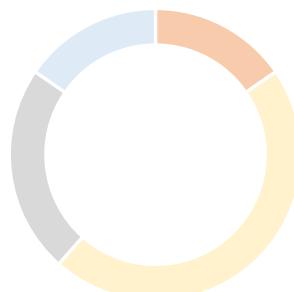
3,150 HOGARES



14,973 PERSONAS

Usos	M2
Vivienda	234.136
Comercial	44.712
Dotación	79.856
Industria	85.051

## Usos



■ Comercial ■ Residencia ■ Industria ■ Equipamientos

## Actores



Parques vecinales, zonales, locales  
• IDRD



Manzanas, predios.  
• Propietarios privados-públicos



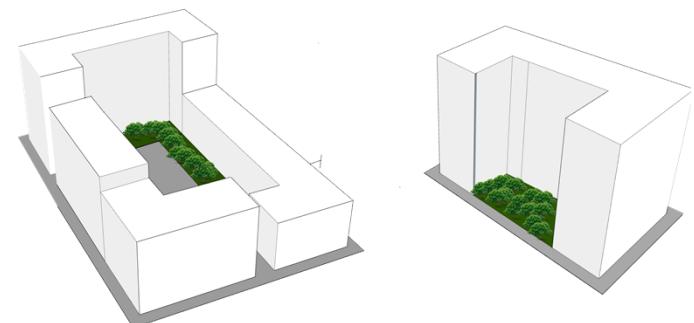
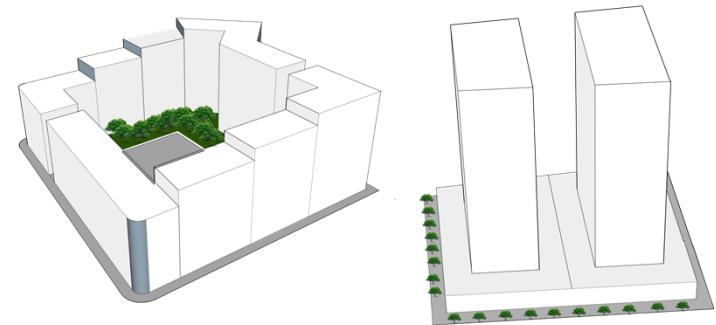
Vías, cicloruta, andenes, separadores  
• Secretaría de movilidad- IDU



Canal  
• Secretaría de medio ambiente, acueducto

# Tipologías

EDIFICACIONES DE CENTRO DE  
MANZANA CON GALERIA EN EL  
EXTERIOR



# VISTA PEATONAL



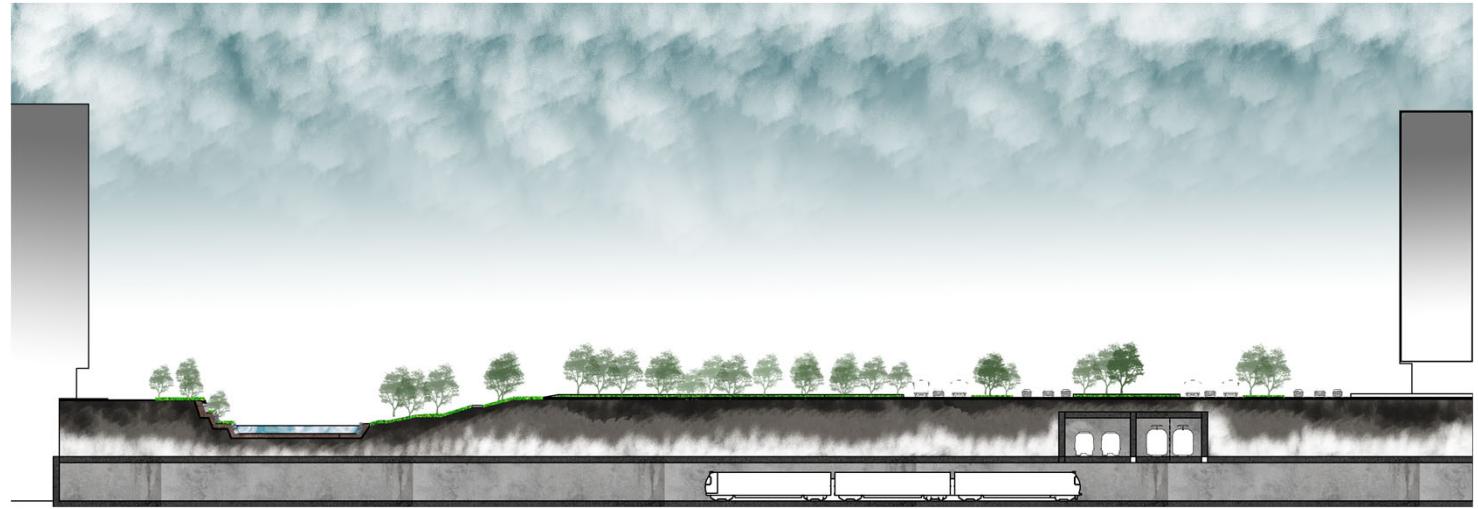


## PLANO DE ACTIVIDADES

Como eje central la alameda revitalizara el sector, de la mano con los edificios que estarán paralelos a esta, contando con un juego de alturas que le darán vida al paisaje urbano, también se contara con usos tales como la vivienda, el comercio y la industria en específico, oficinas, dinamizando el sector.

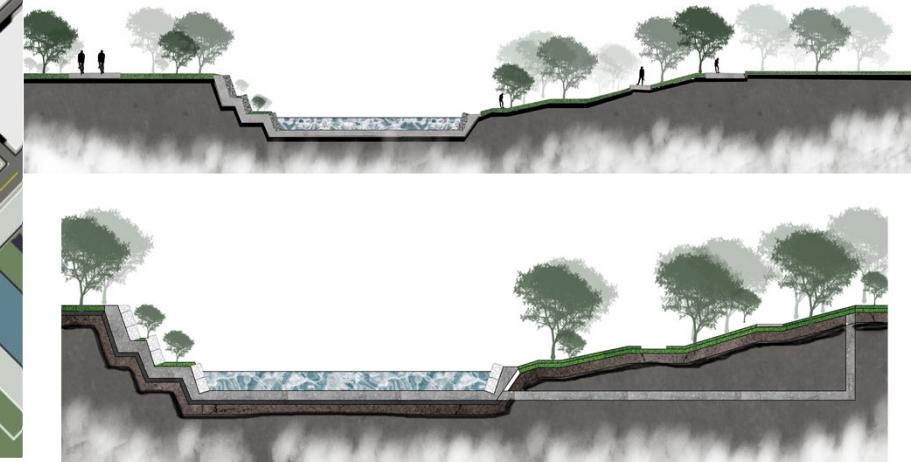
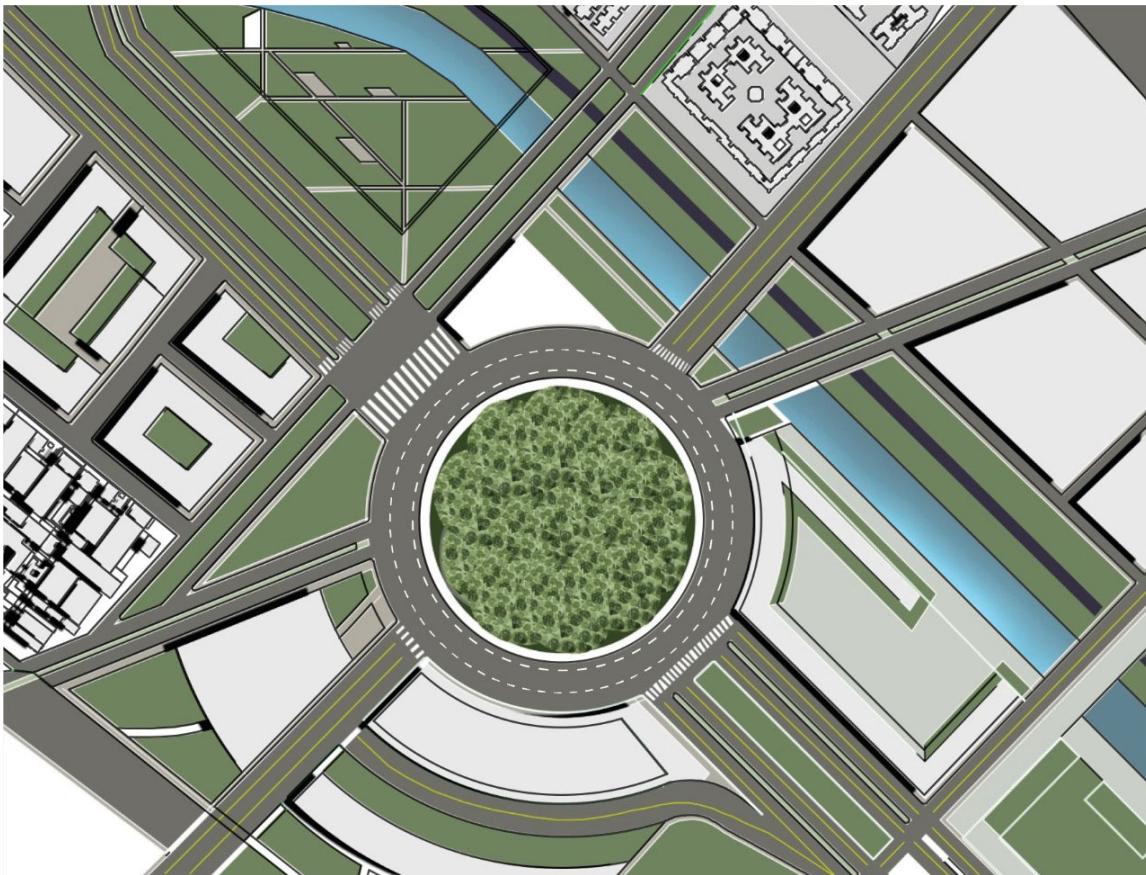
En la alameda habrán usos que fortalecerán el flujo peatonal, tales como parques, zonas de permanencia, comercio, una cávea, pasajes conectores de la alameda que permitirán un recorrido de esta.

# Detalles de actividades



# Detalle de rotonda

En este sector se interconectan las dos líneas del metro subterráneo, se sitúa el terminal de transporte en contacto directo con el parque lineal del proyecto, y se encuentran los equipamientos de salud, educación y cultura.



# TRAMO 2

Av. Calle 26 - Av. Calle 50



## ÁREA 2



1

### LLENOS - VACIOS

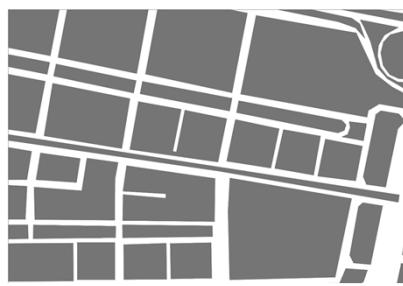
Al costado Occidental observamos grandes manzanas predominantes en la zona correspondientes a equipamientos de servicio público (organismos de control), al contrario, al costado Oriental observamos una morfología reducida correspondiente a uso residencial en su mayoría.

Fragmentación en el  
suelo  
Canal San Francisco  
como elemento físico  
limitante  
Carencia de  
interacción

ANÁLISIS  
MORFO.TÓPOLOGICO

ÁREA 2

PATRÓN

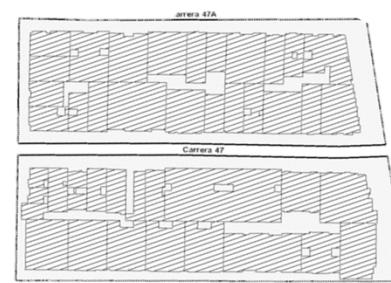


FORMA Y TIP. MANZANA  
Y TIP. EDIFICATORIA

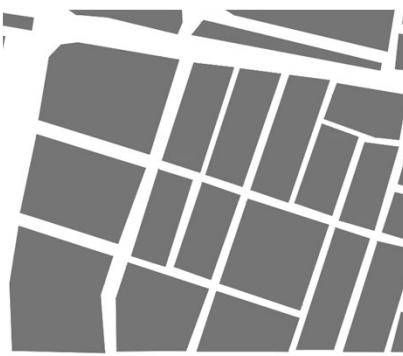
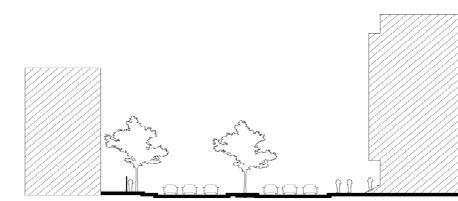
CUADRADA O  
RECTANGULAR  
RECTANGULAR  
SIMPLE  
HILERA

Área (28.569 m)  
Largo (141.6 m)  
Ancho (48.6 m)  
IO (0,22)  
IC (1,65)

MANZANA

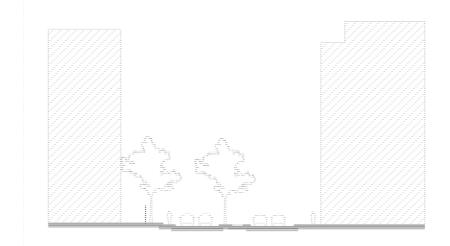
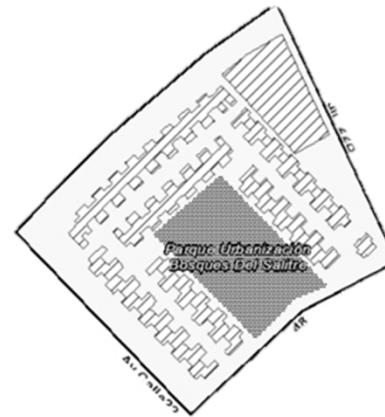


SECCIÓN  
TRANSVERSAL

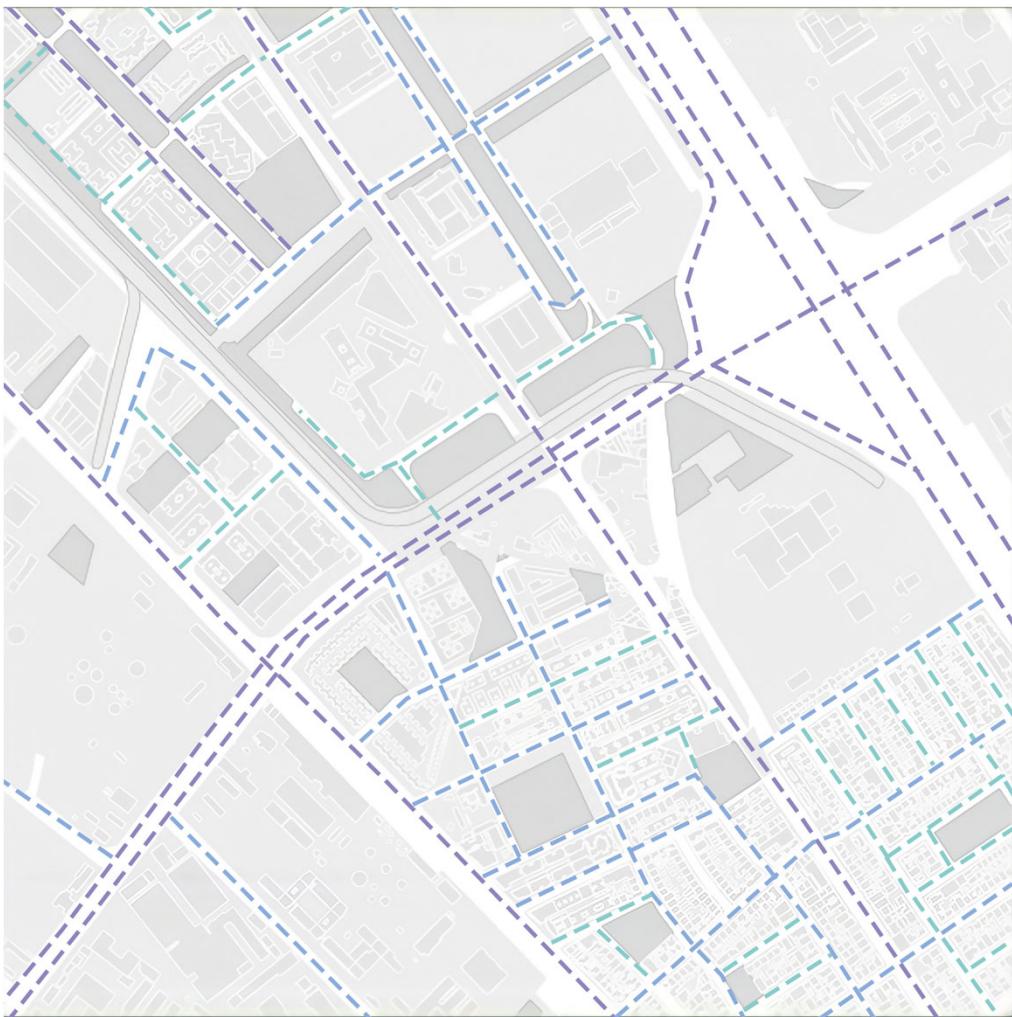


RECTANGULAR  
COMPLEJA  
MODERNA

Área (15.654 m)  
Largo (194.6 m)  
Ancho (68.8 m)  
IO (0,88)  
IC (2,13)



## ÁREA 2



1

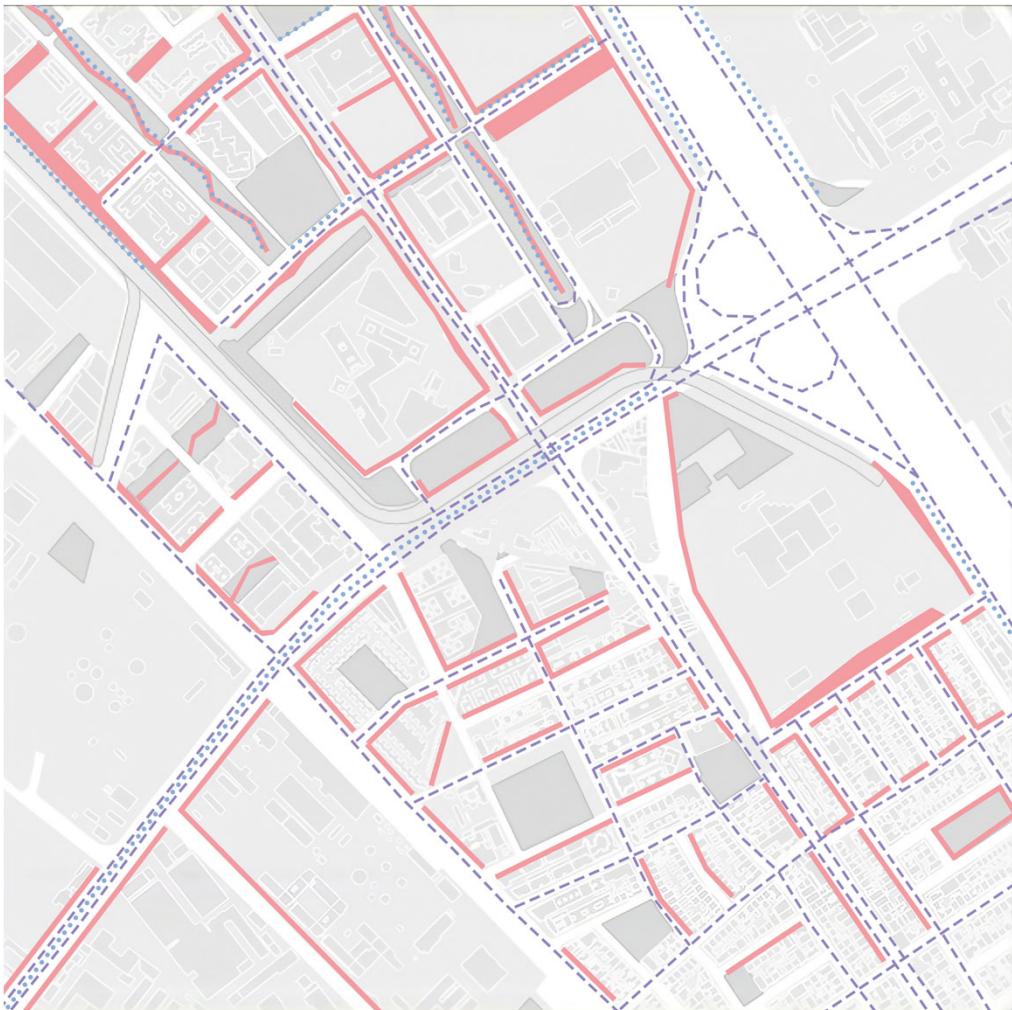
CONTINUIDADE  
S  
GEOMETRICAS  
Vías de conectividad  
urbana y  
metropolitana

Diferenciación de  
distancias de  
continuidades

Convenciones

Mayor Continuidad Geométrica Media Continuidad Geométrica Menor Continuidad Geométrica

## ÁREA 2



1

### CONTINUIDADES FUNCIONALES

Alta continuidad funcional para motorizados

Ausencia de continuidad no motorizada peatonal entorno al río y sobre las vías con mayor continuidad geométrica

La baja continuidad no motorizada ciclorrutas es interrumpida por la 26

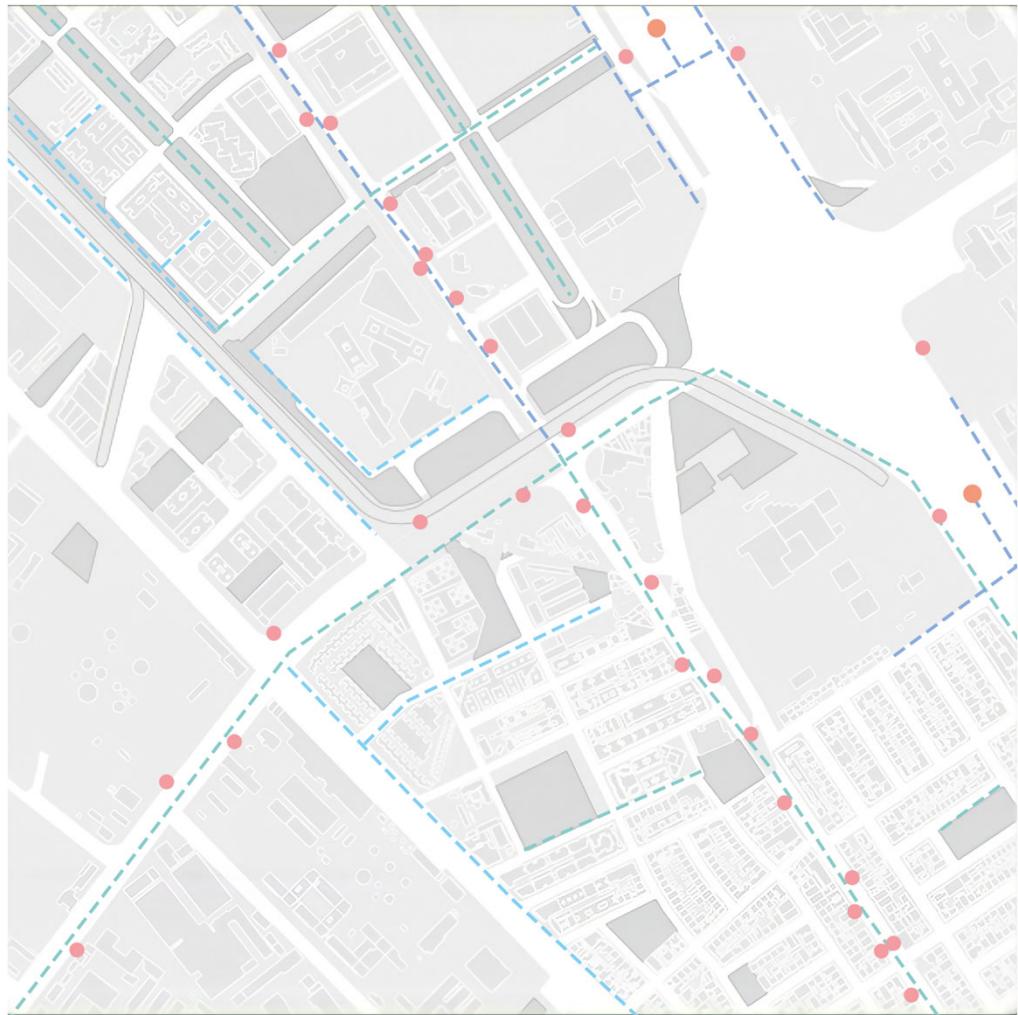
### Convenciones

— Motorizado

···· No Motorizado Ciclorrutas

— No Motorizado Peatonal

## ÁREA 2



### INTINERARIOS

Mayor actividad en  
vía Regional y Urbana  
con mayor flujo de  
transporte publico  
Sitp y Trasmilenio

Menor actividad en  
las alamedas dando  
la espalda al canal y a  
escala zonal

### Convenciones

-----  
Mayor actividad peatonal

-----  
Media actividad  
peatonal

-----  
Baja actividad peatonal

●  
Paradas Sitp

●  
Estaciones  
Trasmilenio

## ÁREA 2



### USOS

Predominan dos usos diferentes entre si, los cuales son el residencial e industria (bodegas, oficinas, materias primas, empresarial)

Se manifiesta un patrón tal como un nodo empresarial sobre toda la 26 que le da la espalda a lo residencial, seguido de uso industrial

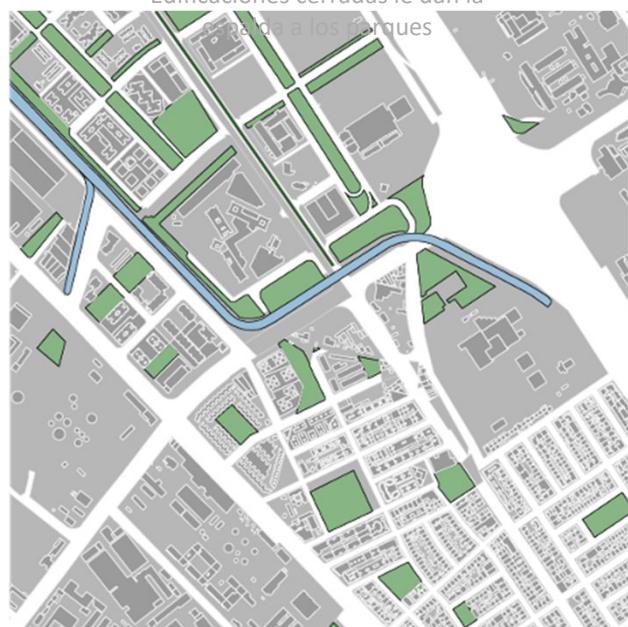
### Convenciones

- Residencial
- Espacio Público
- Funcionarios Públicos
- Oficinas
- Comercio
- Hotelería
- Bodegas



## ÁREA 2

Disposición de espacio publico de calidad  
Alamedas con baja frecuencia de uso  
Ciudad dedicada al vehículo  
Edificaciones cerradas le dan la



Convenciones  
Área Verde  
Canal San Francisco

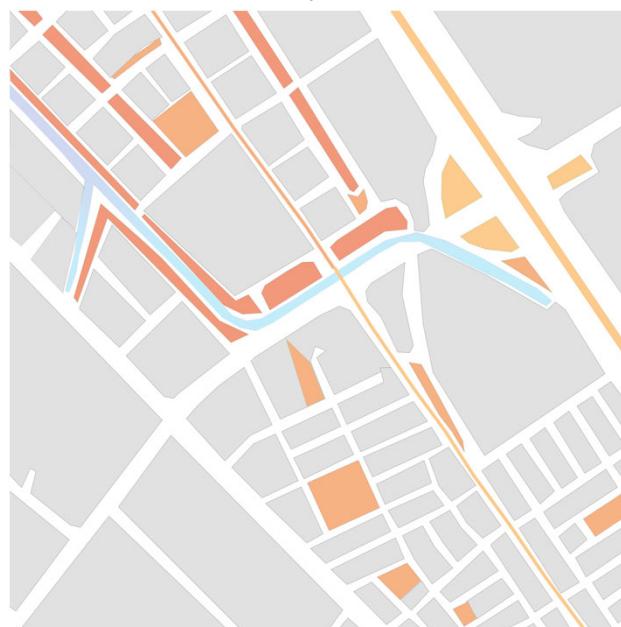


Canal San Francisco

## ESPACIO PÚBLICO

### *Grados de Naturalidad*

Mayor grados de naturalidad entorno al río a comparación del menor grado de naturalidad sobre la vías urbanas y metropolitana

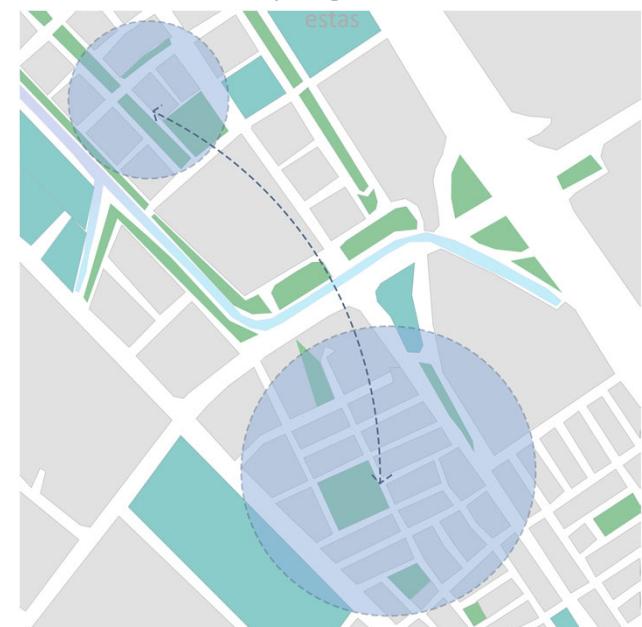


Convenciones  
Grado 3  
Grado 2  
Grado 1



### *Visión de Ciudad*

El mayor uso del sistema humano es de carácter residencial que al observar el sistema ecológico tiene bastante relación y congruencia entre

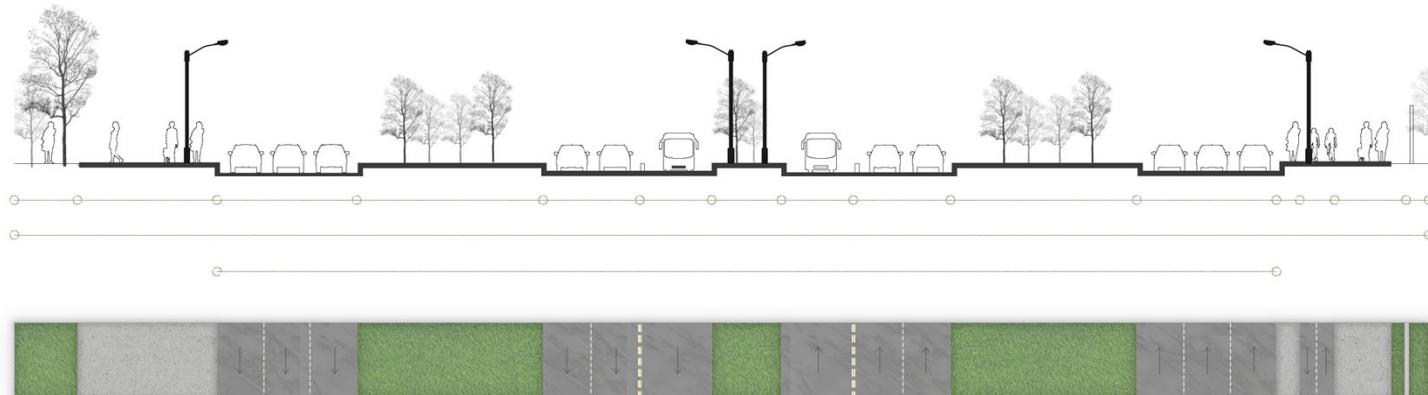


Convenciones  
Humano  
Ecológico  
Híbrido

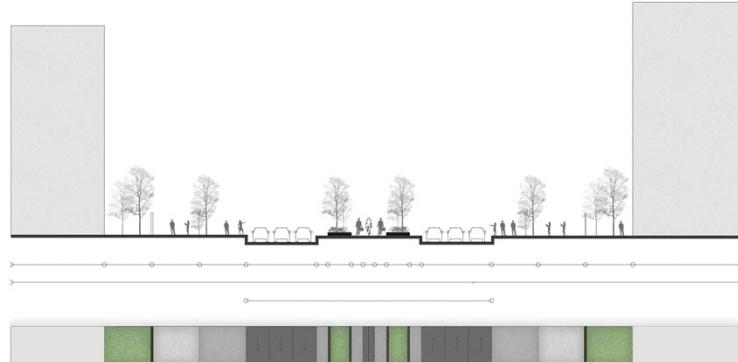


ÁREA 2

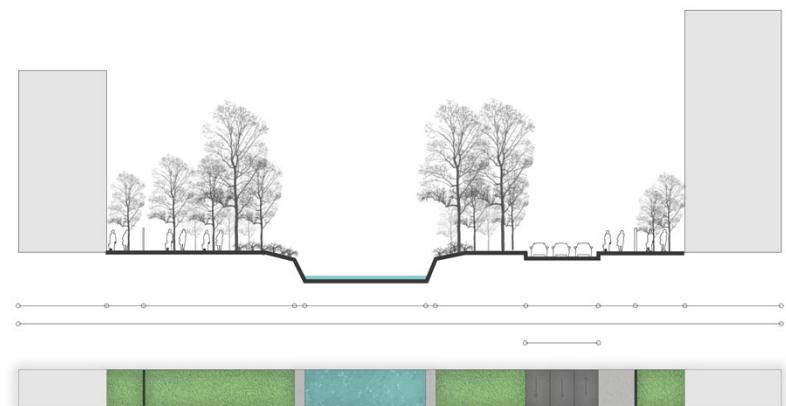
### SECCIONES VIALES



Av. Calle 26 – Av. Carrera 50



Av. La Esperanza (Calle 24)– Av. Carrera 57



Calle 22<sup>a</sup> - Canal San Francisco

ÁREA 2

## ESTRATEGIA S

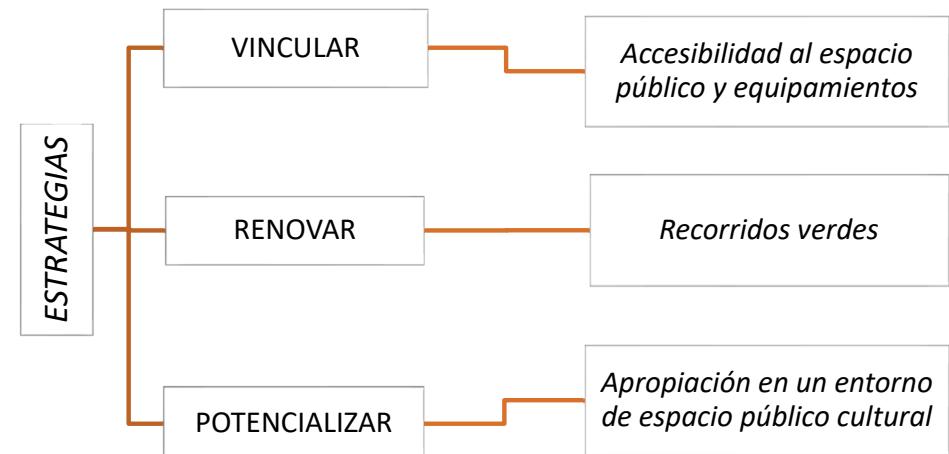
## ÁREA 2



## ESTRATEGIAS

### Objetivos

Generar diferentes dinámicas que se apropien y vinculen con los usos del lugar, teniendo en cuenta la necesidad de movilidad que se presentan en base a la infraestructura y continuidad funcional, y que así mismo se integren con el RegioTram cercano, recreando así un espacio urbano de aproximación



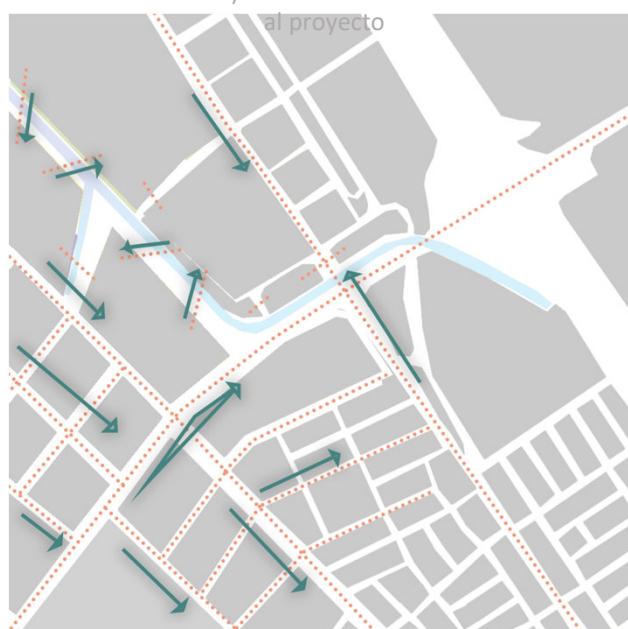
### Convenciones

-----	.....	—	Canal San Frans.
- - - - -	.....	—	Recorridos Verdes
-----	-----	—	Potencial
-----	-----	—	Nodo

## ESTRATEGIAS

### VINCULAR

Accesibilidad al espacio publico  
Mediante la nueva reconfiguración predial y los puentes peatonales para tener una mayor accesibilidad entorno



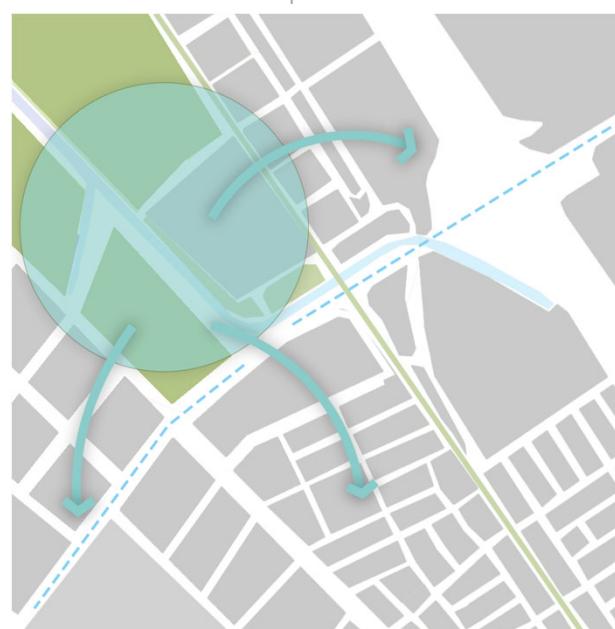
### Convenciones

Nueva Configuración

Setido y movilento

### RENOVAR

Recorridos Verdes  
Renovar entorno al canal San Francisco mediante zonas blandas que articulen y renueven este lugar actualmente desaprovechado



### Convenciones

Áreas Verdes

Potencializador

### POTENCIALIZAR

Apropiación del espacio  
Se plantea potencializar el área mediante el uso mixto predial, generando movimiento y atracción entre las zonas verdes y las zonas duras



### Convenciones

Uso mixto

Áreas con Mayor potencia Atracción y movimiento

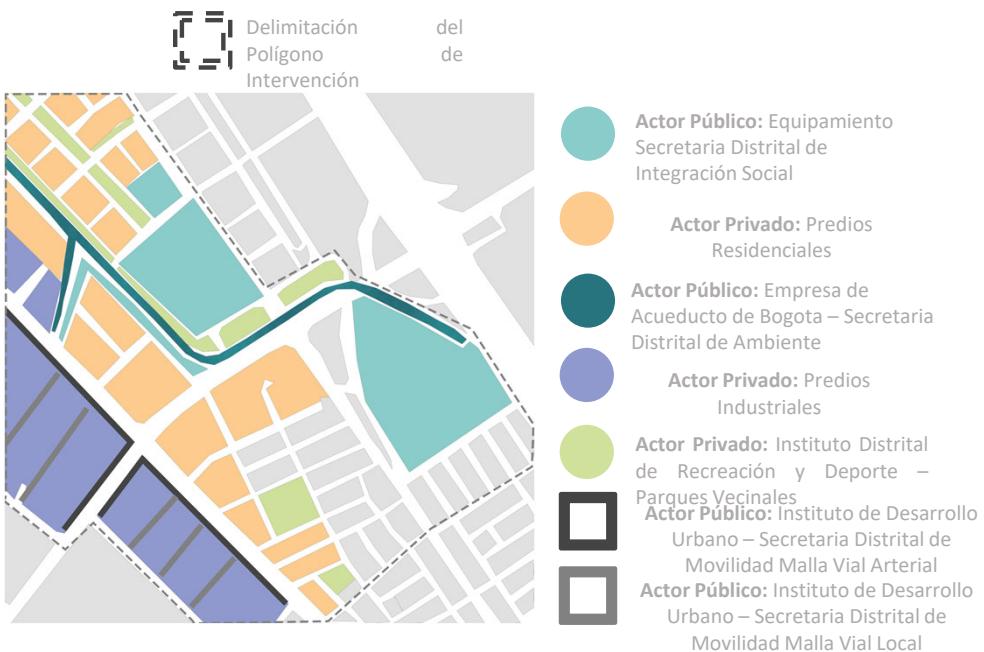
## ÁREA 2

## ESTRATEGIAS

### Objetivos Gestión

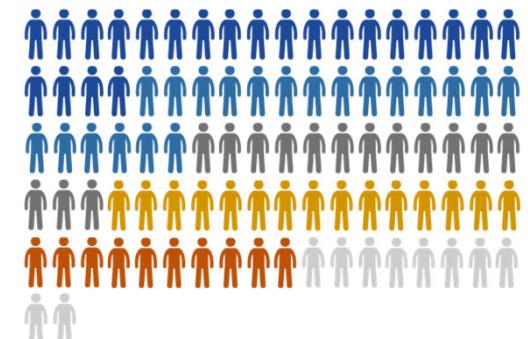
Dadas las características de la zona en donde se ubica este Plan Parcial, la propuesta respecto a los usos consiste en permitir principalmente actividades múltiples, con énfasis en el uso residencial. Por esta razón, para cada una de las unidades de actuación y/o de gestión, se propone que mínimo el 65% del área construible, según el índice de construcción que se utilice, se destine a vivienda y máximo el 35% se destine a usos diferentes a ésta.

### ACTORES



### ANALISIS POBLACIÓN

- 10-19 Años
- 20-29 Años
- 30-39 Años
- 40-59 Años
- 60-79 Años
- 80 Años



### POBLACIÓN



Mujeres



Hombres

Estrato  
3



Estrato 4



## ÁREA 2



## GESTIÓN

**Área Bruta**  
30.19 Hectáreas

**Área Neta Urbanizables**  
10.67 Hectáreas

**Área Útil**  
45%

**Área Pública**  
58%

## ACTORES

- Actor Público: Equipamiento- Secretaria Distrital de Integración Social
- Actor Privado: Predios Residenciales
- Actor Público: Empresa de Acueducto de Bogota – Secretaría Distrital de Ambiente
- Actor Privado: Predios Industriales
- Actor Privado: Instituto Distrital de Recreación y Deporte – Parques Vecinales
- Actor Público: Instituto de Desarrollo Urbano – Secretaría Distrital de Movilidad Malla Vial Arterial
- Actor Público: Instituto de Desarrollo Urbano – Secretaría Distrital de Movilidad Malla Vial Local



## ÁREA 2



## USOS

Se plantea 2 diferentes usos destacados dentro del área

Zonas blandas – Uso Mixto

Zonas Blandas entorno al río dándole vida y vínculo entre si

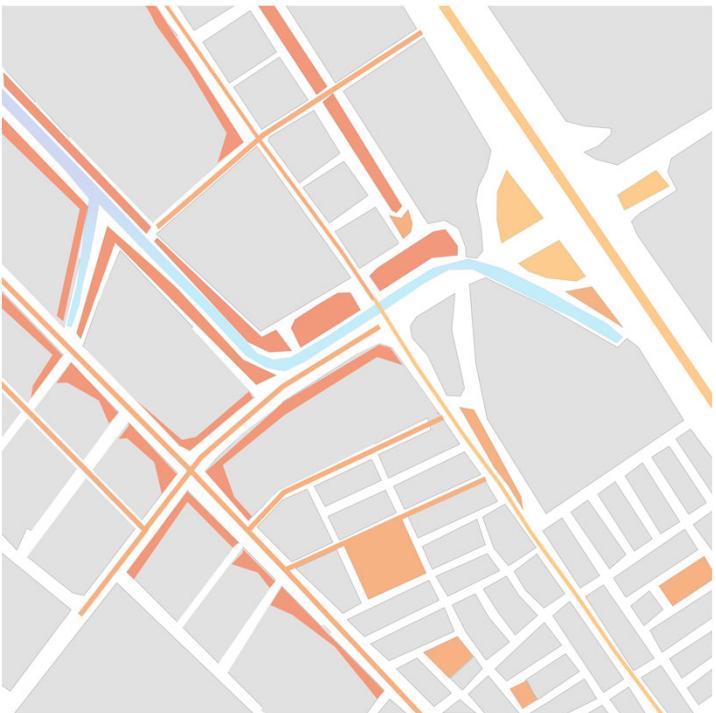
Uso Mixto como potencializador de la zona dándole dominancia y movimiento al lugar

Convenciones

- Área Verde
- Residencial Mixto Comer
- Oficinas

## ÁREA 2

### GRADOS DE NATURALIDAD

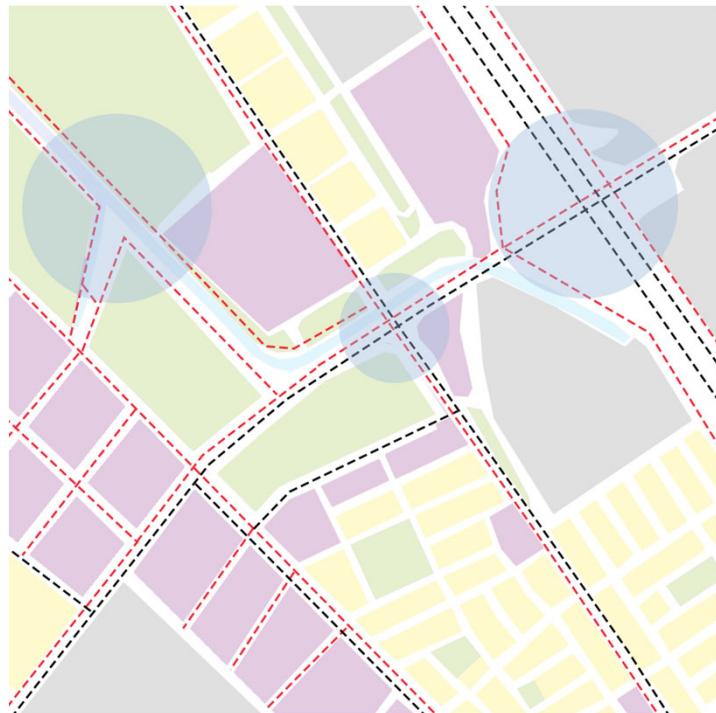


Se plantea el mayor grado de naturalidad correspondientes a las áreas blandas y duras para conectarlas entre si y generar un vínculo entre ellas. Se propone generar el mayor numero de grados de naturalidad en la zonas respetando las vías a gran escala de menos grado de naturalidad

#### Convenciones



### DIAGRAMA DE MOVILIDAD



Se establece este diagrama de movilidad para mostrar los ejes existentes y en la manera en que los ejes viales propuestos generan mayor conectividad y movilidad en el área, dejando el menor numero de espacios en abandono o en desuso

#### Convenciones

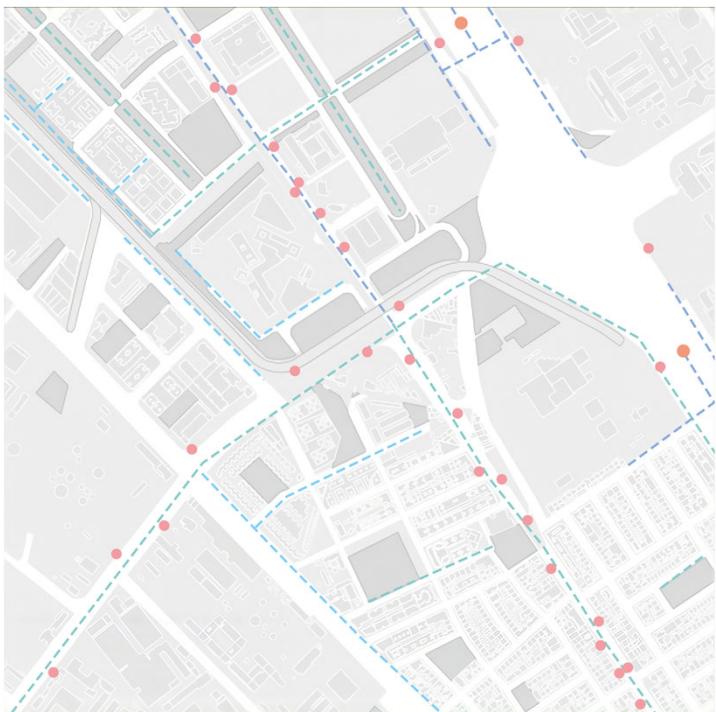
- Ejes existentes   Ejes Propuestos   Nodo de Mov



## ÁREA 2

### INTINERARIOS

#### ACTUAL



Menor actividad en las alamedas dando la espalda al canal y a escala zona

Pocas paradas de Sitp

El mayor movimiento peatonal que se genera en la zona se dirige solo a una zona de la Av La Esperanza, generando congestión y aglomeración en el área

#### PROUEST



Generación de mas paradas de Sitp con el fin de generar un movimiento y actividad peatonal equilibrada a lo largo de proyecto, sin dejar a un lado la importante de las vías principales

Nuevo movimiento a escala zonal y vecinal

### Convenciones



—  
Major actividad peatonal

—  
Media actividad peatonal

—  
Baja actividad peatonal

●  
Paradas Sitp  
●  
Estaciones Trasmi

ÁREA 2

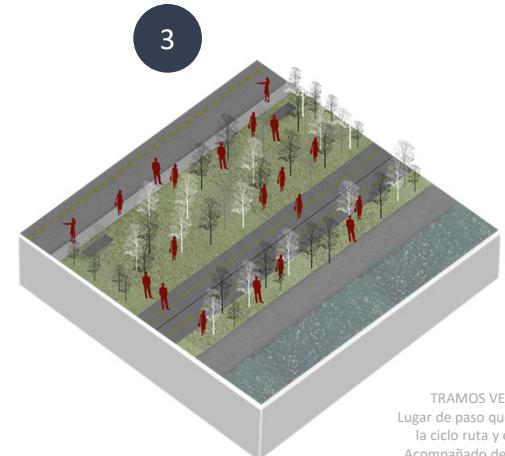
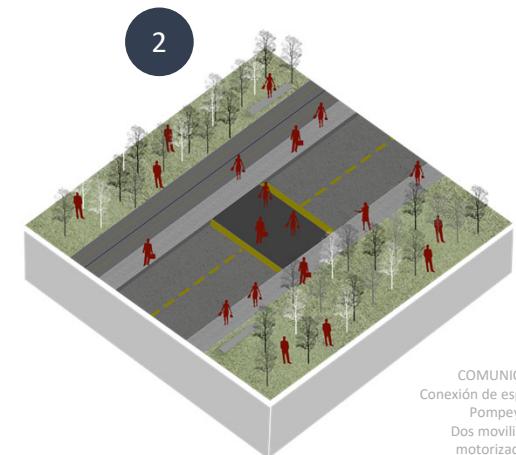
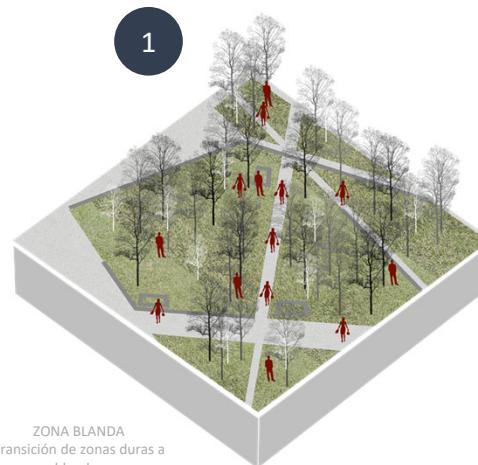
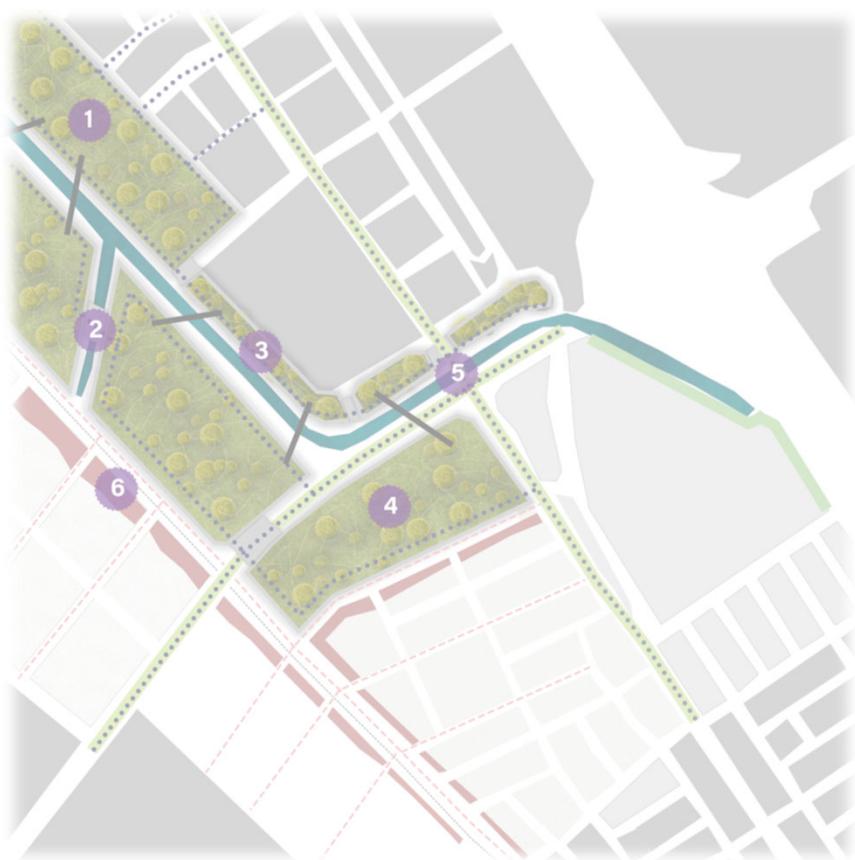


AEREOTOGRAFÍ  
A

1

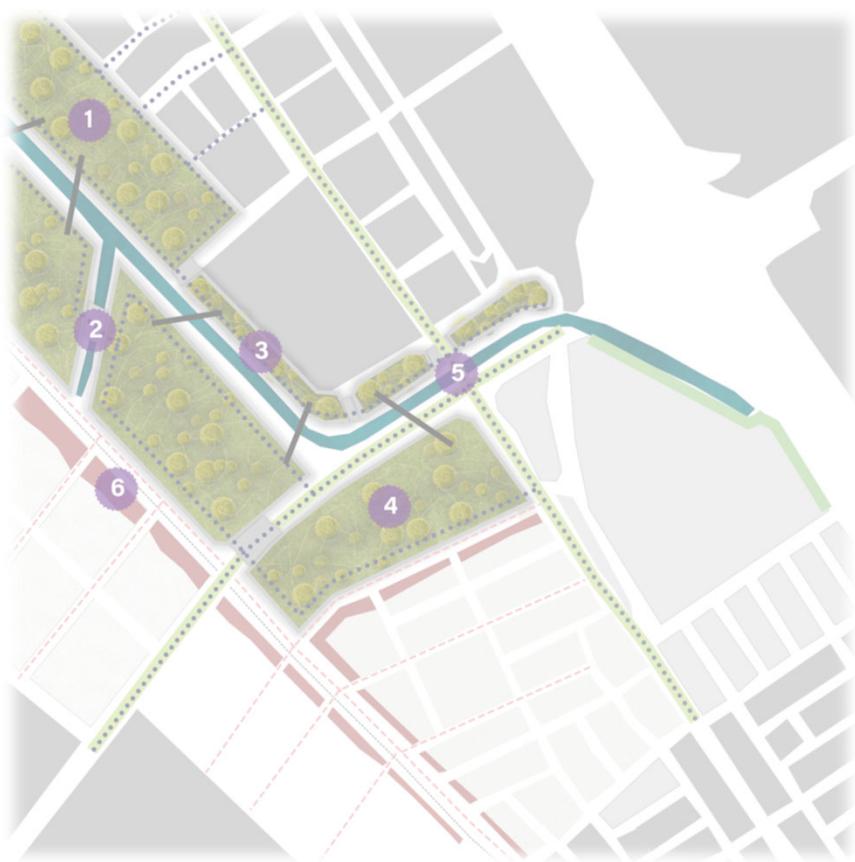
## ÁREA 2

### ZONIFICACIÓN Y POSIBLES USOS

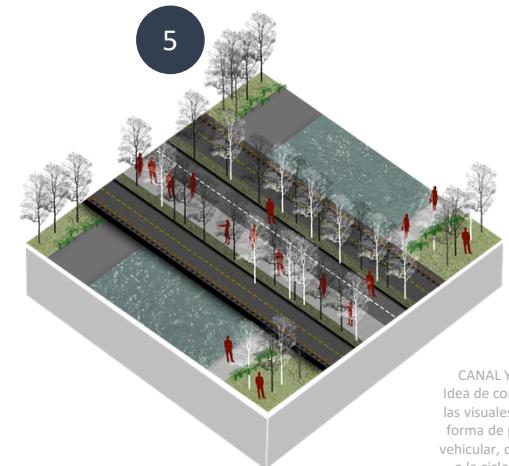


## ÁREA 2

### ZONIFICACIÓN Y POSIBLES USOS



VERDE LIBRE  
Poco mobiliario  
Grandes visuales ecológicas,  
mayor arborización  
Lugar de Ocio, descanso



CANAL Y CICLORRUTA  
Idea de conectar el canal y  
las visuales del entorno en  
forma de paso peatonal y  
vehicular, darle continuidad  
a la ciclorruta de la Av.  
Esperanza



ZONAS DURAS  
Diferentes movilizaciones,  
incluido RegioTram, y el  
nuevo potencializador  
el comercio, con adecuaciones  
controladas de espacio  
publico.

## ÁREA 2

### ESTRATEGIAS

#### SECCION VIAL



Se establecen mediante las dimensiones correctas vías motorizadas y no motorizadas, si dejar a un lado el RegioTram. Se realiza una transición entre zonas blandas a zonas duras mediante separadores verdes entre estas vías.



## ÁREA 2

### CORTES



Contexto del paisaje lejano  
y de proximidad

Tipología de arborización  
existente y propuesto

Paso peatonal de conexión  
entre zonas blandas

Categorización entre zonas  
duras y zonas blandas

Transición entre espacios

Inserción del proyecto en  
su contexto ecológico



## IMAGENES

