



UNIVERSIDAD  
**NACIONAL**  
DE COLOMBIA

# **Construcción del espacio urbano y la identidad de la calle, a partir de variables morfotipológicas, en Chía Cundinamarca**

**Laura María Natalia Ávila Castillo**

Universidad Nacional de Colombia  
Facultad de Artes, Maestría en diseño Urbano  
Bogotá, Colombia  
2022

# **Construcción del espacio urbano y la identidad de la calle, a partir de variables morfotipológicas, en Chía Cundinamarca**

**Laura María Natalia Ávila Castillo**

Trabajo final de maestría como requisito parcial para optar al título de:

**Magister en diseño urbano**

Director:

Arq., Esp, Mg. Camilo Augusto Muñoz

Universidad Nacional de Colombia  
Facultad de Artes, Maestría en diseño Urbano  
Bogotá, Colombia  
2022

## *Dedicatoria*

*El presente trabajo lo dedico a mi familia y amigos, quienes, con su apoyo incondicional, hicieron que el tiempo y la dedicación puesta a este proyecto fuera de gran valor para que hoy pueda cumplir uno de los logros más esperados de mi vida profesional y personal.*

# Declaración de obra original

Yo declaro lo siguiente:

He leído el Acuerdo 035 de 2003 del Consejo Académico de la Universidad Nacional. «Reglamento sobre propiedad intelectual» y la Normatividad Nacional relacionada al respeto de los derechos de autor. Esta disertación representa mi trabajo original, excepto donde he reconocido las ideas, las palabras, o materiales de otros autores.

Cuando se han presentado ideas o palabras de otros autores en esta disertación, he realizado su respectivo reconocimiento aplicando correctamente los esquemas de citas y referencias bibliográficas en el estilo requerido.

He obtenido el permiso del autor o editor para incluir cualquier material con derechos de autor (por ejemplo, tablas, figuras, instrumentos de encuesta o grandes porciones de texto).

Por último, he sometido esta disertación a la herramienta de integridad académica, definida por la universidad.

---

Nombre: Laura María Natalia Ávila Castillo

Fecha: 15/01/2023

## **Agradecimientos**

Para el desarrollo grato de este proceso académico que duró dos años, se contó con el asesoramiento profesional de varias personas indispensables. La primera de ellas es mi director de trabajo final de maestría el Arq, Mg Camilo Muñoz, quien estuvo siempre comprometido con de cada detalle en mi trabajo final. Adicionalmente, un agradecimiento a los docentes como Francisco Bohórquez y Pedro Buraglia quienes con su acompañamiento en las áreas de métodos y teoría me ayudaron a entender e identificar el propósito y enfoque de este trabajo además de su acompañamiento a lo largo de estos dos años, con su conocimiento lograron orientarme hacia mi propósito de ser magister en diseño urbano.

## Resumen

El presente trabajo final de maestría reflexiona sobre la construcción del espacio urbano desde un tipo de pensamiento espacial, tomando como elementos principales la forma y las tipologías, a partir de las cuales es posible generar identidad.

Teniendo en cuenta que en el paso del tiempo se ha experimentado una transformación importante en el espacio urbano en términos de su enfoque, metodología de construcción y apropiación, los resultados obtenidos no siempre han derivado en un impacto adecuado sobre el peatón.

La historia de la ciudad ha desempeñado un papel determinante ilustrando y referenciando esa transformación que a veces se ha direccionado específicamente hacia aspectos normativos y que en otros casos lo ha hecho más desde el aspecto administrativo y en otros casos desde la arquitectura.

Los cambios demográficos, culturales, tecnológicos y medioambientales de las sociedades han impulsado una evolución en el campo del diseño urbano, lo que ha dado lugar a nuevas teorías y enfoques que buscan abordar los desafíos urbanos contemporáneos.

En algunas oportunidades y lugares, han sido los aspectos administrativos, específicamente los normativos los que han buscado construir el espacio urbano, en otras oportunidades, han sido los objetos arquitectónicos, en conjunto o individualmente los que han buscado definir la forma de la ciudad, unos y otros han buscado definir el espacio, pero no necesariamente han logrado crear identidad.

El trabajo se centra en el estudio y análisis de las condiciones morfotipológicas desarrolladas bajo una propuesta de estructura espacial central, con el objetivo de crear

nuevas alternativas de diseño urbano a través de escalas y variaciones de forma y tipología. Lo anterior se da, principalmente, por medio de una metodología que va “de lo particular a lo general”, y su estudio parte de analizar las condiciones en el primer nivel de Construcción del espacio urbano y la identidad de la calle, desde la escala de la apropiación del lugar, entendiendo el espacio de la ciudad no desde la vista a vuelo de pájaro como es habitual, sino por el contrario, desde el nivel del peatón.

Todo esto apoyado sobre la base investigativa de antecedentes históricos y aspectos teóricos de la disciplina del diseño urbano que brindan una pauta y lineamientos base para la propuesta a desarrollar.

**Palabras clave:** *forma, tipología, diseño urbano, estructura, variables, peatón, identidad, escala.*

# Abstract

## **Construction of urban space and street identity, based on morphotopological variables, in Chía, Cundinamarca.**

This final master's thesis understands the discipline of urban design and its evolution from the 20th century to the present day, in relation to the construction of urban space and its impact on a type of thinking that spatially constructs the city through normative and architectural aspects. Through its different actors, the urban space is constructed by means of scenarios that generate certain factors of affectation and lack for the construction of cities, due to the predominantly architectural vision and its normative standard present in the development of cities today. This is mainly focused on a standardized norm and land use planning that limits the spatial conditions of the city in relation to the physical context and the pedestrian. The deepening of this main idea is focused on the study and analysis of the morphotipological conditions developed under a proposal of central spatial structure, with the objective of creating new alternatives of urban design through scales and variables of form and typology, as a priority for spatial development, which represent values and identity characteristics for each space habitable by pedestrians. The previous is given mainly through a methodology that goes "from the particular to the general", where its study starts from the conditions at the pedestrian's first level analyzed from different points of reflection, which for this master's thesis act as theoretical, spatial, functional, compositional, and design characteristics, among others. As a priority in spatial development and its reflection for detail in solving the problem through elements and their morphotipological transformation for design, understanding cities from the scale of the pedestrian to the consolidation of the general area to be intervened, finding under this idea an identity for the user according to the perception of the place and the needs according to its context.

This is supported by the investigative basis of historical antecedents of the discipline of urban design that provide a guideline and base guidelines for the proposal to be developed.

**Keywords:** *form, typology, urban design, structure, variables, context, parks, squares.*

## Tabla de contenido

	Pág.
<b>Lista de imágenes .....</b>	<b>XV</b>
<b>Lista de mapas .....</b>	<b>19</b>
<b>Lista de cuadros.....</b>	<b>19</b>
<b>Introducción .....</b>	<b>20</b>
<b>1. Marco de referencia administrativo: concepción y construcción del espacio urbano.....</b>	<b>28</b>
1.1 Causas y consecuencias de la concepción y construcción del espacio urbano desde la visión administrativa de la ciudad .....	28
1.2 Caracterización de la construcción de la ciudad como derivación de la arquitectura.....	31
1.3 Planteamiento del problema.....	34
1.4 Evidencia de la construcción de la ciudad por una normativa arquitectónica....	42
1.5 Conclusión .....	51
<b>2. Marco conceptual: análisis morfotipológico de la calle y algunos elementos de su historia.....</b>	<b>52</b>
2.1 Referencia teórica: Definición y descripción conceptual construcción del espacio de la identidad .....	53
2.2 Referencia analítica: Reflexión conceptual, relación espacio público privado...	56
2.3 Referencia argumentativa: postura crítica en relación con la escala su tipología	58
2.4 Referencia histórica: elementos de la calle que han definido el espacio urbano. Algunos ejemplos de la historia.....	61
2.5 Conclusiones.....	68
<b>3. Marco proyectual: análisis de referentes y reinterpretación morfotipológica. ..</b>	<b>71</b>
3.1 Criterios de selección de referentes .....	72
3.2 Referente escala local, la calle como construcción del espacio de la identidad	73
3.3 Referentes escala zonal, relación espacio público, privado.....	86
3.4 Referente escala intermunicipal, variedad de escalas y su relación .....	96
3.5 Conclusión: reinterpretación morfotipológica a partir de los conceptos.....	105
<b>4. Propuesta de diseño urbano: construcción de la ciudad a partir de morfotipologías .....</b>	<b>109</b>
4.1 Criterios de selección del lugar para el desarrollo del proyecto de diseño urbano.	110

4.2	Proceso proyectual en la construcción del espacio urbano y su carácter .....	125
4.3	Proceso proyectual desde el plano blanco y negro y plano Nolli .....	143
4.4	Sistemas de estructura y variables para la construcción de la ciudad .....	146
4.5	Etapas de desarrollo y cuantificación aproximada.....	149
4.6	Conclusiones: evidencia de la construcción del espacio urbano, imaginarios .	154
<b>5.</b>	<b>Conclusiones y recomendaciones .....</b>	<b>157</b>
<b>6.</b>	<b>Referencias bibliográficas.....</b>	<b>161</b>

## Lista de imágenes

IMAGEN 1: EVIDENCIA DE LA PREDIALIZACIÓN ADMINISTRATIVA .....	36
IMAGEN 2: ESPACIO URBANO ANTES DE LA ARQUITECTURA - PLANO NOLLI .....	40
IMAGEN 3: ESPACIO URBANO COMO RESULTANTE DE ARQUITECTURA - PLANO NOLLI .....	40
IMAGEN 4: ESPACIO URBANO EN RELACIÓN CON LA CIUDAD - FORMA Y TIPOLOGÍA .....	41
IMAGEN 5: ESPACIO URBANO COMO RESULTANTE DE LA ARQUITECTURA .....	41
IMAGEN 6. ESPACIO URBANO A ESCALA DEL PEATON, PERCEPCIÓN.....	41
IMAGEN 7. ESPACIO URBANO COMO RESULTANTE DE LA ARQUITECTURA. ESCALA O PERCEPCIÓN DEL PEATÓN.....	41
IMAGEN 8. LOCALIZACIÓN ESCENARIOS EVIDENCIA DEL PROBLEMA. ....	43
IMAGEN 9: FRAGMENTACIÓN PREDIAL .....	44
IMAGEN 10: CORTE ESTADO ACTUAL - FRAGMENTACIÓN PREDIAL.....	44
IMAGEN 11: FOTO ESTADO ACTUAL - FRAGMENTACIÓN PREDIAL .....	45
IMAGEN 12: INTERRUPCIÓN ESPACIO PÚBLICO – PRIVADO .....	46
IMAGEN 13: CORTE ESTADO ACTUAL - FRAGMENTACIÓN PREDIAL .....	46
IMAGEN 14: FOTO ESTADO ACTUAL, INTERRUPCIÓN ESPACIO PÚBLICO PRIVADO .....	47
IMAGEN 15: INDIVIDUALIZACIÓN ARQUITECTÓNICA - ESCENARIO 3 .....	48
IMAGEN 16: CORTE ESTADO ACTUAL - INDIVIDUALIZACIÓN ARQUITECTÓNICA .....	48
IMAGEN 17: FOTO ESTADO ACTUAL - INDIVIDUALIZACIÓN ARQUITECTÓNICA .....	49
IMAGEN 18: PENSAMIENTO INDIVIDUAL ADMINISTRATIVO - ESCENARIO 4 .....	50
IMAGEN 19: CORTE PENSAMIENTO INDIVIDUAL ADMINISTRATIVO .....	50
IMAGEN 20: FOTO PENSAMIENTO INDIVIDUAL ADMINISTRATIVO .....	51
IMAGEN 21: CIUDAD UR - PRIMER NÚCLEO URBANO .....	62
IMAGEN 22: CIUDAD GRIEGA CLÁSICA .....	63
IMAGEN 23: CIUDAD ROMANA.....	64
IMAGEN 24: LÍNEA DE TIEMPO, CIUDADES HISTÓRICAS .....	67
IMAGEN 25: TRANSFORMACIÓN DE LA TRAMA EN EL BARRIO DEL CABAÑAL .....	74
IMAGEN 26: DESARROLLO DE CONECTIVIDAD EN EL BARRIO DEL CABAÑAL .....	75
IMAGEN 27: PROPUESTA DE INTERVENCIÓN URBANA.....	76
IMAGEN 28: DESARROLLO PROPUESTA DE TRAMA .....	77
IMAGEN 29: ESTRUCTURA URBANA TIPOLOGICA Y DE MANZANA.....	78
IMAGEN 30: CORTE ESTADO ACTUAL, PROPORCIÓN DE PERFIL .....	79
IMAGEN 31: ÁREA CENTRAL RESISTENCIA ARGENTINA, PREMIO ESPACIO PÚBLICO Y MOVILIDAD .....	80
IMAGEN 32: FORMA URBANA, PROPUESTA DE INTERVENCIÓN .....	82

IMAGEN 33: ESTUDIO TIPOLOGICO POR MANZANA.....	84
IMAGEN 34: ESTUDIO MORFOTIPOLOGICO POR MANZANA.....	85
IMAGEN 35: ESTRUCTURA ESPACIAL TURIN.....	86
IMAGEN 36: CONECTIVIDAD GENERAL CENTRAL - TURÍN .....	88
IMAGEN 37: TRANSFORMACIÓN URBANA TURÍN.....	89
IMAGEN 38: ESTRUCTURA BLANCO Y NEGRO, TIPOLOGÍA POR MANZANA. ....	91
IMAGEN 39: PUENTE DE ENTRADA BAYONA - FRANCIA.....	92
IMAGEN 40: ESTRUCTURA CENTRAL DE INTERVENCIÓN BAYONA - FRANCIA.....	93
IMAGEN 41: CONFIGURACIÓN HISTÓRICA - BAYONA FRANCIA .....	94
IMAGEN 42: ESTUDIO TIPOLOGICO POR MANZANA.....	95
IMAGEN 43: ESTRUCTURA GENERAL INICIAL - ESTOCOLMO .....	97
IMAGEN 44: ESTRUCTURA CENTRAL DE HITOS - ESTOCOLMO .....	98
IMAGEN 45: ESTRUCTURA DE TRAMA CENTRAL DE ESTOCOLMO EN 1547 (LA CIUDAD VIEJA, GALM, STAN).....	99
IMAGEN 46: CORTE PROPORCIÓN DE PERFIL - ESTOCOLMO .....	101
IMAGEN 47: ESTRUCTURA TIPOLOGICA POR MANZANA Y TRAMA - ESTOCOLMO.....	102
IMAGEN 48: PROPUESTA DE RENOVACIÓN - CENTRO DE VALENCIA ESPAÑA.....	103
IMAGEN 49: ESTUDIO TIPOLOGICO POR MANZANA.....	104
IMAGEN 50: TRANSFORMACIÓN MORFOTIPOLOGICA A PARTIR DE UNA TIPOLOGÍA .....	106
IMAGEN 51: TRANSFORMACIÓN MORFOTIPOLOGICO CON MÁS DE UNA TIPOLOGÍA .....	107
IMAGEN 52: TRANSFORMACIÓN TIPOLOGICA CON MODIFICACIÓN ESPACIAL BAJO UNA SOLA TIPOLOGÍA.....	108
IMAGEN 53: LOCALIZACIÓN GENERAL - CHÍA, CUNDINAMARCA.....	111
IMAGEN 54: ZONA ESPECÍFICA DE INTERVENCIÓN.....	112
IMAGEN 55: ESTUDIO DE ESCENARIOS A PARTIR DE ESTRUCTURAS .....	113
IMAGEN 56: PLANTA ANÁLISIS DE RELACIÓN DE PERMEABILIDAD EN PRIMER NIVEL DEL PEATÓN CON LA CIUDAD.....	124
IMAGEN 57: COMPOSICIÓN DE LA MANZANA .....	125
IMAGEN 58: PLANTA TIPOLOGÍA GALERÍA - ESCALA LOCAL.....	134
IMAGEN 59: CORTE TIPOLOGÍA GALERÍA - ESCALA LOCAL.....	135
IMAGEN 60: PLANTA TIPOLOGÍA GALERÍA - ESCALA ZONAL.....	135
IMAGEN 61: CORTE TIPOLOGÍA GALERÍA - ESCALA ZONAL.....	136
IMAGEN 62: PLANTA TIPOLOGÍA GALERÍA - ESCALA INTERMUNICIPAL.....	136
IMAGEN 63: CORTE TIPOLOGÍA GALERÍA - ESCALA INTERMUNICIPAL.....	137
IMAGEN 64: PLANTA TIPOLOGÍA CLAUSTRO - ESCALA LOCAL.....	138
IMAGEN 65: CORTE TIPOLOGÍA CLAUSTRO - ESCALA LOCAL.....	138
IMAGEN 66: PLANTA TIPOLOGÍA CLAUSTRO - ESCALA ZONAL.....	139
IMAGEN 67: CORTE TIPOLOGÍA CLAUSTRO - ESCALA ZONAL.....	139
IMAGEN 68: PLANTA TIPOLOGÍA CLAUSTRO - ESCALA INTERMUNICIPAL.....	140
IMAGEN 69: CORTE TIPOLOGÍA CLAUSTRO - ESCALA INTERMUNICIPAL.....	140
IMAGEN 70: PLANTA TIPOLOGÍA TORRE PLATAFORMA - ESCALA ZONAL.....	141
IMAGEN 71: CORTE TIPOLOGÍA TORRE PLATAFORMA - ESCALA ZONAL.....	141
IMAGEN 72: PLANTA TIPOLOGÍA TORRE PLATAFORMA - ESCALA INTERMUNICIPAL.....	142
IMAGEN 73: CORTE TIPOLOGÍA TORRE PLATAFORMA - ESCALA INTERMUNICIPAL.....	142

IMAGEN 74: PLANO NOLLI - PROPUESTA GENERAL .....	144
IMAGEN 75: PLANO BLANCO Y NEGRO - PROPUESTA GENERAL.....	145
IMAGEN 76: PROPUESTA GENERAL .....	146
IMAGEN 77. ESTRUCTURA GENERAL PROPUESTA DISEÑO DE PISO .....	147
IMAGEN 78: VARIABLES.....	148
IMAGEN 79: PARQUES PÚBLICOS - EJES AMBIENTALES .....	149
IMAGEN 80. VÍAS VEHICULARES – CICLORRUTA .....	149
IMAGEN 81: USOS.....	151
IMAGEN 82: ESPACIO PÚBLICO EFECTIVO – PLAZOLETAS .....	151
IMAGEN 83: CORTE PROPUESTA GENERAL - ESCALA LOCAL.....	155
IMAGEN 84: CORTE PROPUESTA GENERAL, ESCALA ZONAL.....	156
IMAGEN 85: CORTE PROPUESTA GENERAL, ESCALA INTERMUNICIPAL .....	156

## Lista de mapas

MAPA CONCEPTUAL 1. METODOLOGÍA DE PROFUNDIZACIÓN .....	27
MAPA CONCEPTUAL 2: ESTRUCTURA DEL PROBLEMA .....	29
MAPA CONCEPTUAL 3: METODOLOGÍA DEL PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA.....	31
MAPA CONCEPTUAL 4: COMO SE ABORDA EL PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA.....	34
MAPA CONCEPTUAL 5: REFERENCIA TEÓRICA – CONCEPTOS.....	53
MAPA CONCEPTUAL 6: DISEÑO URBANO Y SU PROCESO.....	60
MAPA CONCEPTUAL 7: CRITERIOS DE SELECCIÓN DE REFERENTES.....	72
MAPA CONCEPTUAL 8: CRITERIOS DE SELECCIÓN PARA LA PROPUESTA DE DISEÑO URBANO	110
MAPA CONCEPTUAL 9: ESTRUCTURA PROCESO PROYECTUAL .....	126
MAPA CONCEPTUAL 10: EVIDENCIA CONSTRUCCIÓN DEL ESPACIO URBANO.....	154

## Lista de cuadros

CUADRO 1: TRANSFORMACIÓN HISTÓRICA ESPACIAL ENTRE ARQUITECTURA Y CIUDAD .....	40
CUADRO 2: ESTRUCTURA DE EJES FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA .....	116
CUADRO 3: ESTRUCTURA 2 VÍA – PARQUE.....	117
CUADRO 4: ESTRUCTURA 3: SUCESIÓN PLAZAS Y PARQUES .....	118
CUADRO 5: ALTERNATIVAS MORFOTIPOLOGÍAS .....	121
CUADRO 6: TIPOLOGÍA GALERÍA SEGÚN SU ESCALA .....	129

## Introducción

Históricamente en nuestras ciudades, la construcción del espacio urbano se ha definido de diferentes maneras y por diferentes actores.

El arquitecto y urbanista español Manuel Solà-Morales quien define, esta idea de la construcción del espacio urbano y su enfoque desde la normativa orientada hacia el desarrollo arquitectónico como una limitación para el diseño urbano. Según Solà-Morales, esta visión ha llevado a la creación de un espacio urbano fragmentado y disociado, donde la planificación y el diseño se han centrado en la arquitectura individual en lugar de en la estructura urbana como un todo.

Esta fragmentación de la que habla el autor genera lecturas dispersas y discontinuas del espacio de la ciudad. Uno de los ingredientes que origina esta circunstancia, es la definición de este espacio mediante la división predial individualizada, lo cual no deja de ser un aspecto de origen administrativo y no espacial y adicionalmente presenta el espacio como una sumatoria de elementos diversos y no como un conjunto. lo que ha resultado en una pérdida de los valores espaciales, simbólicos e identitarios que otorgan significado a los lugares urbanos, dejando de lado la comprensión de la relación entre la estructura espacial de la ciudad y la arquitectura.

Este tipo de pensamiento ha resultado en una pérdida de calidad espacial y una desconexión entre los diversos espacios de la ciudad.

Este trabajo final de maestría busca proponer una reflexión y diferentes alternativas de espacio urbano direccionada desde un pensamiento que coloca lo administrativo y la arquitectura al servicio de la concepción del diseño urbano, basado en la relación del espacio público-privado

Una de las herramientas utilizadas, es el plano Nolli, cuya representación permite identificar una forma de pensamiento espacial orientado a entender la relación de la ciudad con el peatón y su integralidad frente a la calidad espacial, el espacio urbano y la arquitectura.

En el documento, se muestran diversos ejemplos que dan cuenta de aproximaciones a la construcción de la ciudad desde una percepción y construcción sin identidad.

El lugar de intervención seleccionado para el estudio y análisis, del problema mencionado anteriormente es el municipio de Chía en Cundinamarca, el cual se encuentra localizado en la provincia de sabana centro, al norte de la capital de Colombia, Bogotá. Cuenta con ciertas características propias de una ciudad en crecimiento y en constante transformación, no solo por su condición de cercanía a la capital sino por sus propias dinámicas administrativas y comerciales que representan un impacto dentro de la organización y su forma urbana.

El municipio ha tenido una planificación deficiente, influida por los deseos y aspiraciones de ciertos grupos sociales bogotanos, con problemas de conectividad metropolitana y regional sin relación con los factores de crecimiento e influenciada por las cadenas económicas de Sabana circundante. Chía se caracteriza por la presencia de elementos urbanos fragmentados, incoherentes y poco relacionados entre sí, que han llevado a la pérdida de identidad del municipio frente al peatón.

La falta de una intervención y organización adecuada ha llevado a la aparición de una forma urbana discontinua y poco relacionada, caracterizada por elementos aglutinados y una infraestructura vial muy deficiente, que ha llevado a un crecimiento caótico sobre una forma urbana desordenada y poco atractiva perdiendo así sus condiciones de identidad. Esto ha hecho que afecte y pierda la calidad en su tejido urbano y su relación directa de los elementos y características construidas con el peatón, en respuesta a la unidad espacial e integral que en algún momento de la historia del municipio generó identidad. Estas características, son relevantes para el presente trabajo ya que evidencia una visión espacial urbana, una falta de conocimiento y control en la transformación del territorio, con deficientes procesos en el crecimiento progresivo del lugar.

Es por ello por lo que este tipo de pensamiento ha resultado en una pérdida de calidad espacial y una desconexión con la ciudad. Además, de reflexionar sobre cómo se puede

proponer el diseño urbano en Chía, desde la visión y sensación del peatón frente al espacio público para mejorar la calidad del espacio urbano y su relación con la ciudad.

En respuesta a estas determinantes, el trabajo se desarrolla sobre una estructura metodológica y proyectual desarrollada en 4 capítulos principales, donde el primero de ellos se refiere al planteamiento del problema, el segundo al análisis y conceptualización teórica, el tercero como referentes tipológicos y espaciales y por último su aplicación en el proceso del diseño urbano, para implementar estrategias en la construcción de ciudades o espacios en crecimiento. Sus nuevas impresiones representan una identidad con carácter a través de morfotipologías como eje central de desarrollo, que parten del proceso de estudio y análisis de las condiciones y problemáticas expuestas, desde la historia de la disciplina, hasta la configuración y elaboración de un proyecto sobre el espacio urbano, pasando por un análisis de referentes y la formulación de estrategias para su implementación.

El primer capítulo se refiere a la identificación, planteamiento y delimitación disciplinar del problema, el cual evidencia cuatro escenarios presentes en el municipio de Chía y su evolución justificada a través de la historia y su representación. En el segundo capítulo, se analizan los conceptos específicos asociados a la relación entre la identidad y las morfotipologías, como valores agregados para la construcción del espacio urbano, y su carácter dentro del área a intervenir. Además, se analiza desde una metodología analítica y argumentativa personal, los aportes más relevantes para el desarrollo de la propuesta del diseño urbano. En el tercer capítulo, se analizan los proyectos referentes estudiados en dos épocas históricas: sus inicios y los tiempos contemporáneos, que al ser cambiantes representan una transformación y desarrollo en la construcción del espacio urbano, identificando la reinterpretación morfotipológica como aporte a las estrategias del diseño urbano para la propuesta a desarrollar. En el cuarto capítulo, se desarrolla a través de la metodología del proceso proyectual, las diferentes variables morfotipológicas y los principios para la construcción del espacio urbano, estudiados a partir de la escala del peatón y su percepción en el primer nivel hasta llegar y encontrar las características estratégicas y morfotipológicas con valores de identidad y carácter en las diferentes escalas de la propuesta. Cabe resaltar que este último capítulo se trabajó bajo un proceso proyectual no tradicional, para que los profesionales del área encuentren una alternativa al ejercicio profesional y su aplicabilidad.

Este TFM busca hacer una investigación para llegar a la raíz de uno de los problemas centrales de la disciplina del diseño urbano. Este no se enfoca en resolver un problema específico en un lugar determinado sino reconoce e indaga los problemas del pensamiento que genera el espacio como una concepción preliminar de la construcción de las ciudades. Es por eso, que, desde el punto de vista de este trabajo final de maestría, se revisa cómo se puede generar una percepción diferente de estas problemáticas, llegando a proponer posibles soluciones y a su vez evitar múltiples errores del diseño urbano, bajo la premisa que la construcción espacial cambia su forma tradicional por una sugerencia diversa basada en la historia, pero sugerida a partir de dos herramientas que son la morfología y la tipología como alternativa al ejercicio profesional.

# Objetivos

## Objetivo general

Proponer estrategias para el diseño del espacio urbano a través de morfotipologías con el fin de generar un carácter e identidad para el peatón en sus diferentes escalas.

## Objetivos específicos

- Identificar y caracterizar el planteamiento del problema, comprendiendo algunas de las problemáticas actuales en el diseño del espacio urbano.
- Identificar y analizar los elementos de la calle más relevantes que han contribuido a definir el espacio urbano.
- Caracterizar, diseñar y definir cuál es la función de cada morfotipología estableciendo su relación con el carácter y la identidad para el peatón.
- Desarrollar un proyecto de diseño urbano que incorpore las diferentes morfotipologías estudiadas, que permitan evidenciar la identidad y carácter del peatón en el de municipio de Chía.

# Metodología

Para llevar a cabo este Trabajo Final de Maestría (TFM) con un enfoque de profundización en el diseño urbano, se seguirá un proceso metodológico que va de lo general a lo particular. Se comenzará con el estudio y análisis del concepto de estructura y variables como analogía. Este proceso de análisis ayudará a comprender el objeto de estudio, desde la formulación del problema y la caracterización de la problemática urbana, hasta la delimitación y evidencia de dicha problemática, culminando en la formulación de la pregunta problema de investigación.

Dado que el objetivo principal es desarrollar estrategias urbanas que generen identidad en el peatón a través de morfotipologías, es necesario adoptar un enfoque deductivo que permita comprender y responder a las necesidades específicas del lugar. Se definirán y justificarán conceptos relacionados con el carácter y la identidad de un territorio, en función de la articulación de morfotipologías con la ciudad. En el marco teórico se abordarán tres etapas conceptuales: definición y descripción según autores, análisis y reflexión sobre dichos conceptos, y finalmente, conceptualización y argumentación como aporte en respuesta a la pregunta problema planteada.

Para abordar el problema planteado, se realizará una búsqueda de lineamientos conceptuales e históricos a través de un marco de referencia proyectual. Este marco se analizará utilizando una matriz que distinga elementos tradicionales y contemporáneos, derivando en el estudio de variables urbanas y la definición de estrategias con mayor jerarquía presentes en cada caso.

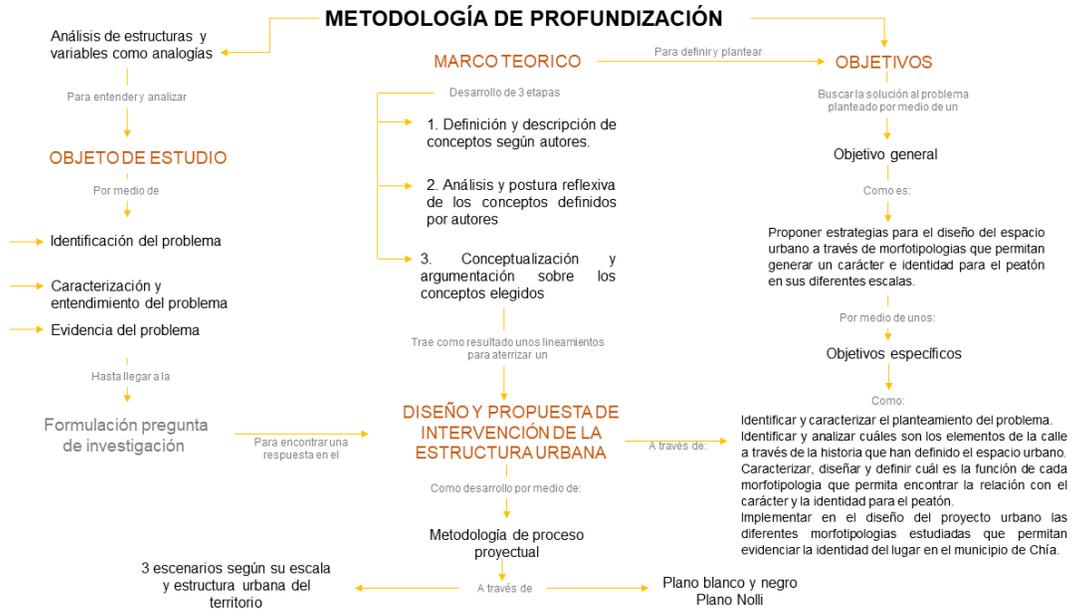
En cuanto a la metodología del diseño urbano, se ha producido una transición desde un enfoque centrado en la planificación física y la infraestructura hacia un enfoque más holístico, que considera las dimensiones social, económica y ambiental del diseño urbano. Según Calthorpe (1993), el diseño urbano debe integrar estos aspectos para crear entornos urbanos sostenibles y habitables. Por lo tanto, en el ámbito del diseño urbano, se desarrollará un planteamiento-estudio y diseño de tres contextos como escenarios urbanos diferenciados, determinados por su escala y condicionados por el terreno y las características propias del lugar y su desarrollo morfotipológico. Este enfoque de diseño urbano seguirá una metodología inversa, comenzando con la formulación y exposición de

las estrategias morfotipológicas a desarrollar y llegando a una reinterpretación de su forma y tipología para su implementación en un proceso proyectual no convencional descrito en el último capítulo.

Esta estrategia analítica permitirá desarrollar herramientas iniciales, como el plano en blanco y negro y el plano Nolli, que ayudarán a identificar los factores determinantes en la toma de decisiones en relación con la escala del peatón, sus condiciones y características en la ciudad. Se buscarán las mejores alternativas según su escala, considerando su relación con el entorno y surgiendo a partir de la escala local, el peatón y la ciudad como proyecto de diseño urbano en respuesta al planteamiento del problema.

Además, se llevará a cabo un análisis del diseño urbano en tres lineamientos o estrategias morfotipológicas específicas, que representarán escenarios urbanos diferenciados en términos de escala, forma y función. Estos contextos estarán delimitados por el terreno y serán influenciados por las condiciones y el desarrollo morfotipológico del lugar. Se seguirá una metodología inversa, comenzando con la formulación y exposición de las estrategias morfotipológicas a desarrollar, para luego reinterpretar su forma y tipología y aplicarlas en un proceso proyectual no convencional que se detallará en el último capítulo. Este enfoque analítico nos permitirá identificar los elementos clave para la toma de decisiones en relación con la escala del peatón, considerando sus condiciones y características en la ciudad. Se buscarán las mejores alternativas según la escala, teniendo en cuenta la relación con el entorno y surgiendo a partir de la escala local, el peatón y la ciudad como un proyecto de diseño urbano en respuesta al problema planteado diseño urbano en respuesta al planteamiento del problema.

# Mapa conceptual 1. metodología de profundización



Fuente: elaboración propia

# **1. Marco de referencia administrativo: concepción y construcción del espacio urbano**

El presente capítulo se ocupa del planteamiento del problema y objeto de estudio. Inicia la identificación y planteamiento de este que abarca una estructura general del campo y la disciplina del diseño urbano, seguido de la formulación de su estructura que expone y define causas y consecuencias dentro del desarrollo de la construcción del espacio urbano para la ciudad, encontrando y definiendo una caracterización específica sobre este planteamiento hasta finalmente llegar a su evidencia de forma escrita y gráfica. En este sentido, algunos autores han destacado la importancia de la participación del diseño urbano en el crecimiento de ciudades, como una forma de involucrar a las comunidades en la toma de decisiones sobre su entorno para encontrar una identidad y sentido de pertenencia por el lugar. Por ejemplo, según Fainstein (2010), la planificación participativa puede mejorar la calidad de vida de las personas al permitirles participar activamente en la definición de su entorno y en la identificación de las necesidades y prioridades locales.

## **1.1 Causas y consecuencias de la concepción y construcción del espacio urbano desde la visión administrativa de la ciudad**

Se ha sugerido un tipo de estructura de orden para el desarrollo del problema y su relación entre el objeto de estudio, sus causas y consecuencias que hacen alusión al dominio central de una actividad administrativa en la forma de definición del espacio urbano y su transformación dentro de la construcción de las ciudades. Teniendo en cuenta esa mirada administrativa y la forma de operar de la arquitectura dentro de la ciudad como una de las principales causas, se tiene como estructura central la presencia de lineamientos fundamentalmente administrativos sin conocimiento previo del desarrollo y la funcionalidad del espacio urbano para la ciudad, lo cual lleva a una concepción errónea del planteamiento y evolución de la misma, donde es la arquitectura y sus elementos propios administrativos lo que está definiendo la ciudad, privilegiando la individualidad predial que despoja al diseño urbano de hacer parte del vínculo con el peatón en unidad con la ciudad.

## Mapa conceptual 2: estructura del problema

Fuente: elaboración propia



Es por ello por lo que las ciudades y su desarrollo urbano son el producto de un proceso interrumpido en las transformaciones y adaptaciones en constante cambio, y por la presencia de los valores culturales en torno a la sociedad y sus necesidades. Esta fase evidencia en un ambiente construido sobre la masa como producto de una espacialidad subordinada a la función de una idea sin relación arquitectónica, que a su vez es determinada por su ámbito formal interior sin llegar a una lógica asociada de su exterior con la ciudad, cambiando la imagen y sensaciones que contribuyen a la pérdida de la identidad del peatón sin un proceso ni relación en la visión del conjunto espacial, es decir, con la ciudad y la arquitectura. Tal como se evidencia por medio de la revolución industrial del siglo XIX y las dos guerras mundiales que llevaron a un estado de destrucción y como consecuencia resultó en la construcción de ciudades que no están en armonía con el contexto físico y el peatón, lo que ha afectado negativamente la calidad de vida y la identidad de estos lugares. Por consiguiente y según la idea del urbanista y arquitecto Jan Gehl en su libro "Ciudades para personas" (2010), durante la posguerra, muchas ciudades en Europa y América del Norte se reconstruyeron de manera rápida y eficiente, pero a

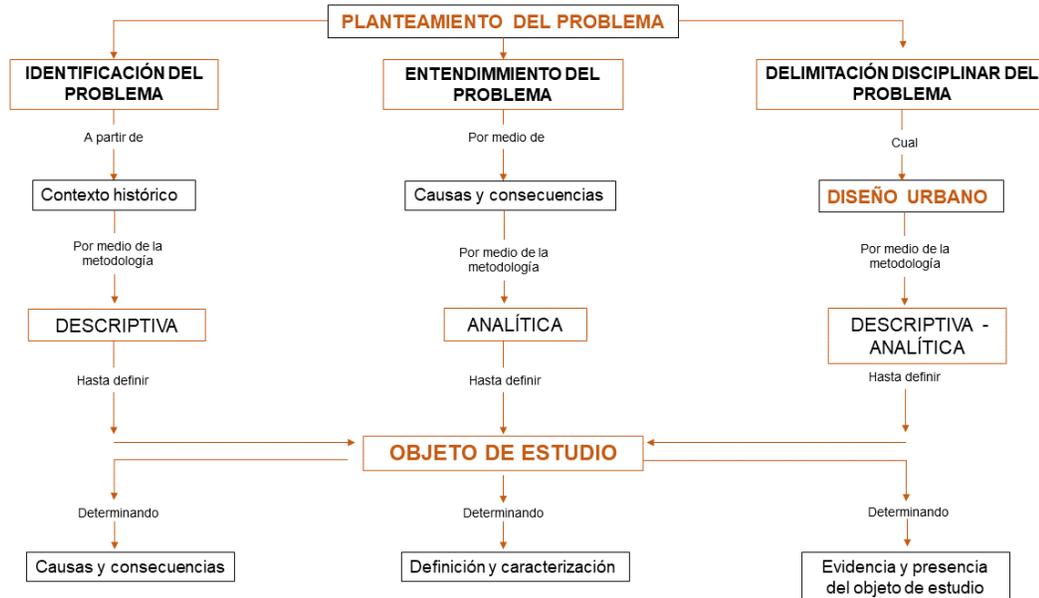
menudo a expensas del bienestar humano y la calidad de vida. Gehl argumenta que las ciudades se diseñaron para la circulación de automóviles y no para las personas, lo que ha tenido consecuencias negativas en la salud y la calidad de vida de las personas.

De manera similar, en su libro "La Ciudad Posmoderna" (1989), el sociólogo David Harvey sostiene que la modernización y la planificación urbana en Europa y América del Norte a menudo han tenido como resultado la creación de espacios urbanos alienantes y deshumanizados. Harvey argumenta que esto se debe en parte a la tendencia a enfocarse en la construcción de edificios y estructuras monumentales en lugar de enfocarse en las necesidades y deseos de las personas que habitan en esas ciudades. Por esta razón, el proceso de configuración y desarrollo de la ciudad como consecuencia se ve afectado en su transformación urbana, donde la interacción y las sensaciones del peatón con la ciudad no logran generar una identidad a través de su forma y escala, en un contexto físico que represente un carácter a través de elementos e imágenes que estructuran la forma urbana.

## 1.2 Caracterización de la construcción de la ciudad como derivación de la arquitectura

### Mapa conceptual 3: metodología del planteamiento del problema

Fuente: elaboración propia



Partiendo de la causa principal como problemática en la construcción del espacio urbano dado desde la definición arquitectónica y administrativa, por una serie de decisiones que no siempre están coordinadas y pueden dar lugar a la fragmentación del tejido urbano, lo que dificulta la comprensión y la apropiación del espacio urbano por parte de los ciudadanos, limitando la lectura del lugar evidenciado por la pérdida de identidad y la carencia de visión urbana para la ciudad.

La construcción del espacio urbano implica la toma de decisiones de múltiples actores, variables y estrategias que puedan generar diferentes visiones y alternativas en relación con la configuración del espacio urbano. Si estas decisiones no están coordinadas, pueden dar lugar a un espacio fragmentado y poco legible, que dificulta la identificación de las áreas públicas y privadas, así como de los lugares de interacción social y la baja permanencia en habitar dichos espacios.

La fragmentación del espacio urbano también puede estar vinculada a la propiedad privada de los predios y la falta de planificación y coordinación en el uso del suelo, lo que puede dar lugar a una proliferación de desarrollos aislados que no se integran adecuadamente al

tejido urbano existente. De la misma forma, la ciudad enfoca la mirada y la construcción de una estructura espacial de la arquitectura con las ideas parcializadas, segmentadas e individualizadas sin visión de conjunto y no a partir del diseño urbano sobre el contexto.

Al no tener una interpretación, forma o lectura de la realidad urbana o estructura espacial, se evidencia la falta de integralidad en conjunto del espacio urbano ya que es el peatón o el ciudadano el que vive el espacio y no encuentra otra cosa más que fragmentos dados por la predialización. Aquella que se presenta como uno de los principales problemas en la pérdida de la capacidad o referencia que tiene el peatón en entender el espacio, y que se encuentra en una ciudad cambiante que no le permite generar, percibir, ni sentir identidad, afectando la percepción del usuario con la realidad espacial construida.

Como se ha mencionado, aquella ciudad cambiante puede estar en constante modificación debido a la presencia de la arquitectura, la cual se realiza sobre la base principal de su orden establecido por su normativa aislada e independiente a la función y carácter de la ciudad. Esto trae como consecuencia un cambio de imagen urbana dada por la infraestructura arquitectónica; mientras que, a su vez es la estructura urbana la que no puede ser sujeta a cambios por la arquitectura ya que, si llegase a ser el caso, representa un orden de la ciudad.

Aun cuando el desarrollo asociado al estudio y al trabajo de los profesionales del campo del diseño urbano trata de explicar su comportamiento y transformación en la creación, diseño y análisis de las ciudades a partir de un entendimiento espacial de la realidad en aspectos morfotipológicos, este estudio puede llegar a una estructura espacial urbana como una realidad del espacio construido. Como por ejemplo el arquitecto y urbanista español Manuel de Solà-Morales en su libro "Territorios" (2003) donde expone que la arquitectura debe ser vista como parte integral del diseño urbano y que no puede ser abordada de manera aislada. Además, la arquitectura es un medio para configurar el espacio urbano y debe estar diseñada en función de las necesidades y deseos de las personas que habitan en ese espacio. Solo así se puede lograr una identidad cohesiva y unificada del espacio urbano.

A partir de esta idea aún no desarrollada, se determina como factor problemático: el diseño con carencia de operaciones y configuraciones formales y tipológicas. Estas no están

pensadas a partir del espacio urbano sino a partir de la arquitectura, ya que este procedimiento evidencia una deformación en la estructura espacial urbana y la asignación de un espacio definido y concreto para cada función según las necesidades y las condiciones del lugar. Por ende, la arquitectura es el único patrón para su desarrollo y ejecución, que además no todas las normas como aislamientos, retrocesos, paramentos, entre otros, se implementan con las que la arquitectura evidencia tienen relación, incluso ni están integrados al tejido urbano, dejando de lado las variables urbanas de construcción para la ciudad como espacio público y su relación con el espacio privado.

Ciertos factores se dan como consecuencia de un desarrollo mal estructurado, generando una visión del deterioro del habitar lo urbano con características en la desaparición del “escenario urbano”, si se realizara un plano Nolli del resultado obtenido por la norma, se evidenciaría la carencia en su uso ya que actúa como el encuentro entre la arquitectura y la ciudad, el cual mostraría una contrariedad con respecto al primer factor de afectación urbana y no reconocimiento del espacio como conjunto de la ciudad. A su vez, también presenta una falta de identidad a través de la forma en la que se ha establecido, es decir, como planificación y diseño en el espacio urbano y la edificación; ya que pone limitantes como: la división predial, el paramento cerrado, el aislamiento del peatón en relación con la actividad del primer nivel, como el enlace y la espacialidad del mismo en el cual el peatón percibe la pérdida de proporción, escala y la no relación del espacio público transitable, priorizando como valor y tendencia el concepto y efecto que ha tomado la modernidad en torno a la arquitectura.

Lo anterior ha evidenciado gran importancia en un aspecto, al caer en la deformación de una visión e imagen urbana, bajo un orden físico y de control formal, se han minimizado las principales problemáticas de forma y estructura que el contexto actual genera y contempla.

## 1.3 Planteamiento del problema

La carencia de operaciones y configuraciones formales y tipológicas en la concepción y construcción del espacio urbano generan un impacto negativo en la calidad y funcionalidad de este y no permiten generar identidad en la apropiación que el peatón hace de la ciudad.

Estas operaciones están ausentes del pensamiento que organiza los elementos arquitectónicos en el espacio de transformación de la ciudad, como una de las causas principales dentro de la actividad del diseño urbano, mas no es la única. Los aspectos administrativos incluida la predialización como variable de análisis dentro del planteamiento del problema, han sido determinantes en el resultado espacial, pero estas se han concentrado en aspectos diversos, como los aislamientos, los retrocesos, etc. que generan la norma, pero no permiten concebir el espacio urbano.

Como resultado de esta situación, la falta de una estructura formal clara y coherente puede dar lugar a un espacio urbano desordenado, caótico y difícil de identificar. Sin una planificación adecuada de los espacios y una organización formal eficiente, se pierden las relaciones visuales, las sensaciones y la identidad, tanto para el peatón como para su experiencia de habitar en el espacio urbano.

### 1.3.1 Identificación del problema a partir del contexto histórico.

#### Mapa conceptual 4: como se aborda el planteamiento del problema

Fuente: elaboración propia



La disciplina como diseño urbano y su formalización a nivel profesional en la década del '50 se impulsó a través del tiempo sobre una enorme necesidad de encontrar una visión general más completa para abordar el crecimiento de las ciudades en relación con la actividad y el ser humano. Como lo menciona, el arquitecto y urbanista Le Corbusier, en el libro "La Ciudad Radiante" (1964), debe haber un enfoque integral para el diseño urbano que tenga en cuenta tanto la funcionalidad como las necesidades humanas. Según esta idea, el autor menciona que "las ciudades se habían desarrollado de manera desorganizada y caótica, y que era necesario un enfoque racional y científico para abordar el crecimiento urbano" (Le Corbusier, 1925, p. 30). De manera similar, en su obra "La imagen de la ciudad", Lynch (1960, p.2), afirma que: "la planificación y diseño urbano deben tener en cuenta la percepción y la experiencia de los usuarios de la ciudad. Los usuarios de la ciudad necesitan de una imagen coherente y legible de la ciudad para orientarse en ella y sentirse cómodos y seguros en su entorno urbano".

En los países que tuvieron presencia de la revolución industrial en el siglo XIX y su paso por dos guerras mundiales los llevaron a un estado de destrucción, principalmente en Alemania, Francia y Reino Unido dejó como consecuencia la construcción de una ciudad sin relación con el contexto físico y el peatón, que deteriora las condiciones del lugar habitable con respecto a lo que fue su identidad. Su protagonismo toma fuerza a partir de la arquitectura, teniendo como resultante el espacio urbano, el cual actúa de forma inversa sin contar con la función de las tipologías y morfologías las cuales no toman posición ni decisión sobre la transformación del contexto físico y de renovación. Este hecho trajo consigo una ciudad como elemento repetitivo y constante que no permite una conexión y unidad directa del espacio con el peatón, evitando un encuentro o vínculo ya que la estandarización espacial prima sobre la función y permanencia del lugar, perdiendo así una identidad y referencia del espacio urbano.



Imagen 1: Evidencia de la predialización administrativa

Fuente: recuperado de: <https://www.constructorabolivar.com/avance-de-obra/barranquilla/canario-alameda-del-rio>

Como se puede evidenciar en la imagen 1, la predialización administrativa en diseño urbano actúa de manera constante en la construcción de grandes conjuntos residenciales o comerciales que no se integran adecuadamente al tejido urbano existente y no tienen en cuenta las necesidades y características de la comunidad local. Estos conjuntos suelen ser diseñados y construidos bajo una visión comercial, institucional y gubernamental sin una participación de la comunidad y sin relación eficiente del suelo en la organización del lugar, perdiendo la identidad y la integración social de los habitantes de la zona. Este ejemplo genera una fragmentación del espacio urbano y una desconexión entre los habitantes y su entorno.

Del mismo modo, el crecimiento y desarrollo de las ciudades se encuentra en una constante transformación, ya que los problemas urbanos representan un deterioro en las condiciones del nivel de calle y apropiación de la ciudad por parte del peatón, donde no hay una relación espacial en el nivel de encuentro entre la ciudad y la arquitectura. Esto trae como consecuencia una individualidad administrativa y arquitectónica cerrada que genera una falta de integralidad y ocasiona la pérdida de identidad en relación con la memoria y el significado del lugar a través de la percepción de quien vive el espacio, es decir el crecimiento predio a predio también presenta la versión del lenguaje individual de

los predios (no repetitivo), pero que tanto la una como la otra dan el mismo aspecto y resultado en el espacio urbano.

Así mismo, otro de los aspectos con mayor problemática urbana se encuentra enmarcado en la percepción o ambiente por su manifestación particular en la carencia de relación del espacio con una actividad o momento dado por la sociedad, donde según su necesidad e interacción con la naturaleza, o también llamado el medio físico, los actores sociales buscan encontrar una respuesta a una identidad no establecida que les permita generar una permanencia que hoy en día no se encuentra evidenciada ya que se refleja bajo unas dimensiones de desarrollo administrativo y normativo pero no espacial. Esto se representa, en su obra "La imagen de la ciudad"(Lynch, 1960, p.2), donde destaca la importancia que de la percepción y la experiencia deben ofrecer en una imagen coherente y legible que permita a las personas orientarse y sentirse cómodas en su entorno urbano. Además, enfatiza la necesidad de que los espacios urbanos reflejen las necesidades y aspiraciones de la sociedad, contribuyendo así a la construcción de una identidad colectiva.

Es por ello por lo que la escasez de espacios verdes, accesibilidad y continuidad en las conexiones entre el tejido urbano con la periferia de la ciudad representan una falta de relación con las condiciones morfotopológicas propuestas para las ciudades, ya que no se piensan desde un conjunto sino desde una normativa fragmentada y sin relación entre arquitectura y ciudad.

### **1.3.2 Entendimiento del problema analítico, desde la disciplina del diseño urbano.**

Las causas presentadas ante los procesos de crecimiento poblacional y las necesidades económicas y sociales buscan responder a las mismas como una solución, aunque no se desarrollen en su totalidad en el presente TFM. Este estudio se encarga de ocupar específicamente, el campo de la nueva construcción del espacio urbano desde la fragmentación del espacio predio a predio como protagonismo de la arquitectura que prima sobre el diseño urbano dado en su mayor intervención por una normativa administrativa enfocada al desarrollo arquitectónico y no al desarrollo de la ciudad.

Por esta razón, y considerando un marco de criterios y análisis de los problemas más importantes actuales en la disciplina del diseño urbano para la construcción de la ciudad, se identifican algunas peculiaridades y características que se pierden en la formación y

calidad urbana debido a una visión reducida del espacio urbano. Esta afectación se da por la construcción de la ciudad pensada individualmente, con tipologías aisladas (o sin ellas), discontinuas e independientes a un contexto físico y natural, que se han definido e implementado por la normativa y con ella los diseños individuales sin una operación de configuración formal e integral.

Así mismo la interpretación y análisis se generan a partir de un contexto físico apartado del espacio urbano, pensando la ciudad como infraestructura de una arquitectura administrativa y no espacial que con el tiempo ha generado un proceso negativo en la organización de las ciudades, su crecimiento y su relación del espacio público-privado. Lo anterior bajo una morfología tipo arquitectónico con volúmenes simples, pensados hacia el interior sin función exterior, evidenciando la desaparición de un escenario urbano espacial para la ciudad.

El pensamiento que construye espacialmente la ciudad desde aspectos normativos y arquitectónicos se basa en la idea de que la planificación y el diseño urbano deben ser regidos por normas y regulaciones que aseguren una adecuada calidad espacial y funcionalidad de la ciudad, como lo menciona Lynch en su obra "La imagen de la ciudad" (1960, p.2), en la que propone un enfoque metodológico para el diseño y planificación urbana basado en la percepción visual de los usuarios de la ciudad. Además, de que los usuarios necesitan de una imagen coherente y legible para orientarse en ella y sentirse cómodos y seguros en su entorno.

En este sentido, Lynch defiende la idea de que la ciudad debe ser pensada como un sistema estructurado y ordenado, regido por principios de funcionalidad y coherencia espacial. Además de que la ciudad debe ser organizada en base a principios de accesibilidad, conectividad, continuidad y diversidad, que aseguren una adecuada calidad espacial y una experiencia de identidad para los usuarios.

Cuanto más grande es la población y el desarrollo urbano hoy en día, más grandes son las causas y las consecuencias en relación con la ciudad. Esto se da por su ejecución en la demanda de infraestructura arquitectónica que enmarca una planificación sin coherencia ni enlace dentro del contexto físico y su significado de identidad para los usuarios que pasa a un elemento sin importancia ni evaluación dentro del desarrollo de las ciudades.

### **1.3.3 Delimitación disciplinar del problema, objeto de estudio**

De manera que, al entender el diseño urbano como disciplina y su enfoque en el tratamiento del espacio público-privado y la ciudad, conformado por calles, plazas, parques e infraestructura, entre otros, permiten encontrar una unidad en relación con el usuario que además supone estudios sociales como resultado de un proceso dinámico del desarrollo de la población y su crecimiento desmedido. Es por eso por lo que el presente TFM se concentra específicamente en analizar y estudiar la construcción del espacio urbano desde la escala del peatón, el cual en la actualidad está quedando como resultado de un pensamiento enfocado solamente al desarrollo de infraestructura y arquitectura y que se han desarrollado y definido por una normativa administrativa que de forma fragmentada no logran generar una integralidad e identidad en el espacio urbano.

Aquí se plantea, una reflexión en la metodología de la construcción a partir de tipologías y morfotipologías en respuesta de una relación entre el peatón y la ciudad como prioridad de diseño y composición urbana que se puede evidenciar desde el punto comparativo en el cuadro 1. Y es por ello, por lo que el Plano Nolli, (creado por el arquitecto italiano Giovanni Battista Nolli en 1748), permite estudiar detalles sobre la organización y la función del espacio público. Este punto comparativo refleja una preocupación por la relación entre el peatón y la ciudad, lo que demuestra la importancia de tener en cuenta la escala del usuario en la planificación y diseño urbano.

De igual forma, y como objeto de estudio y delimitación final del problema se identifica una prioridad de la construcción del espacio urbano desde el ángulo administrativo y arquitectónico. El plano Nolli evidenciado en el cuadro 1 el punto de referencia como el "antes de la arquitectura", haciendo referencia a su representación de la ciudad antes de que se construyeran los edificios y estructuras arquitectónicas que hoy en día la conforman. Es decir, es una imagen del trazado urbano y la distribución espacial de las calles y plazas, sin tener en cuenta los edificios específicos que se construirían en cada lugar.

Así mismo como el concepto e idea de "resultante de la arquitectura", se encuentra delimitado específicamente a los espacios públicos y a la relación que estos tienen con los edificios que los rodean. En el caso de la imagen 7 de un espacio de desarrollo informal, es posible que la afirmación no aplique ya que la construcción de ese espacio no fue planificada y diseñada según las condiciones de la ciudad, sino que se dio de manera espontánea y sin una planificación formal. En ese caso, el espacio podría ser más bien

"resultante" de las necesidades y dinámicas de la comunidad local que de una planificación arquitectónica formal.

### Cuadro 1: Transformación histórica espacial entre arquitectura y ciudad

Fuente: elaboración propia

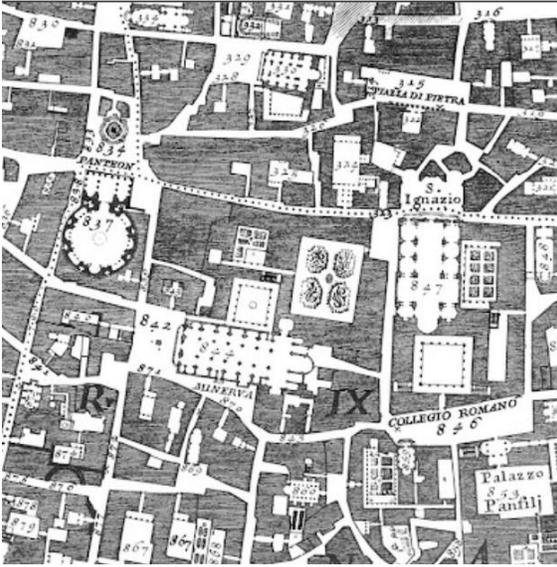
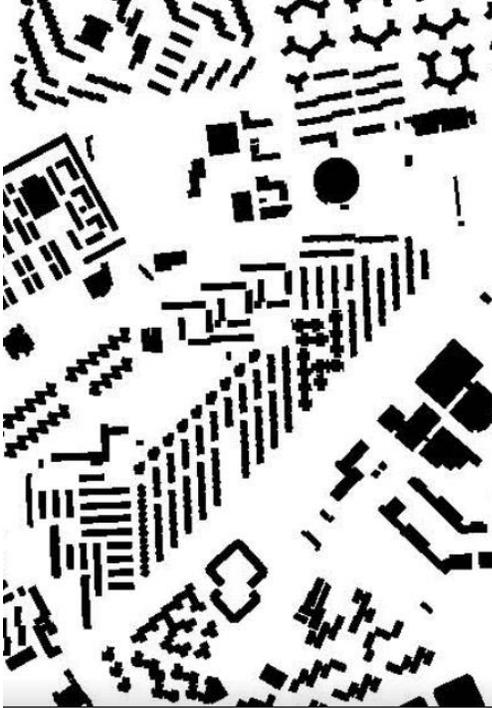
Espacio urbano antes que la arquitectura	Espacio urbano como resultante de la arquitectura
 <p data-bbox="228 1304 727 1350">Imagen 2: Espacio urbano antes de la arquitectura - Plano Nolli</p> <p data-bbox="256 1388 716 1451">Fuente: recuperado de: <a href="http://hannigomez.blogspot.com/2007/03/1993-16-los-patios-de-gianbattista.html">http://hannigomez.blogspot.com/2007/03/1993-16-los-patios-de-gianbattista.html</a></p>	 <p data-bbox="834 1304 1279 1350">Imagen 3: Espacio urbano como resultante de arquitectura - Plano Nolli</p> <p data-bbox="818 1388 1333 1472">Fuente: recuperado de: <a href="http://composicion.aq.upm.es/Historia%20de%20la%20Arquitectura/Eduardo/2.4.La%20evolucion%20del%20urbanismo,%20del%20Renacimiento%20al%20Barroco.pdf">http://composicion.aq.upm.es/Historia%20de%20la%20Arquitectura/Eduardo/2.4.La%20evolucion%20del%20urbanismo,%20del%20Renacimiento%20al%20Barroco.pdf</a> (3, n.d.)</p>



Imagen 4: Espacio urbano en relación con la ciudad -  
Forma y tipología

Fuente: recuperado de:  
<http://composicion.aq.upm.es/Historia%20de%20la%20Arquitectura/Eduardo/2.4.La%20evolucion%20del%20urbanismo,%20del%20Renacimiento%20al%20Barroco.pdf>



Imagen 5: Espacio urbano como resultante de la  
arquitectura

Fuente: recuperado de: <https://www.google.com/maps/@4.6054411,-74.2115649,3a,75y,229.04h,89.76t/data=!3m6!1e1!3m4!1s3!knWHaKBa75cMKIJdvsTA!2e0!7i13312!8i6656?hl=es>



Imagen 6. Espacio urbano a escala del peatón,  
percepción.

Fuente: recuperado de:  
<http://composicion.aq.upm.es/Historia%20de%20la%20Arquitectura/Eduardo/2.4.La%20evolucion%20del%20urbanismo,%20del%20Renacimiento%20al%20Barroco.pdf>



Imagen 7. Espacio urbano como resultante de la  
arquitectura. Escala o percepción del peatón.

Fuente: recuperado de: [http:// https://vivirenel poblado.com/los-barrios-de-el-poblado/](http://https://vivirenel poblado.com/los-barrios-de-el-poblado/)

## **1.4 Evidencia de la construcción de la ciudad por una normativa arquitectónica**

Dentro del crecimiento desmedido que ha tenido el municipio de Chía en los últimos años, sus intervenciones han llevado a que la construcción de la ciudad se efectúe como entes aislados totalmente del contexto, individualizados y no integrales para la calidad espacial con una arquitectura repetitiva que va ocupando todo el predio, limitando el carácter e identidad del espacio sin ceder lugar ni escala para la ciudad. Un crecimiento indiferente a las condiciones del lugar, perdiendo sus potencialidades en el desarrollo del diseño espacial a escala del peatón.

Se puede evidenciar dentro del análisis de la problemática, como los predios en el área de estudio, presentan falta de proporción entre los mismos, su forma irregular y asimétrica que no permite encontrar una unidad como manzana y del mismo modo no se evidencia la relación del predio con la ciudad, la escala, la calle y el peatón perdiendo así la identidad como espacialidad urbana.

El pensamiento y distribución de la predialización que se presenta están limitados por la normativa según un código y nomenclatura por cada predio, donde se frena el pensamiento en conjunto como manzana, aumentando en un proceso de expansión urbano un desarrollo para familias con alta capacidad adquisitiva, que presentan una variedad de tipologías arquitectónicas, junto con un predio a mayor proporción respecto a las familias con baja capacidad adquisitiva que recurren a los “macroproyectos de vivienda” o también llamados conjuntos cerrados, los cuales representan para la ciudad hoy en día ciertos problemas espaciales donde las calles se encuentran aisladas e inseguras para el peatón frente a una actividad urbana o sensación de permeabilidad y permanencia sin encontrar una identidad habitable.

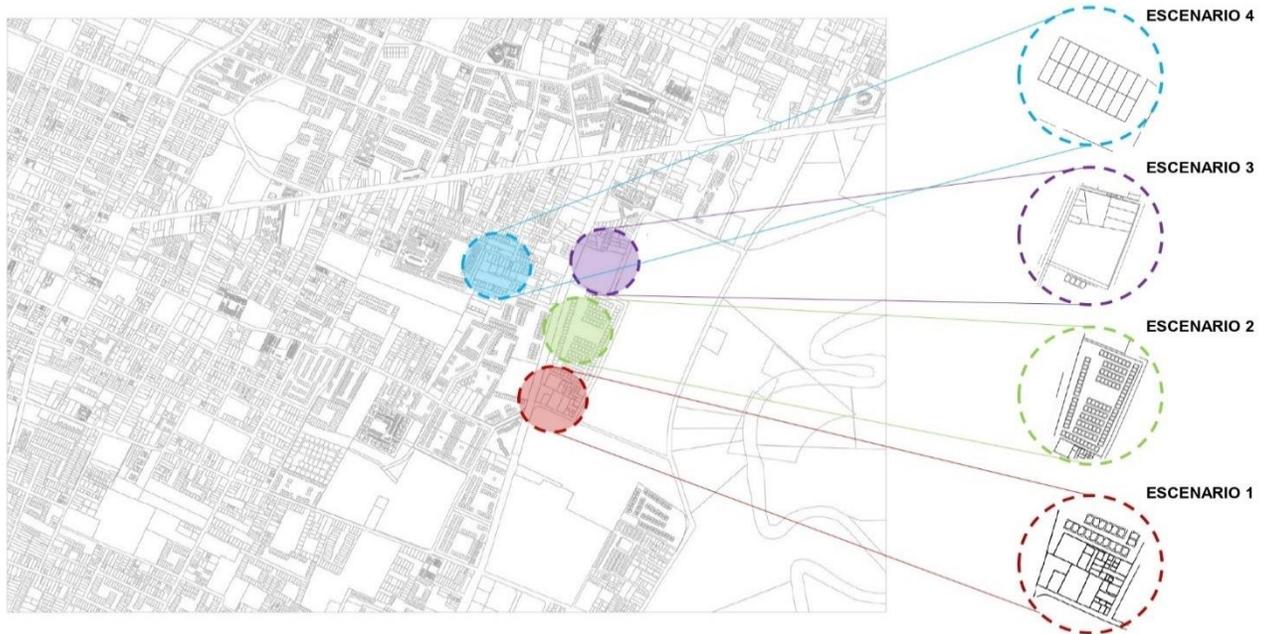


Imagen 8. Localización escenarios evidencia del problema.

Fuente: elaboración propia

A continuación (Imagen 8), se analiza la evidencia del problema a través de 4 escenarios de manzanas reales dentro del área (de referencia) de estudio y análisis del municipio de Chía con características y desarrollos totalmente diferentes demostrando la individualización de los predios con la ciudad.

### 1.4.1 Escenario 1, fragmentación predial

Este escenario evidencia una problemática similar a una manzana en una fragmentación de predios disímiles que no cuentan con una paramentación, delimitación ni un espacio adecuado en el andén para el tránsito peatonal, lo que elimina la relación del primer nivel con la funcionalidad de la ciudad debido a la individualización en la arquitectura, en detrimento del desarrollo urbano. Donde se puede evidenciar en la imagen 10, una división como manzana con predios de dimensiones y densidades totalmente diferentes que pierden la continuidad en el perfil de ciudad y de identidad dentro de la zona. Es por ello por lo que este tipo de manzana tiene mayor presencia de desarrollo dentro del municipio representando una carencia de cualidades urbanas para la ciudad, cerrando la arquitectura a la ciudad y al peaton donde al no contar con valores espaciales se limitan las oportunidades de cambio y mejora para encontrar el perfil más adecuado en respuesta a el contexto físico. Así mismo el tipo de edificaciones no representan una continuidad

ordenada en la composición de la manzana provocando un desarrollo individual e independiente en el crecimiento del sector.



Imagen 9: Fragmentación predial

Fuente: elaboración propia

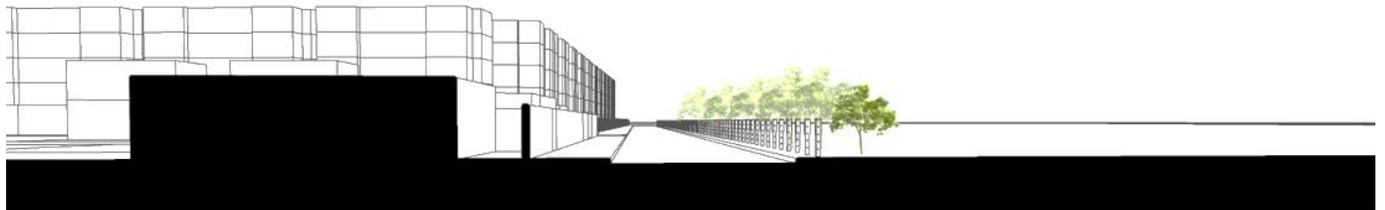


Imagen 10: corte estado actual - fragmentación predial

Fuente: elaboración propia



Imagen 11: Foto estado actual - Fragmentación predial

Fuente: captura propia, 2022.

### **1.4.2 Escenario 2, interrupción espacio público privado**

Este escenario evidencia una de las principales problemáticas más consecuentes de la actualidad, donde una manzana se convierte en un solo predio aislando por medio de una barrera de muro o reja al peatón de su interacción y espacio con la ciudad, dando como resultado y consecuencia una pérdida de relación, proporción, escala e identidad de quienes lo transitan. Este tipo de escenario también llamado conjunto cerrado es el que hoy en día se viene repitiendo, perdiendo y limitando el acceso desde el exterior y representa para la ciudad ciertos valores negativos dentro de los que se encuentran:

- Fomentan la segregación: Los conjuntos cerrados pueden crear una sensación de exclusividad y separación del resto de la ciudad, lo que puede fomentar la segregación social y económica.
- Limitan la movilidad: Al estar rodeados por una barrera física, pueden limitar la movilidad de las personas y dificultar el acceso a espacios públicos y servicios comunitarios.
- Generan barreras urbanas: La construcción de muros o cercas alrededor de los conjuntos cerrados puede crear barreras físicas que dividen la ciudad y dificultan la conectividad entre los diferentes barrios y comunidades.

- Contribuyen a la expansión urbana: Los conjuntos cerrados a menudo se construyen en las afueras de la ciudad, lo que puede contribuir a la expansión urbana y a la disminución de la densidad poblacional en el centro de la ciudad transformando el uso del suelo a actividades no correspondientes.

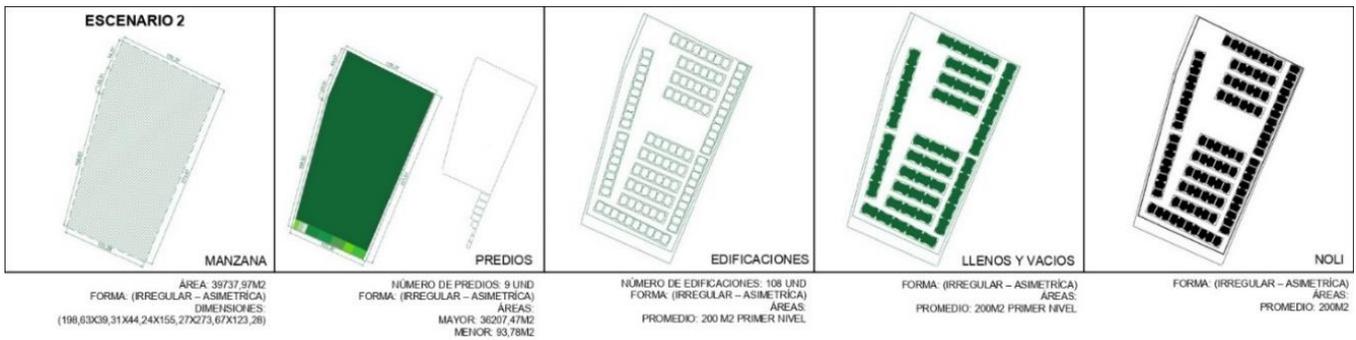


Imagen 12: Interrupción espacio público – privado

Fuente: elaboración propia

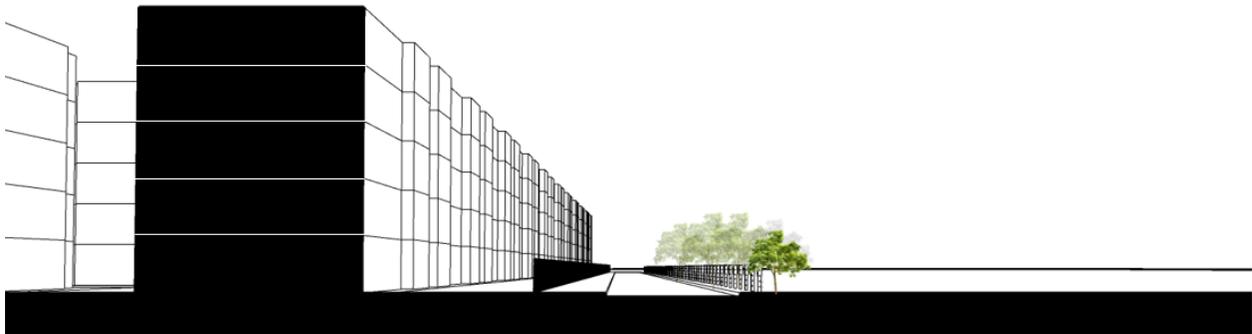


Imagen 13: Corte estado actual - Fragmentación predial

Fuente: elaboración propia



Imagen 14: Foto estado actual, interrupción espacio público privado

Fuente: captura propia, 2022

### **1.4.3 Escenario 3, individualización arquitectónica**

De acuerdo con el análisis y la secuencia evidenciada en el municipio, este tipo de manzana es la que más se repite, donde un mayor número de predios y así mismo mayor diferencia entre ellos, presentando a su vez un crecimiento y unas modificaciones internas a la arquitectura de forma individualizada, manteniendo un pensamiento aislado de la relación con la ciudad. Esto evidencia ciertas alteraciones en la construcción de la ciudad evidenciado en la imagen 15, donde la falta de cohesión urbana se presenta cuando los edificios se diseñan de manera individual y sin una planificación coordinada con la ciudad. Puede presentarse, además, falta de cohesión urbana y la ciudad puede parecer un conjunto de edificios aislados y desconectados, que conlleva a una posible fragmentación social donde la construcción de la ciudad con pensamiento individual y exclusivo puede llevar a la fragmentación social y predial, la creación de enclaves aislados que excluyen a personas de diferentes orígenes y niveles socioeconómicos.

Del mismo modo trae consigo menos espacios públicos donde los edificios crecen individualmente, pueden ocupar más espacio público, reduciendo así la cantidad de espacios públicos disponibles para la ciudad.

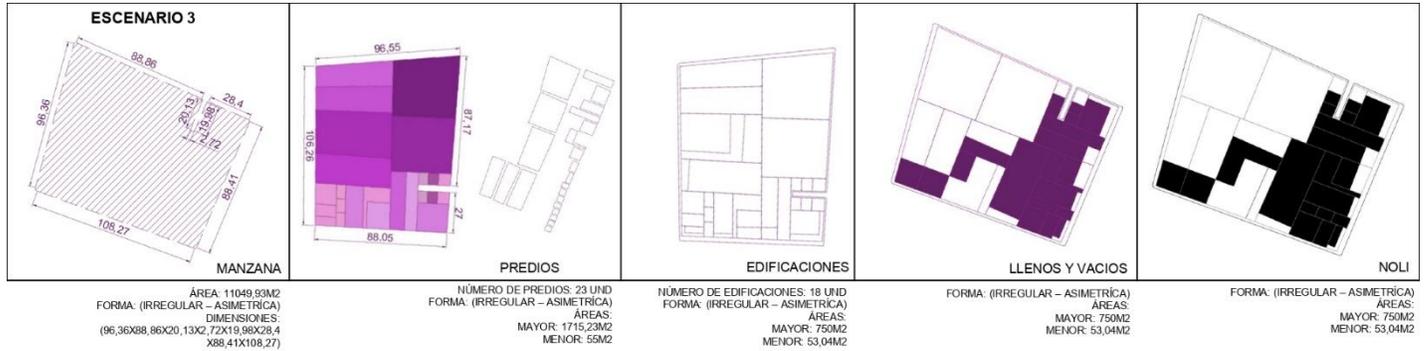


Imagen 15: Individualización arquitectónica - Escenario 3

Fuente: elaboración propia

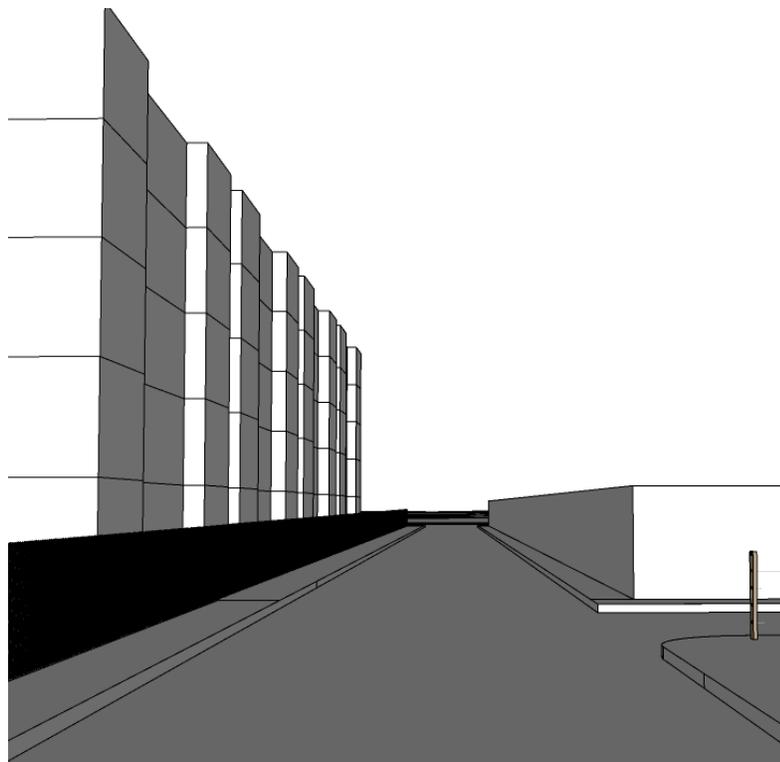


Imagen 16: Corte estado actual - Individualización arquitectónica

Fuente: elaboración propia



Imagen 17: Foto estado actual - Individualización arquitectónica

Fuente: captura propia, 2022

### 1.4.4 Escenario 4, pensamiento individual administrativo

Para este último escenario, se evidencia una manzana regular con predios rectangulares, simétricos y una norma aplicada exactamente igual con un antejardín en la parte frontal y un patio en la zona posterior. Con el paso del tiempo, estas condiciones se han modificado por la individualización de los predios, eliminando esa homogeneidad que en algún momento se pensó para el desarrollo urbano de esta manzana, que pudo generar en algún momento unas condiciones de identidad para la calle y sus habitantes pero que hoy en día la toma de decisiones se centra en un razonamiento individual en lugar de seguir un pensamiento colectivo frente a los estándares de desarrollo para las ciudades, que además limita la perspectiva y visión general como unidad e identidad para el peaton.

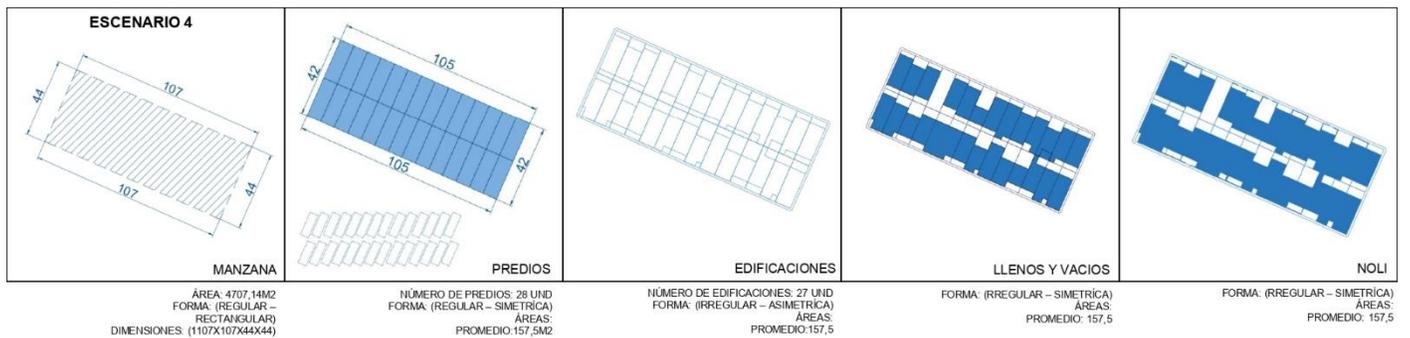


Imagen 18: Pensamiento individual administrativo - Escenario 4

Fuente: elaboración propia

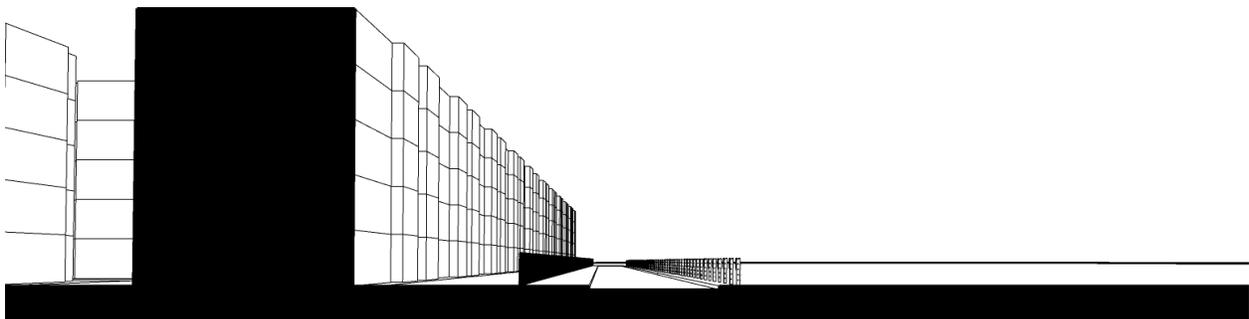


Imagen 19: Corte pensamiento individual administrativo

Fuente: elaboración propia



Imagen 20: Foto pensamiento individual administrativo

Fuente: captura propia, 2022

## 1.5 Conclusión

El desarrollo de esta capítulo arroja como resultado la falta de estrategias y organización de elementos urbanos en la construcción de la ciudad, donde es la arquitectura la que genera el espacio urbano de forma aislada y como resultante y que no permite encontrar una identidad como unidad. En general, el crecimiento individual de la arquitectura puede tener un impacto negativo en la ciudad y en la calidad de vida de sus habitantes. Al mismo tiempo, se evidencia que la predialización es uno de los factores con mayor problemática y que requiere atención de primera instancia debido a su pensamiento individual y no como conjunto. Por otro lado también, la falta de unidad y proporción de la manzana respecto a sus predios y edificaciones generan un aislamiento y desarrollo interno de la arquitectura que demuestra a través del plano Nolli, la arquitectura que se encuentra totalmente cerrada a la ciudad en primer nivel y que no da respuesta a una iniciativa de identidad ni escala específica para el peatón. Por esta razón, es importante que la planificación y el diseño urbano se realicen de manera coordinada y estratégica, para garantizar la cohesión, la inclusión y la sostenibilidad en la ciudad.

## **2. Marco conceptual: análisis morfotipológico de la calle y algunos elementos de su historia**

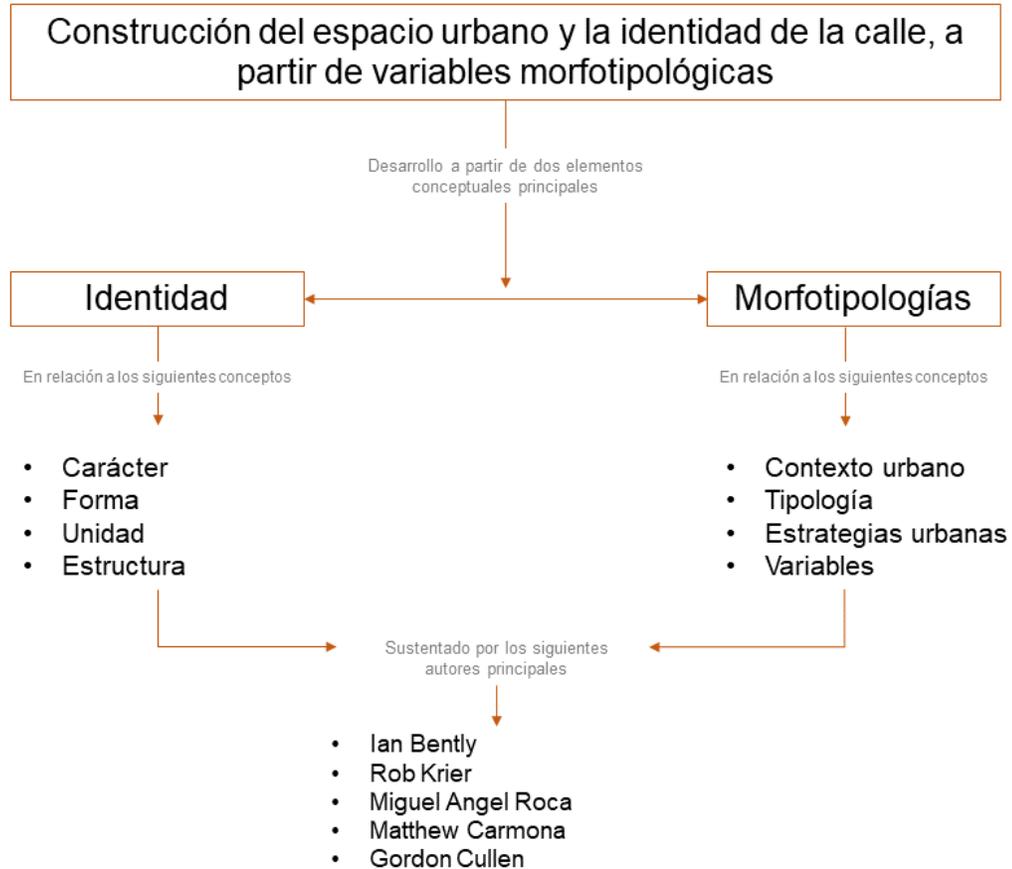
La idea central de este capítulo presenta, por medio de conceptos específicos y de contexto, la concepción del espacio urbano y sus condiciones de forma y tipología, de actuación e interpretación dentro del estudio académico del diseño urbano. Se entiende esta fase teórica como el abordaje de la definición de identidad y carácter, y su comprensión sobre la construcción del espacio urbano. Aquellos conceptos por los cuales, solo a través de sus características funcionales y formales, pueden determinar el impacto que tiene, y que, a su vez, está evidenciado a través de la historia y sus transformaciones.

“A través del espacio público la función articuladora de la ciudad se pone de manifiesto al cualificar las zonas periféricas al renovarlas, al construir centros y unir tejidos urbanos, de manera que la ciudad sea un elemento físico de comunicación accesible para quien la habita. Ese valor articulador se evidencia en su uso, acceso y función, lo cual, trasciende la posibilidad de cualificar y dar nuevos valores a entornos urbanos hostiles.”(Catumba, 2016, p. 13). Es así, como por medio de la transformación morfotipológica se busca llegar a una articulación y estructura con el espacio público en función de generar una identidad y carácter para el espacio urbano.

## 2.1 Referencia teórica: Definición y descripción conceptual construcción del espacio de la identidad

### Mapa conceptual 5: Referencia teórica – conceptos

Fuente: elaboración propia



El concepto de identidad se define etimológicamente hablando como “una dualidad”, es decir, características que nos hacen percibir que una persona, es única (una sola y diferente a las demás) o, por otro lado, características que poseen las personas que nos hacen percibir que son lo mismo (sin diferencia) (Anders, s. f., p. 1). Por lo tanto, se expone en este apartado el concepto de identidad urbana, que según Kevyn Lynch a través de una estrategia metodológica posibilita una lectura y reconocimiento del territorio, a partir de las transformaciones urbanas que conforman las variables espaciales y sus características. (Lynch & Revol, 2014)

Sin embargo, el concepto de identidad al ser uno de los principales conceptos expuestos en la pregunta problema y requiere mayor profundización en cuanto a su definición. Por tanto, después de una exploración teórica, se define identidad “como la única parte expuesta a la vista (...) la fachada transmite y está diseñada para transmitir (...) la identidad y el carácter del edificio (...) Incrustados en un tejido urbano denso, las espaldas y los costados del edificio pueden ser más mundanos sin detrimento del ámbito público. Además, aunque completa en sí misma, la fachada es también una parte constituyente de los sistemas más amplios de la 'calle'.” (Carmona, 2003, p. 68). Aquella definición responde a una búsqueda a tener una relación de lo construido como contexto en respuesta a un carácter de la forma del edificio. Es así como también (Roca, s. f., p. 172) expone el concepto de identidad como aquel que es capaz de “reciclar el área central transformada en dominio del peatón, del encuentro, de la comunicación, haciendo del ámbito calle una sucesión de cuartos con propia identidad que, con mecanismos de escritura (fachadas rebatidas, sombras, plantas desfasadas) permitan crear una ciudad, que se lee a sí misma”.

Otro concepto relevante para este apartado y que se convierte en una idea central, es definir el carácter según la real academia de la lengua como “una reacción o percepción predominante bajo un conjunto de cualidades o circunstancias propias de un lugar, espacio o persona que puede llegar a distinguirse muy fácil de su entorno o contexto más cercano”, encontrando jerarquía y sensaciones específicas generadas en una reacción predominante para el usuario o peatón, influenciando en las experiencias individuales bajo unas sensaciones frente a situaciones o lugares específicos.

De acuerdo con lo anterior, se puede incluir en la definición de contexto urbano como aquel “criterio importante en la distinción y reconocimiento de un lugar urbano es el carácter de unidad que le es propia, como lo es a la persona o a la obra de arte, sin que por ello implique renuncia a las contradicciones y complejidades propias.” (Roca, s. f., p. 19). Por esta razón y a partir de estos dos conceptos mencionados, se enlazan algunas variables de estudio que permiten llegar a determinar ciertas características para su implementación en el presente TFM.

Del mismo modo se busca llegar a un planteamiento o definición de estrategias urbanas y con él, el autor Rob Krier Stuttgart *en su artículo El espacio urbano* señala que “cuando se desprecia la calidad estética de las casas lindantes, cuando no se armonizan las hileras

de fachadas opuestas: cuando no se limitan los tramos de calles o cuando no se adecuan y equilibran las escalas. Estas últimas juegan un papel estrictamente cultural en la causalidad funcional del espacio de la calle y de la placa” (Krier, s. f., p. 34). Esta premisa nos permite entender el planteamiento sobre un conjunto estratégico de elementos característicos de sus espacios y una funcionalidad para la ciudad, teniendo en cuenta las “las consideraciones fundamentales del diseño urbano, como las conexiones, la accesibilidad y los usos mixtos (...), puede resultar en la creación de menos sustentables, menos equitativos socialmente y a largo plazo, formas urbanas menos viables económicamente. Si bien es posible que haya que repensar y reconsiderar los tipos de formas urbanas, está claro que la estructura de los lugares urbanos es importante. Además, existe una clara relación entre las características espaciales y físicas de una ciudad y sus cualidades funcionales, socioeconómicas y ambientales. La necesidad, por tanto, es diseñar ciudades y lugares urbanos para que funcionen bien” (Carmona, 2003, p. 35).

Por supuesto, la evidencia descrita anteriormente sobre la conformación del espacio urbano a través de su estructura como jerarquía de operación en el pensamiento académico y práctico urbano, presenta por medio de “la posición inicial de las calles, lo que comienza a definir las manzanas. Ahora deberá comprobarse el tamaño para intentar reducirlo al máximo posible. El tamaño mínimo depende de la forma de sus edificaciones perimetrales y también del uso del espacio privado exterior.” (Bently, 1985, p.34). Esta explicación quiere decir, por medio de esta aproximación conceptual del desarrollo y conformación de las manzanas, que se permite deducir que “Al presentar una tipología del espacio urbano las formas espaciales y sus derivados deberán clasificarse en tres grupos principales, basados en un cuadrado, círculo o triángulo. Sin embargo, también la escala de un espacio urbano permanece en sus características geométricas, pero solo puede mencionarse en esta tipología.” (Krier, 1976, p.8).

Estos lineamientos conceptuales, como variables de estudio y posiblemente de implementación dentro del desarrollo del proceso proyectual, actúan dentro del papel del espacio urbano y su conformación de identidad y carácter al reconocer la construcción de la ciudad en su espacio y tiempo, permitiendo identificar bajo una lectura complementaria e interpretativa de combinación con las posibles diferentes dimensiones, formas, características o atributos específicos de un lugar.

## **2.2 Referencia analítica: Reflexión conceptual, relación espacio público privado**

A partir de la conceptualización descrita anteriormente, la idea del espacio urbano como identidad ha perdido su significado por la pérdida de imagen y con ella el carácter que puede tener la ciudad, donde la transformación a través de la historia no contempla una estructura definida y su forma a través del tiempo y el espacio ha generado una transición en el crecimiento de ciudades. Con ello, se presenta un aislamiento del usuario y/o peatón para con el lugar, dejando de lado la idea entre forma como espacio y ciudad como entorno en su definición por medio de la idea de “morfología urbana, el cual es el estudio de la forma y la forma de los asentamientos. La apreciación de la morfología ayuda a los diseñadores urbanos a conocer los patrones locales de desarrollo y los procesos de cambio. Inicial trabajo de campo centrado en analizar la evolución y el cambio en el espacio urbano tradicional”. (Carmona, 2003, p. 61).

Por consiguiente, al definir la morfología urbana según la idea de Matthew Carmona como el estudio de la forma y su asentamiento, es necesario descifrar e incluir ciertos elementos que pueden considerarse necesarios como patrones y variables para la conformación de un espacio urbano morfotipológico y de carácter funcional. “La caracterización morfológica busca una síntesis de estructuras compuesta por características esenciales. La caracterización morfológica de lugar es una descripción de las variables incidentes en su comportamiento y permite orientar a los individuos hacia la identificación a través del espacio configurado”. (Tricárico & Gastaldi, 2015, p. 247)

Por ello, la escala, como concepto, permite identificar las diferentes posibilidades y vistas de la ciudad absolutamente diferentes y así llegar a incluir todas las partes aproximándose a una imagen o ideal de complementariedad con el diseño urbano a través de las diferentes estrategias morfotipológicas que se puedan desarrollar. A lo largo de este planteamiento, se puede considerar que, la ciudad en su transformación genera una complejidad que exige una continuidad en su forma según su escala, proporcionando un contraste entre la morfotipología como contexto físico y la conformación de ciudad por medio del perfil urbano, que trae como resultado una idea de percepción para el peatón donde “(...) los modelos de actividad pueden entenderse sin demasiada preocupación por la forma. Pero la realidad es que para poder disfrutar completamente del potencial de un espacio es

necesario que apreciemos la complementariedad entre la forma física y los modelos de usos.” (Bently, 1985, p.14).

Del mismo modo, estos elementos en conjunto pueden llegar a entender e identificar sus tipos de espacios según su escala. Adicionalmente, pueden producir configuraciones racionales para el lugar, con variedad de secciones, elementos y formas, que influyen en la calidad espacial en toda su fase de transformación y crecimiento hasta llegar a una cuna de integralidad o de unidad.

El autor Matthew Carmona expone dos ideas o nociones centrales para la relación y definición del diseño urbano dentro de la cuales se encuentran:

- I. “Como un medio para unir un conjunto fragmentado de profesiones” (Carmona, 2003, p. 14)
- II. “Como un medio para restaurar o dar cualidades de coherencia y continuidad a individuos” (Carmona, 2003, p. 14).

Teniendo como resultado una calidad ambiental y urbana general, se proporciona, así mismo, mejores lugares contemplando ciertos complementos de las personas que ocupan, crean y utilizan el exterior de un contexto físico, para así llegar a comprender las condiciones sociales de los habitantes permitiendo identificar si ese lugar es leído o comprendido para llegar a proporcionar una identidad y sentido bajo una cultura y complemento del lugar.

Por consiguiente, se puede identificar, por medio del sentido de los lugares y el espacio, una identidad del espacio habitado, visto como un medio para complementar una calidad en el desarrollo urbano espacial, donde el diseño urbano como proceso hace parte de unos lineamientos estructurados de investigación y toma de decisiones hasta llegar a mejores lugares para la gente a través de las cualidades del espacio (forma, función, escala, etc.). Lo anterior implica un cambio en su forma y espacio, y desarrollos morfotipológicos que generen una equidad en los resultados tanto individuales como colectivos, enfatizando el valor de los lugares, su carácter y su necesidad durante su crecimiento y transformación en la recuperación del espacio resultante de la arquitectura y la respuesta al contexto actual afirmando la importancia del diseño urbano como proceso.

Consecuentemente, esta conceptualización del espacio urbano y su proceso lleva a “una transformación importante en la estructura morfológica de la red de espacios públicos que se produjo a partir de los edificios como elementos constitutivos de los bloques urbanos, es decir: masas en terrazas, que definen 'calles' y 'plazas' hacia los edificios como pavimentos independientes en un espacio amorfo” (Carmona, 2003, p. 67)

### **2.3 Referencia argumentativa: postura crítica en relación con la escala su tipología**

Partiendo del concepto de relación del espacio urbano con la ciudad, se ha mostrado la carencia de elementos urbanos para el desarrollo construcción, y la idea del espacio como vacío y su creación por medio de una estructura en función y respuesta del diseño urbano, a partir del dominio en la forma y tipología para encontrar una identidad en el reconocimiento de la ciudad en tiempo y espacio.

Por lo tanto, al tener una lectura territorial integral desde una idea de morfotipologías y no de predios, se abarcan los diferentes factores y variables desde la dimensión y escala del peatón, ya que permite identificar las condiciones reales y existentes del lugar tanto a nivel social, como natural e histórico. Esto enmarca un punto de partida a nivel perceptual de oportunidades y opciones de creación, y también de construcción del espacio urbano. De modo que al tener en cuenta los elementos y criterios en la creación de un buen espacio urbano, su distribución y organización de la forma y tipología, permiten identificar a través del espacio, entre los mismos, una calidad del lugar público tanto físico como sociocultural, encontrando una identidad y control en la creación de nuevos lugares cambiando el orden de intervención y obtener un resultado más favorable, donde el peatón se sienta que está en un lugar o ambiente que le “pertenece” capaz de comprender la ciudad desde un entorno más accesible y habitable.

Es necesario entender como guía o agenda del diseño urbano, según su escala, todas las acciones que deben estar integradas para contribuir sobre su contexto local a unos planteamientos, en relación con las morfotipologías estudiadas e implementadas, y su función conceptual en el actuar con el tejido urbano como definición en el dominio del espacio público y su interacción con las variables de calles, plazas, parques, entre otros,

donde es el patrón de movimiento del peatón sobre el espacio libre y construido el que pueden generar un carácter entre personas y lugares de acuerdo con la forma urbana.

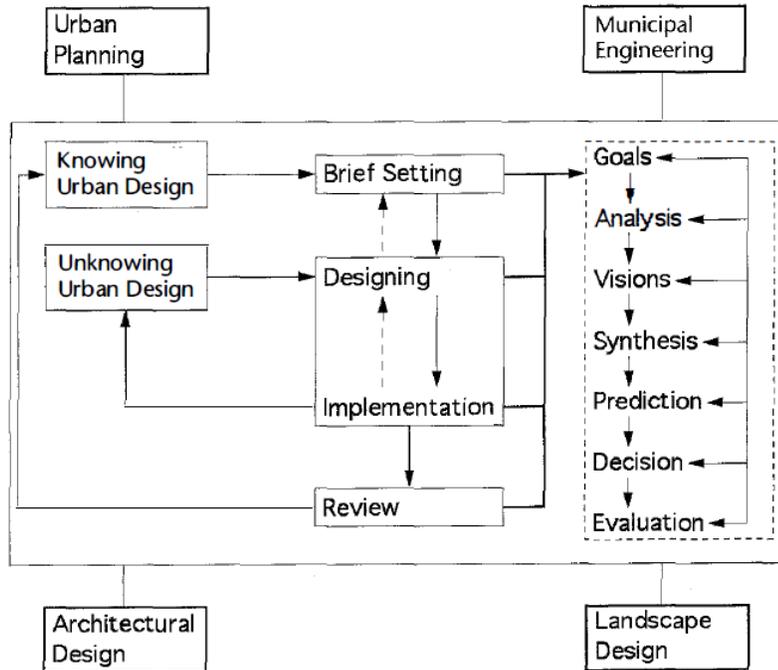
Buchanan (1989, p.33) argumentó que el concepto de “contexto” no se refería únicamente al “entorno inmediato”, sino “toda la ciudad y quizás la región”. Bajo esta idea, es necesario entender la relación del diseño a partir del vacío como base estructurante y con la ciudad, incluyendo patrones de uso que permitan encontrar una imagen y percepción visual del peatón a partir del primer nivel y su enlace con el espacio construido.

Los autores Matthew Carmona, Tim Heath, Taner Oc y Steve Tiesdell afirman que “está claro que las consideraciones de contexto no solo se refieren al "lugar" en un sentido físico, sino también a las personas que crean, ocupan y utilizan el entorno del edificio. Comprender los contextos socioculturales locales y las diferencias culturales permite que los lugares urbanos sean "leídos" y comprendidos, revelando mucho sobre la cultura que los creó y los mantiene.” (*Matthew Carmona, Tim Heath, Taner Oc, Steve Tiesdell* , s. f.).

En consecuencia, se puede deducir que esto como actividad y desarrollo del diseño urbano tiene en cuenta las condiciones culturales y físicas del entorno para encontrar la mejor estrategia de intervención, cambio y desarrollo en el proceso de construcción de la ciudad, dando forma y vida urbana como resultado a la opinión y crítica del actual pensar de la disciplina a partir de la arquitectura, teniendo en cuenta el posible impacto a nivel social, económico y ambiental.

### Mapa conceptual 6: Diseño urbano y su proceso

Fuente: Carmona, 2003, p. 56.



Como se observa en la gráfica propuesta por Carmona, se da a conocer el verdadero campo del diseño urbano y su relación con los componentes y elementos que conforman la ciudad y al mismo tiempo se puede determinar como un proceso de creación en busca de mejores lugares para la gente, enfatizando para este caso el valor del lugar como identidad y la respuesta al contexto inmediato como carácter bajo ciertas dimensiones y acciones sobre las morfotipologías y su trazado en la configuración de la forma y el espacio que garanticen una concepción del diseño urbano como un proceso de análisis, metas, visiones, síntesis, decisiones y finalmente evaluaciones sobre la imagen general de la ciudad.

Del mismo modo, al concebir el espacio a partir del vacío como estructura fundamental, la incorporación de ciertos parámetros como plazas, calles o parques constituyen algunas características que conllevan a una implementación de variables o patrones que surgen de la geometría o función morfotipológica en conjunto con la ciudad y los espacios públicos para el peatón como prioridad de suplir esa necesidad, encontrando una estabilidad dentro del cambio; es decir, identificar los elementos que pueden ser cambiantes o a través del tiempo presentar una transformación frente a una estructura establecida sin opción de modificación.

“Una transformación importante en la estructura morfológica de la red de espacios públicos se produjo a partir de los edificios como elementos constitutivos de los bloques urbanos, es decir. masas en terrazas, que definen 'calles' y 'plazas' hacia los edificios como pavimentos independientes en un espacio amorfo. Según las ideas 'funcionalistas' modernistas, la conveniencia de los espacios internos de un edificio era el principal determinante de su forma externa.” (Carmona, 2003, p. 67). Lo anterior permite identificar la relación como resultado de interior hacia el exterior y como planteamiento de diseño, respondiendo así a unos requerimientos funcionales naturales como luz, perspectiva y movimiento.

## **2.4 Referencia histórica: elementos de la calle que han definido el espacio urbano. Algunos ejemplos de la historia.**

Dentro del desarrollo de este apartado se exponen esos elementos que a través de la historia han marcado y conforman aspectos integrantes de lo que es hoy el diseño urbano, que desde un inicio y según (Carmona, 2003, p. 20) “el espacio urbano "tradicional" puede considerarse como el estado evolucionado de la forma urbana inmediatamente anterior al inicio de la industrialización y urbanización a gran escala. Los procesos de crecimiento urbano en las ciudades tradicionales (preindustriales) pueden dividirse ampliamente en lo 'orgánico' y lo 'planeado'. La mayoría de los pueblos y ciudades crecieron poco a poco hacia acciones, que a menudo implican la sustitución de edificios en parcelas existentes. Los asentamientos expresamente planeados, generalmente en forma de planes cuadrículados, incluidos los desarrollados por griegos y romanos”. Entonces, se puede concluir que por medio de la historia se ve reflejado el cambio y la transformación de la calle, que a su vez ha definido el espacio urbano como fuente de intenciones de diseño a través de toda la historia de la humanidad.

Contando inicialmente con la ciudad de Ur, como origen de todas, caracterizada por ser uno de los primeros núcleos urbanos de Mesopotamia y por ende de la humanidad, marcó un sello arqueológico a través de sus ruinas, como escenario de las principales guerras y donde se vio nacer la primera civilización de la historia. Dentro de esta época se realizan los primeros trazados de la calle a través de una urbanización de asentamientos cerca de la desembocadura en el golfo Pérsico. Esto permitió tener un desarrollo comercial para la

ciudad y así mismo, un desarrollo sobre una tipología de edificios alrededor de un patio central y una centralidad urbana de mayor altura y escala, como la zona sagrada o el hito de referencia. Esta época, también, se caracterizaba por tener un perímetro amurallado y una red de canales que enmarcaban las tipologías perimetrales, pero no contaban con un espacio definido para el peatón, ya que todos los trazados se encontraban no contaban con espacios para el peatón como andenes, y las vías surgían como derivaciones de lo que no fue construido con la misma altura desde el inicio de la paramentación primer nivel en las edificaciones, actuando como residuo abierto.

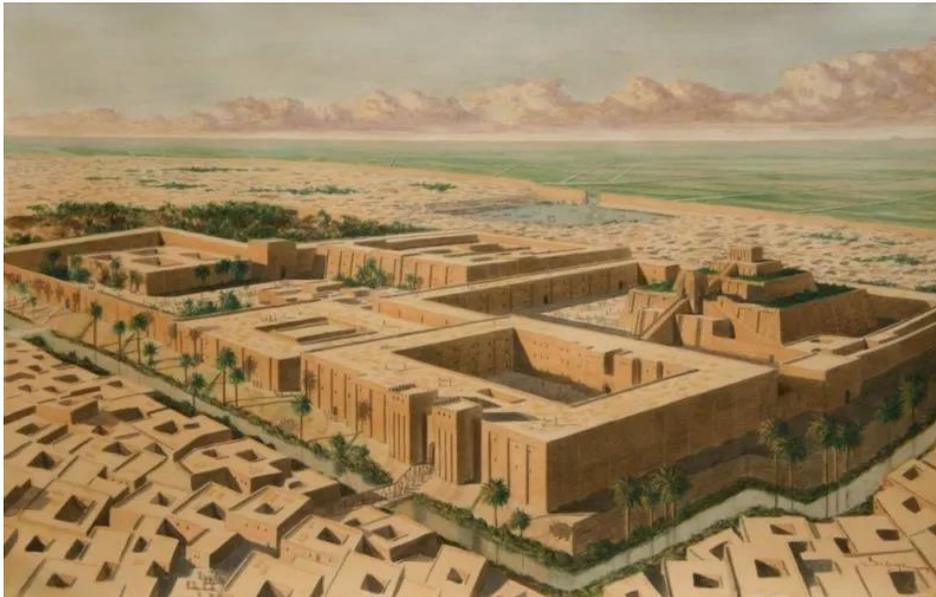


Imagen 21: Ciudad Ur - primer núcleo urbano

Fuente: Reconstrucción virtual de la ciudad mesopotámica de UR. Recuperado de: <https://www.lugaresconhistoria.com/ur-irak>

En ese mismo orden aparece la ciudad de El Cairo, donde su proceso de formación urbana se empieza vincular con la arquitectura basada y desarrollada por el poder, ya la delimitación del río Nilo comienza junto con el extenso delta, su articulación permitiendo llegar a dos mundos del antiguo imperio para un crecimiento como ciudad. A nivel de configuración morfotipológica, se desarrolla a partir de la suma de varios asentamientos y estructuras urbanas con una organización de adentro hacia afuera; eso quiere decir, de la casa hacia la calle, lo que hace que se priorice la edificación sobre la vía provocando una imagen de laberinto con calles quebradas.

Además, se tiene en cuenta una noción de ciudad como única y singular, también llamada ciudad secreta, ya que desde la calle no se percibe el interior en las actividades de las

edificaciones. Sin embargo, dentro del desarrollo, al eludir la exteriorización de la vivienda, no se percibe la plaza como un elemento de relación pública ya que el interior de las edificaciones cumpliría con esta función. Se debe entender que el Cairo no responde a un modelo urbano occidental en el sentido de planificación, sino que se encuentra definido por la sociedad y una concepción religiosa.

Del mismo modo se tiene en cuenta la ciudad griega clásica como estructura de establecimiento urbano compuesta con variables como las tierras, campos sin cultivar y bosques, organizados a través polis que controlaban el territorio el cual se caracterizaba por su organización en plano ortogonal y regular, con punto de concentración de los habitantes como templos o mercados localizados sobre una disposición rectilínea de calles y manzanas donde todas debían tener el mismo ancho y su distribución de usos con criterios lógicos.

Como se puede evidenciar en la imagen (22) a continuación, se representa una organización urbana por medio de tipologías de claustro en su mayoría, con una estructura lineal para el espacio público.

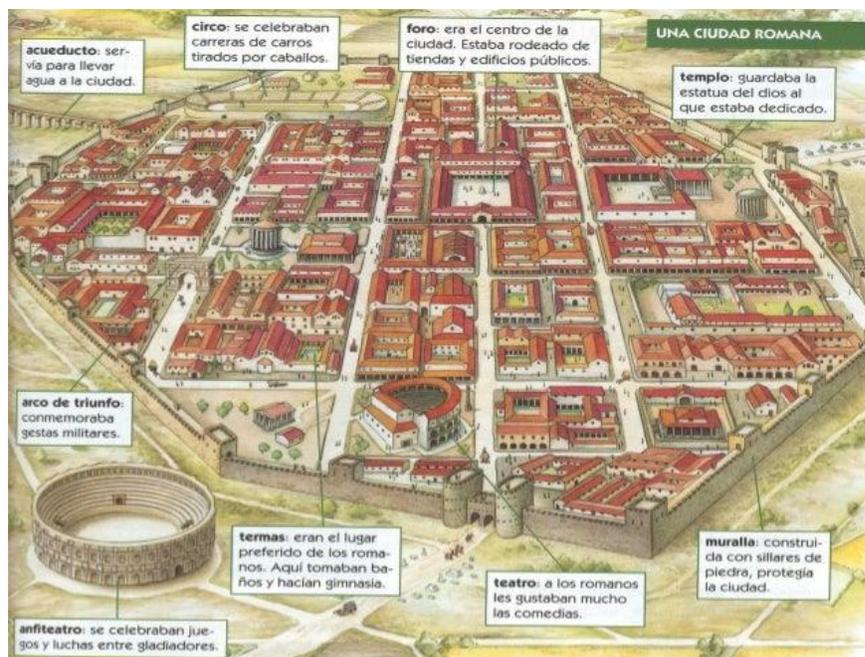


Imagen 22: Ciudad griega clásica

Fuente: recuperado de: <https://sites.google.com/site/fpasagunculturaclasica/tema04>

Empiezan a aparecer ciertos elementos urbanos como los pórticos columnados en función de la protección del sol y la lluvia para el peatón. Además de generar una actividad

comercial en primer nivel, algunos de estos componentes se relacionaban con los pasillos que conectaban a los patios centrales de la manzana y alrededor del interior de la edificación, lo que se empezaría a llamar como tipología de manzana de centro abierto, teniendo ciertas características y cualidades espaciales enmarcadas por su forma y espacio para el peatón. En consecuencia, aparece la ciudad romana como aquella que está compuesta por módulos totalmente iguales y distribuidos paralelamente, y equidistantes separados únicamente por la calle y rodeados por una gran muralla perimetral como límite de su área. Esta ciudad se organiza a partir de dos calles que atraviesan de norte a sur como estructura y ejes centrales que llevan de nombre -cardo maximus-; la que va de este a oeste lleva por nombre -decumanus- y se diferencian de las internas por su ancho y la presencia de edificios públicos que a través de ellos rematan en las cuatro puertas que tiene la muralla.

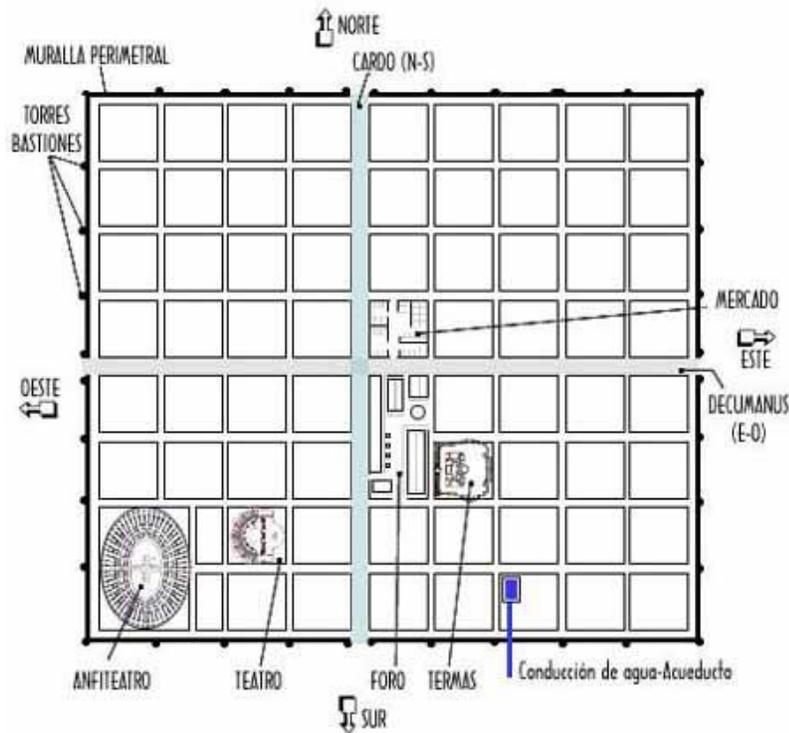


Imagen 23: Ciudad romana

Fuente: recuperado de: <http://elauladehistoria.blogspot.com/2016/11/plano-tipico-de-la-ciudad-romana-y-su.html>

Durante la ciudad medieval se mantenían las murallas como límites y referencia de desarrollo urbano para la misma siendo las más altas en piedra, y dentro de ellas se encontraban las unidades de vivienda con una altura promedio de tres niveles, donde el

primer nivel representaba una actividad en relación directa con la ciudad, ya que se ubicaban los talleres o tiendas en respuesta a los usos y necesidades de la época, mientras que el segundo y tercer nivel si correspondían a espacios de vivienda. En esta época la centralidad de la ciudad se evidenciaba por los grandes edificios urbanos como la iglesia, el palacio comunal y plaza de mercado, con características urbanas compactas, amuralladas y sobre una vivienda típica como la casa gótica. Las calles se relacionaban como estrechas y oscuras debido a la cercanía de las fachadas de sus edificaciones sin presencia de desniveles ni diferenciación entre la movilidad y el sistema de transporte. Detrás de esas murallas se encontraban los arrabales, o también llamados barrios extramuros, que a medida del crecimiento de la época los habitantes quedaron fuera de ella, pero enmarcando un exterior urbano hacia un límite ya presente y evidenciando así el crecimiento espacial y percepción de la ciudad cambiante.

Por consiguiente, aparece la ciudad o urbanismo renacentista donde prevalecen los valores de la antigüedad clásica, como paradigma de la perfección y del hacer artístico. En esta época se intenta ordenar y entender el desarrollo de la ciudad a través de criterios racionales desde el vacío donde el centro actúa con el espacio vacío y lo público predominan respecto a las condiciones para el peatón y su relación con la arquitectura donde los hitos arquitectónicos sobresalen sobre la trama urbana, pero no se organiza su desarrollo más allá de plazas. Esta era del renacimiento no da respuesta a las necesidades que con el tiempo ha traído la expansión de la ciudad, al igual que la extensión de ideales como proceso o etapa de historia y cultura.

A partir de ello se relacionan ciertas características representativas, donde la primera de ellas es la regularidad de las ciudades por sus formas geométricas específicas, calles ortogonales o radio centrismo, manteniendo una regularidad en la altura de los edificios. La segunda característica es la representación del esteticismo, donde la belleza como elemento constructivo y la relación de la edificación con la naturaleza desarrollan una importante arquitectura paisajística en respuesta al orden que se intenta dar en cada barrio por medio de las calles y sus alineaciones rectas. Allí se empieza a concebir el espacio urbano como escenografía para la contemplación de los edificios y sus perspectivas. Al mismo tiempo “para definir una ciudad antigua se acude a los monumentos y construcciones urbanas, pues son símbolos de referencia del tiempo y el espacio. La condición de “monumento” para Rossi (1995, citado por Tricárico & Gastaldi, 2015, p. 248) podrá vincular la legibilidad de un tipo en la ciudad (iglesia, foro, escuela, museo, etc.) al

cual se atribuye una tipología capaz de identificar una sintaxis específica en la historia, sea por las técnicas constructivas o la organización espacial.

La ciudad barroca, caracterizada por su interés en encontrar un todo unitario entre lo urbano y lo paisajístico, denota en una necesidad de ordenamiento de la ciudad y su representación por medio ejes que unen lugares e hitos de mayor importancia y poder como desarrollo principal. Se identifica esta era por medio de una distribución a una escala urbana en sus elementos como bulevares, avenidas y ejes ordenadores en búsqueda de una mejora en las condiciones sociales. Y es aquí donde se produce un cambio radical en el modo de concebir y ver la ciudad para destacar la arquitectura urbana como nuevo planteamiento de perspectivas y distribución de espacios.

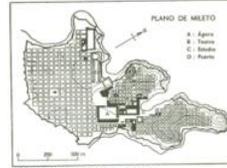
Su regulación en la trama urbana referencia centros como plazas y los convierten en lugares de encuentro y partida de organización y orden estructural, individualizando las calles por medio de elementos simbólicos como obeliscos y columnas que enmarcan ejes y límites para las avenidas rompiendo con la idea de murallas y convertirlas en ciudades abiertas. Un ejemplo de ello es la plaza como elemento urbano orientado de forma y significado diferente en Roma y París, teniendo así la primera como ciudad de integración amplia mientras que segunda, la capital de Francia, convertida en elemento suelo, buscando en ellas un uniformismo entre las plazas y las grandes avenidas, introduciendo ejes transversales y esquemas radiales con la idea de integración y canales de variedad al espacio.

Es por ello, que aparece la ciudad moderna como un reflejo de estructura social al desplazar el espacio peatonal por las calles de tránsito vehicular, demostrando así una separación entre la función del habitar y la función de trabajar, asociado a un crecimiento en la densidad urbana presentada en el centro y la nueva propuesta de arquitectura como rascacielos o edificios despojando las plazas sin usos ni actividad urbana; al igual que la ciudad contemporánea que representa una transformación socioeconómica y tecnológica que se ve reflejada en las ciudades a partir de su desarrollo urbano y los nuevos modelos de ciudad pensadas desde la arquitectura, por lo que la calle termina siendo un factor resultante sin relación con las condiciones y necesidades de quienes lo habitan. Sin embargo, cabe rescatar la importancia e implementación de respetar las condiciones ambientales que la misma población y ciudad han exigido, buscando así en el desarrollo urbano mejores condiciones ambientales para encontrar una mejor calidad de vida.



Fuente: Adaptado de lugares con historia Reconstrucción virtual de la ciudad monoplasmica de Ur. Javier Ranea 2017. (<https://www.lugaresconhistoria.com/ur-iraq/>)

"lo único que domina la vida pública es el bazar o mercado. Tiene mucha más importancia como desahogo el patio que la calle. Podemos decir entonces que la calle en la ciudad musulmana por lo tanto no existe, ya que se trata de eludir la exteriorización de la vivienda, que es lo que constituye la razón de ser de la calle".



Fuente: Adaptado de cultura clásica. (<https://ites.google.com/site/fpasaguntculturaclasica/tema04>)

Esta ciudad se representa sobre dos ejes ordenadores y regulares configurados de norte a sur y de este a oeste que se cortan perpendicularmente en el centro: el cardo se encuentra localizado de norte a sur y el decumanus de este a oeste, estas se diferencian de las internas por su mayor ancho a las demás.

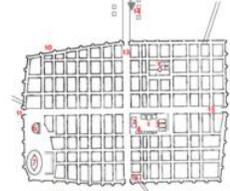


Las calles de Ur se caracterizaban por ser estrechas, algunas de ellas seguían un plan predeterminado pero otras simplemente cambiaban su posición respecto a los grupos de casas. Los edificios se representaban alrededor de un patio central que conectaba directamente a las calles.



Fuente: Adaptado de dreamstime (<https://es.dreamstime.com/mapa-de-la-ciudad-el-cairo-egipto-en-estilo-retro-image106790915>)

"plano se basa en la disposición ortogonal de las calles y las manzanas. Todas las calles debían de tener la misma anchura, y la distribución de oficios debería hacerse con criterios lógicos."



Fuente: Adaptado de blog de geografía del profesor Pedro Oña ([http://agrega.juntadeandalucia.es/repositorio/05072012/c3/res-an\\_2012070513\\_9095025/ODE-059f7873-c412-32d2-9f3f-3ce62e208339\\_Tidescripcion\\_de\\_la\\_tarea.html](http://agrega.juntadeandalucia.es/repositorio/05072012/c3/res-an_2012070513_9095025/ODE-059f7873-c412-32d2-9f3f-3ce62e208339_Tidescripcion_de_la_tarea.html))



Fuente: Adaptado de creación de la historia. La vida en una ciudad medieval (<https://recreacionhistoria.com/vida-en-una-ciudad-medieval/>)

El desarrollo de la ciudad renacentista como construcción a partir del centro señala una geometría establecida como estructura y así mismo conservando unos valores de la antigüedad como son el orden, la proporción, la armonía y el equilibrio dentro de la ciudad construida.



Fuente: Adaptado de blog del primer arquitecto y urbanista. Por Cipriano Galiano (<https://www.investigacion.com/2019/10/07/ai-barroco-del-poder-arquitectural-y-urbanismo-el-servicio-de-papel-y-reyes/>)

La ciudad moderna representa un desplazamiento de los lugares frente al espacio urbano es decir a espacio de la vida cotidiana, priorizando en las calles la movilidad urbana sobre una estructura de localización espacial determinada.



La urbanización medieval se refiere al orden urbano sobre lo existente, teniendo una forma compacta, amurallada y con condiciones de vivienda típica como la casa gótica. Representa un paisaje agrícola y forestal sobre una retícula amorfa y asimétrica.



Fuente: Ciudades del renacimiento. Palmanova (<https://www.kiwaku.com/2018/10/ciudades-del-renacimiento-palmanova/>)

La ciudad barroca busca un interés en un todo unitario entre el espacio urbano y paisajístico, donde la necesidad de desarrollo de la ciudad lleva a través de una arquitectura monumental a centralizar el poder y el ordenamiento a una escala peatonal por medio de los grandes bulevares, avenidas y ejes ordenadores.

La ciudad contemporánea representa un desplazamiento y no es abarcable desde una única área de conocimiento, por lo que el enfoque interdisciplinar es ineludible, que para el caso de la calle pierde escala con el peatón y se prioriza la movilidad motorizada.

Imagen 24: Línea de tiempo, ciudades históricas

Fuente: elaboración propia

## 2.5 Conclusiones

De acuerdo con el desarrollo de este capítulo se puede concluir que a través de la historia han existido diferentes valores y elementos urbanos, (como se muestra en la imagen 25) que marcan una pauta en el buen desarrollo del diseño urbano para las ciudades, contando con la relación entre la forma de la ciudad, su tipología y su relación en primer nivel con el peatón. Contando con una estructura central que define las condiciones espaciales para la arquitectura y para el usuario, lo que evidencia y marca una diferencia en la actualidad y la pérdida de elementos para la construcción de las ciudades.

A partir del análisis morfotipológico de la calle y algunos elementos de su historia, se construyó un marco conceptual que permitió definir y describir conceptualmente la construcción del espacio de la identidad. En este sentido, se reflexionó acerca de la relación entre el espacio público y privado, y se adoptó una postura crítica en relación con la escala y tipología de los elementos urbanos.

Los conceptos de la ciudad antigua del Cairo y de la ciudad griega clásica, así como la organización del urbanismo romano con el cardus y el decumanus, se basan en la idea de una planificación urbana cohesiva y organizada, en la que las estructuras y espacios urbanos se relacionan entre sí y conforman una unidad. Por el contrario, en la actualidad muchas ciudades se caracterizan por un crecimiento desordenado, en el que los edificios y estructuras se diseñan de forma aislada, sin considerar su relación con los demás elementos de la ciudad. Esto puede llevar a la creación de una ciudad fragmentada, en la que los elementos arquitectónicos no están conectados entre sí y no forman una unidad cohesiva, como mencionamos anteriormente.

En el caso de la ciudad griega clásica, por ejemplo, se establecían zonas específicas para los diferentes usos urbanos, como la acrópolis para los edificios religiosos, el ágora para los asuntos públicos y los barrios residenciales. El urbanismo romano, por su parte, se caracterizaba por la organización de sus calles según el cardus y el decumanus, que se cruzaban en ángulo recto y creaban manzanas de edificios regulares.

La planificación urbana puede contribuir a evitar la fragmentación, basándose en modelos históricos como puntos de partida, análisis y referencia en la implementación de nuevas estrategias para el desarrollo y crecimiento de las ciudades.

# Mapa conceptual 7: Elementos históricos

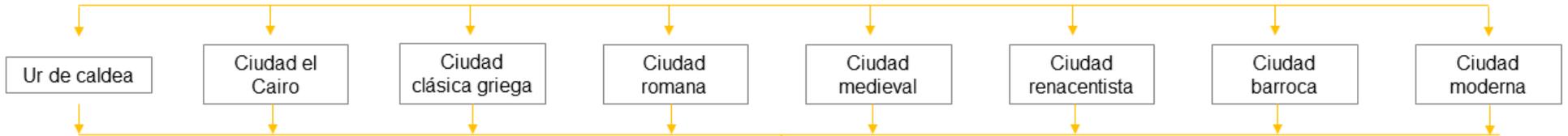
Fuente: elaboración propia

## VALORES HISTORICOS

Como aporte de

Elementos urbanos a través de diferentes épocas históricas.

Como

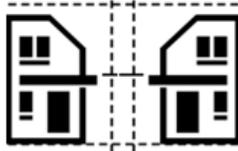


Como aporte al proyecto de diseño

- Patio central
- Conectividad primer nivel



- Paramentación
- Trazado continuo



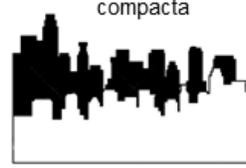
- Conformación de perfil
- Hitos



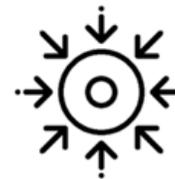
- Ejes
- Proporción de calle



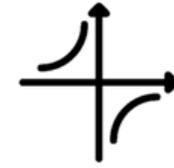
- Limite
- Unidad compacta



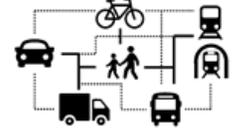
- Centro
- Proporción



- Ejes
- Monumentalidad



- Zonificación
- Movilidad



### **3.Marco proyectual: análisis de referentes y reinterpretación morfotipológica.**

Para el desarrollo de este capítulo se analiza uno de los principales problemas en la limitación de las condiciones espaciales de la ciudad hacia su relación con el contexto físico y el peatón debido a una norma y una predialización sin unidad con la ciudad. Esto afecta la calidad de vida de las personas y su relación con su entorno.

Estos problemas se ilustran en el marco de referencia a través del análisis de referentes y la reinterpretación morfotipológica, que destacan la importancia de considerar las relaciones entre el espacio, la identidad y las relaciones sociales en diferentes escalas.

Se presentan 4 referentes diferentes, analizados bajo dos contextos de tiempo y espacio según su diversidad en su campo de acción central de escala y morfotipología, identificando las estrategias de campo utilizadas para su ejecución urbana que hayan impactado el lugar como ciudad y barrio a nivel histórico y contemporáneo. Cullen (1983, citado por Tricárico & Gastaldi, 2015, p. 247) propone que al introducir los hechos del mundo contemporáneo a la imagen de la ciudad (publicidad, cableados, nuevas tipologías edificadas, carreteras, infraestructura, etc.) se pueden intensificar sus características identitarias, preocupándose esencialmente por la sintaxis y la morfología urbana”, lo que permite identificar y elegir la búsqueda de referentes según esa imagen junto con la identidad que se propone implementar dentro del proceso proyectual.

Es así como parte de las teorías sobre la imagen e identidad urbana están sujetas a ser vinculadas al análisis y significado de la forma urbana, generando un carácter por la tipología que compone la ciudad y sus diferentes escenarios que conforman el perfil, dada la variación de escala de la calle y la sensación que representa para el peatón.

### 3.1 Criterios de selección de referentes

Para identificar los referentes adecuados se analizan las variables estudiadas dentro del marco teórico dentro de las que se encuentran: unidad, forma, tipología, manzana, estrategias y contexto urbano en relación con el problema específico de la disciplina del diseño urbano, teniendo en cuenta la construcción del espacio urbano a través de la historia y su relación con el contexto actual identificando y reinterpretando la morfotipología histórica como variable para generar la transformación dentro del proyecto de diseño urbano y así mismo de cómo se está desarrollando esta disciplina como actividad. A su vez entender “la contemplación sin riesgos de perderse porque existe una imagen de ciudad que crea información legible acerca del espacio urbano y las arquitecturas que lo componen. (Tricárico & Gastaldi, 2015, p. 245).

Teniendo en cuenta los elementos tipológicos y morfotipológicos de la definición de espacio a partir del autor Rob Krier, se estudian las variables de interpretación dentro de cada uno de los referentes elegidos. Así mismo, entendiendo la visión del espacio urbano fragmentado como resultado de la ciudad y su constante cambio, es evidente que pasear por la ciudad genera un impacto tanto de sensaciones como de emociones para el peatón y es donde el lugar y su conformación pueden llegar a transformar y producir un espacio interior y con escala generando un contenido de carácter a través de los lugares que alimentan las experiencias y sensaciones para el peatón.

#### Mapa conceptual 8: Criterios de selección de referentes

Fuente: elaboración propia



Al mismo tiempo, la tipología de los espacios urbanos y sus formas espaciales se derivan en 3 grupos según su calidad geométrica, partiendo del cuadrado, el círculo o el triángulo. Sin embargo, dentro de estas formas geométricas se encuentra la escala y sus características en función de la relación con el peatón y su transformación con el espacio existente.

## 3.2 Referente escala local, la calle como construcción del espacio de la identidad

### 3.2.1 Referente histórico: Barrio del cabañal (Valencia – España)

Partiendo de la contextualización y análisis histórico como proceso de sus fases de inicio y transformación, el barrio del cabañal, localizado en España, da su comienzo en el año 1796 bajo unas nuevas normas urbanísticas de reconstrucción del barrio, el cual se había visto afectado por un incendio que habría destruido gran porcentaje de lo existente en esa época. Sin embargo, este desastre trajo consigo un replanteo del lugar como concepto a partir de las líneas y ejes de las calles junto con el contexto que se podía conservar dentro del entorno, además de caracterizarse por sus hitos emblemáticos visiblemente evidenciados hacia el oriente y occidente del barrio donde la iglesia de la Mare de Deu del Roser dispone con ella una plaza rectangular frente a su fachada principal.

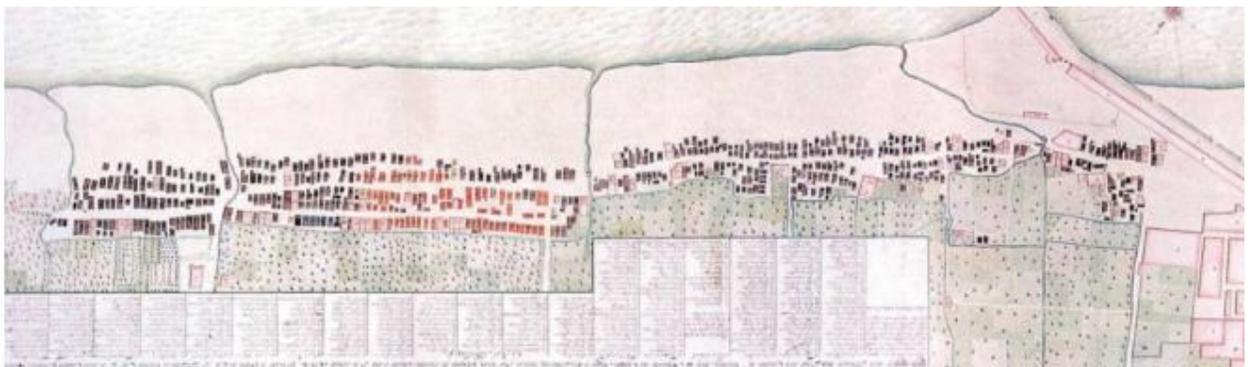




Imagen 25: Transformación de la trama en el barrio del Cabañal

Fuente: recuperado de: [https://jorgehervasmas.blogs.upv.es/files/2017/04/05-CyTET\\_191.pdf](https://jorgehervasmas.blogs.upv.es/files/2017/04/05-CyTET_191.pdf)

Dentro de las características específicas del barrio y sus inicios, la ocupación de las aceras no se encontraba en afectación, ya que la ausencia de vehículos era notoria y su actividad y uso era para el peatón, priorizando la actividad infantil dentro de la zona y al mismo tiempo se enlazaban con las fachadas y su relación visual directa de lo privado a lo público. Es así como en la imagen 25 se puede evidenciar la transformación del barrio por medio de una estructura de ejes o trama organizada linealmente, lo cual le permitió al peatón encontrar un punto de identidad a través de la continuidad en la propuesta planteada, a partir de manzanas compactas enmarcadas en su mayoría por su forma rectangular y delgada, y que evidencia un lleno y vacío respecto a lo construido y lo no construido generando así un carácter espacial compacto lineal.

### **3.2.2 Análisis urbano: estudio del contexto y relación con la ciudad**

Al iniciar la reconstrucción del barrio se tiene un objetivo principal como plan para restablecer la conexión del barrio con la ciudad y su cercanía con el mar, respetando el trazado urbano de los primeros lineamientos históricos del barrio.

Como se puede evidenciar en la imagen 26, el plan a desarrollar propone tres ejes verdes como conexión del barrio de norte a sur y donde marcan la predialización de edificios residenciales, dotacionales y construcciones de estacionamientos los cuales cumplirían una función de mitigar la carencia y pérdida de plazas debido al trazado y su

peatonalización. Esto permite entender como estrategia de localización de actividades y de acuerdo con ellas su forma y tamaño singular actuando específicamente en equipamientos o usos que concentren mayor cantidad de usuarios y así categorizar su escala o sus posibles alternativas de accesibilidad, garantizando un posible hito como muestra de carácter y jerarquía dentro del desarrollo de la propuesta general.

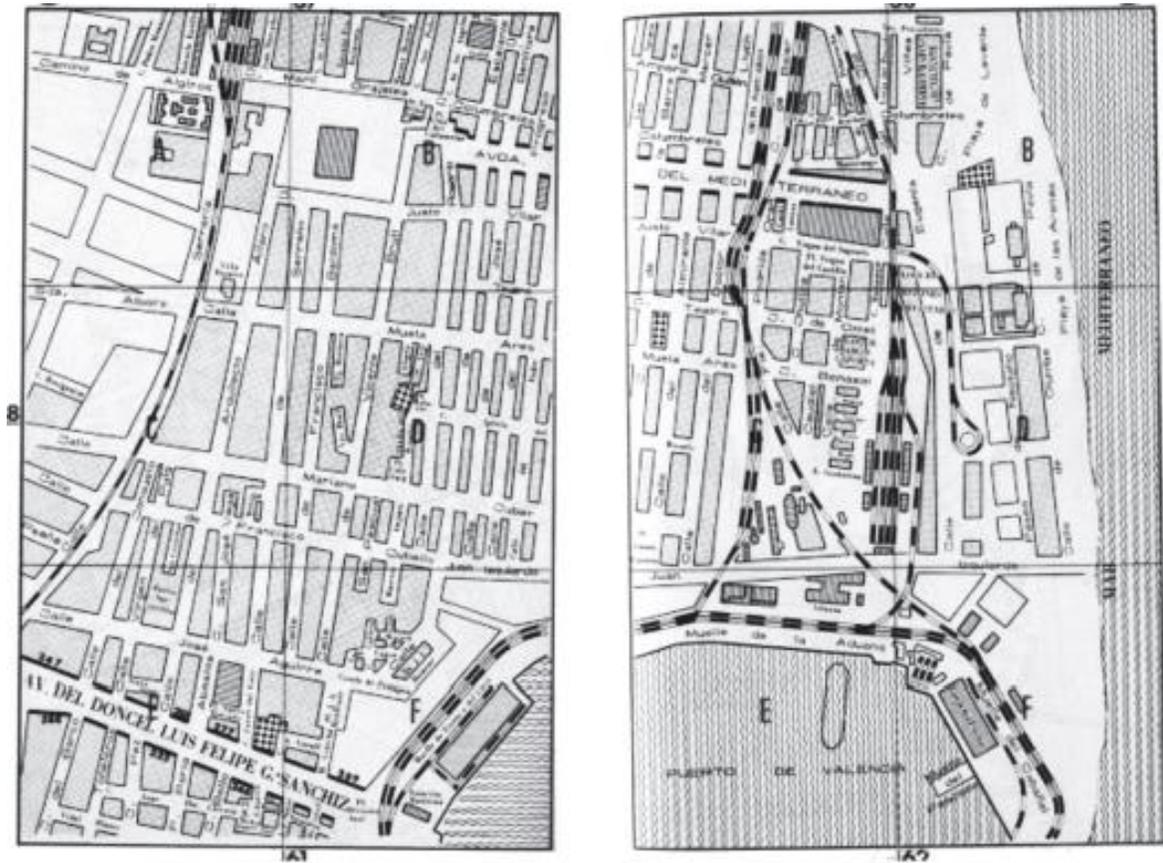


Imagen 26: Desarrollo de conectividad en el barrio del Cabañal

Fuente: recuperado de: [https://jorgehervasmas.blogs.upv.es/files/2017/04/05-CyTET\\_191.pdf](https://jorgehervasmas.blogs.upv.es/files/2017/04/05-CyTET_191.pdf)

Ahora bien, dentro del desarrollo se tiene en cuenta la propuesta de una estación de trenes como conectividad del barrio con la ciudad, en busca de mejorar la accesibilidad como respuesta a un enlace o conexión de lo propuesto frente al tejido urbano existente y la realización de un parque verde que envuelve esta estación como mitigación de impacto sobre el contexto. Así mismo la generación de manzanas de forma alargada y paralela a la costa responden a la posición de los ejes de la ciudad y aquellas se encuentran dispuestas frente a las distancias de configuración barrial.



Imagen 27: Propuesta de intervención urbana

Fuente: recuperado de: <https://www.lasprovincias.es/valencia-ciudad/plan-urbanistico-cabanyal-20200522005246-ntvo.html>

Otro de los aspectos expuestos dentro del desarrollo del plan es la estructura a partir de la trama urbana como conjunto ortogonal y su cuadrícula aportando por este método una configuración de orden establecido por medio de calles que conforma el plan urbanístico del barrio. Así mismo como desarrollo viario da como resultado un crecimiento a partir de la trama reticular, donde a medida que el lente del peatón se va alejando se puede evidenciar su red original con la dilatación de calles para dar paso al aumento y proporción del tamaño de las manzanas lo cual genera un impacto de carácter espacial frente a las condiciones del barrio y así mismo un punto de referencia para el peatón donde son los edificios de mayor altura y por ende de mayor densidad, los que proporcionan un cambio de sensaciones o percepción de la ciudad frente al lugar en el que se encuentra, esto permite encontrar una identidad espacial caracterizada por su forma e imagen del lugar.

Este barrio se estructura a partir de cuatro vías principales, donde se puede observar en la imagen 28 su propuesta diferenciada por el número de conexiones es decir determina su escala, en mayor y menos proporción siendo la del extremo occidental la más transitada y que lleva como nombre, Avenida Serrería, y dentro del barrio se encuentran dos vías que dividen en tres partes este conjunto. Las tres subzonas tienen como nombre: Cabanyal, Canyameler y Cap de Franca. Internamente ya se encuentran las transversales de norte a sur sobre las cuales se evidencian las fachadas principales y de mayor relación entre el espacio público y privado.

Así mismo se evidencia “al sur, en un tono amarillo tenemos la zona del Canyameler, donde podemos apreciar que el tamaño de las parcelas es ligeramente mayor que en el resto del conjunto. Este ligero desarrollo de la zona del Canyameler con respecto de las otras dos viene por su proximidad con el puerto, una de las zonas más desarrolladas desde los inicios de la ciudad”. (Sanchis Pallarés, 1997, p.57)



Imagen 28: Desarrollo propuesta de trama

Fuente: (Maestro & Soriano, s. f., p. 17)

El tono de color naranja evidencia la zona con mayor número de viviendas originales de la zona y la que se encuentra con mayor abandono a lo largo del tiempo, y finalmente la zona norte de tono rojizo evidencia el mayor desarrollo, pero en menor tiempo e incluso la que menos identidad representa para el barrio, ya que estas zonas al ser perimetrales no se

relacionan con el peatón y su conexión con la propuesta, priorizando la movilidad vehicular y aislando el tránsito peatonal y la permanencia que evitar una sensación de permanencia y así identidad.

### 3.2.3 Análisis morfológico: estructura funcional como tipología y uso

Este tejido urbano data desde el siglo XVI, cuando el carácter barroco original paramentaba las fachadas alineadas de un lado al otro hasta llegar al límite del mar y que trajeron como reto en el nuevo plan urbano diseñar un espacio reducido para encontrar ese equilibrio o escala entre el contexto y la calle, teniendo en las edificaciones como **tipologías con la evidencia de un patio central**, diferentes alternativas de desarrollo interior pero manteniendo una unidad y configuración de perfil en el exterior.

El barrio como característica principal de su desarrollo morfológico evidencia **la evolución de las esquinas** de las calles hoy en día, las también llamadas calle Pare Lluís Navarro. Pese a su antigüedad se puede evidenciar como el ancho de la calle a través del tiempo se ha mantenido junto con la parcelación y algunas viviendas. Así mismo su altura no supera los 3 niveles y representa una **tipología de vivienda adosada**.



Imagen 29: estructura urbana tipológica y de manzana

Fuente: (Maestro & Soriano, s. f.)

Esta morfotipología, actúa con una escala local al no superar los 3 niveles de altura de sus edificaciones, manteniendo **una constante de paramentación y equilibrio entre sus fachadas**, sin perder la proporción para el peatón y así encontrar una identidad de **continuidad edificatoria** para la propuesta. Como se puede percibir en la imagen a continuación (imagen 30), **la proporción de su perfil es 1/1** diferenciando el área establecida para el peatón, el área para la movilidad vehicular y un factor relevante se encuentra en la posibilidad de uso y transformación de una parte de la calle para el uso de alguna actividad urbana.

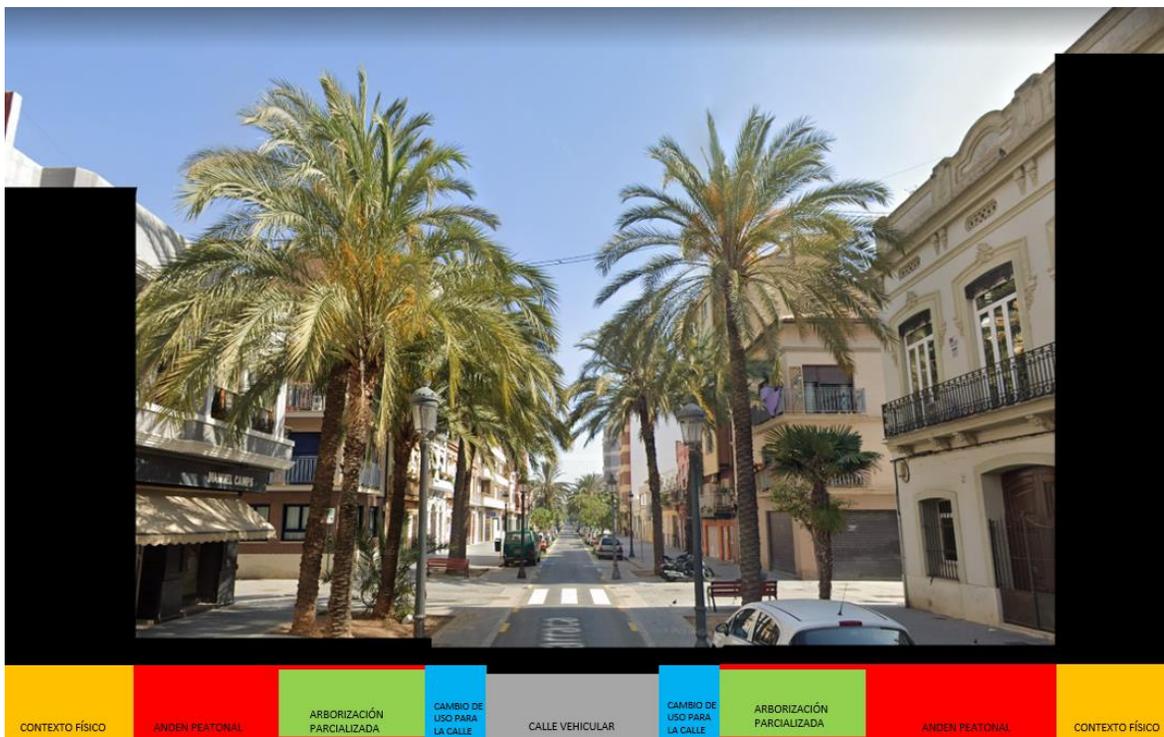


Imagen 30: Corte estado actual, proporción de perfil

Fuente: recuperado de: <https://es.dreamstime.com/perfil-urbano-de-estocolmo-horizonte-en-suecia-vista-a%C3%A9rea-image223116955>, con modificación propia

### 3.2.4 Estrategia del plan urbanístico como aporte al desarrollo de la propuesta de diseño

Dentro del desarrollo estratégico de este plan se ligan los valores históricos y culturales de la región teniendo en cuenta la morfología de las viviendas y la composición de las fachadas como relación de lo público con lo privado y así mismo las tensiones de las calles y sus límites como el componente ambiental del mar en relación con la geometría ortogonal

y su desarrollo de trama como estructura principal del barrio. Esta estrategia como plan permite evidenciar un aporte en la proporción y evidencia dando respuesta a un perfil con la alternativa de actividades en la transformación de un sector de la calle como iniciativa de priorizar y dar espacio para las condiciones del peatón, generando una identidad dadas las opciones que puede encontrar en un mismo perfil.

### 3.2.5 Referente académico contemporáneo – Argentina: premio espacio público y movilidad del área central de la ciudad de resistencia

Este proyecto lleva también de nombre ECO resistencia, el cual tiene por objetivo la creación y organización de una red de 16 **macro manzanas** con circulación vehicular periférica que enmarca en su interior la prioridad para el peatón a través de eco movilidad y senderos, **descentralizando el núcleo más consolidado** y priorizando la conformación de **micro barrios**, buscando en su interior el desarrollo de actividades dinámicas y participación por los usuarios, principalmente en **las esquinas donde las manzanas ceden su espacio** para garantizar una **permanencia y permeabilidad** dentro de la función y estructura a desarrollar como propuesta de intervención.

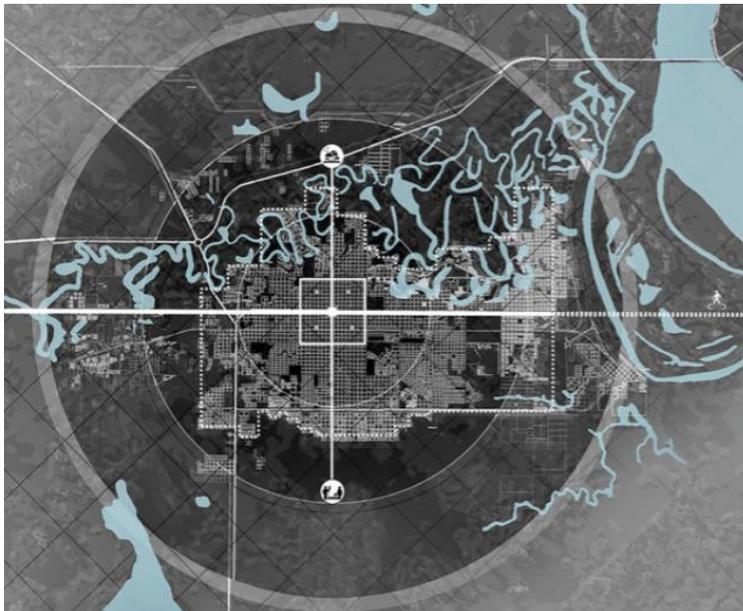


Imagen 31: Área central resistencia argentina, premio espacio público y movilidad

Fuente: recuperado de: <https://www.arquimaster.com.ar/web/proyecto-1o-premio-espacio-publico-y-movilidad-del-area-central-de-la-ciudad-de-resistencia-karla-montauti-elizabeth-vergara/>

Es así como se estudia este referente desde las condiciones del enlace de la propuesta con la ciudad ya existente, por medio de la calle y sus ejes de mayor jerarquía como estructura central espacial, donde a través de ellos y su desarrollo tipológico en primer nivel evidencia una actividad urbana, permitiendo encontrar un carácter de escala barrial sin perder la proporción del peatón y así encontrar una continuidad en las condiciones espaciales.

### **3.2.6 Análisis urbano: estudio del contexto y relación con la ciudad**

El desarrollo de la propuesta con la ciudad tiene relación de los **bordes naturales** con la intervención a través de **ejes ecológicos** que rematan en miradores naturales. Así mismo en un rango de distancia cada 10 cuadras, **un hito conector** entre el paisaje y los parques urbanos existentes, humanizando los recorridos entre barrios con alamedas de baja velocidad y con movilidad vehicular específica y exclusiva sin tener mayor impacto sobre los senderos peatonales, de igual forma se relacionan las islas verdes centrales a cada micro barrio como mitigador de ruido y emisiones de CO2.

### **3.2.7 Análisis histórico: proceso de sus fases de inicio y transformación**

El desarrollo y evolución histórica de Resistencia y su área metropolitana no contaba con una planificación y organización territorial adecuada en el cual la relación de la actividad peatonal con la ciudad generaba rupturas en áreas específicas de la ciudad y en territorios vulnerables sin contar con los valores urbanos de paisaje y ambiente. De igual forma, las tendencias naturales y formales no contaban con una relación de la morfología urbana con la ciudad sin dar respuesta a los “**puntos de contacto**” entre las diferentes situación y espacios presentados por la ciudad.

Para llegar al planteamiento y propuesta de este plan de intervención se llevó a cabo el levantamiento y análisis documental de las condiciones actuales que tuvieran un aporte desde el aspecto teórico y conceptual a través de datos y estadísticas para cada uno de los componentes a estudiar. Se da inicio a partir de la ciudad de Buenos Aires, como base de interpretación de la estructura urbana fundacional, como sus características y su conformación territorial a través de planos, fotografías y gráficos los cuales permiten evidenciar con estadísticas y datos los cambios dentro del tiempo y el espacio para la ciudad. Lo anterior, con el fin de tomar como referencia este desarrollo analítico y

conceptual, e interpretarlo para la zona de resistencia y su posible implementación de estudio y análisis para el sector a intervenir.

Se inicia su transformación por medio de un planteamiento a partir de cuatro dimensiones, o lo que se llama dentro del proyecto estudio morfogenético. Este abarca, en primer lugar, **el plano como trama y trazado**; luego, en segundo lugar, los **tipos de predialización** que se puedan implementar, siendo con la forma o morfología de las edificaciones como tercer lugar, y finalmente la imagen o percepción urbana como conclusión a la intervención. Sin embargo, se busca llegar a un enfoque sobre el trazado urbano como estructura central, donde este genere un orden al territorio sin caer en contradicciones a los problemas iniciales que tienen el lugar, considerando el terreno como la realidad de desarrollo en conjunto de la ciudad con la naturaleza, la sociedad, el territorio y el orden.

Así mismo, en la imagen 32 se puede percibir **la forma urbana busca una orientación y un significado** entre la vida social y el peatón a través del tejido, construyendo una historia cultural del territorio para entender los **elementos urbanos visuales y perceptuales del paisaje** y la composición urbana, como producto de la identidad y su historia en los trabajos de preservación en la gestión urbana y la importancia que se debe tener en mantenerla al realizar una intervención de gran magnitud.

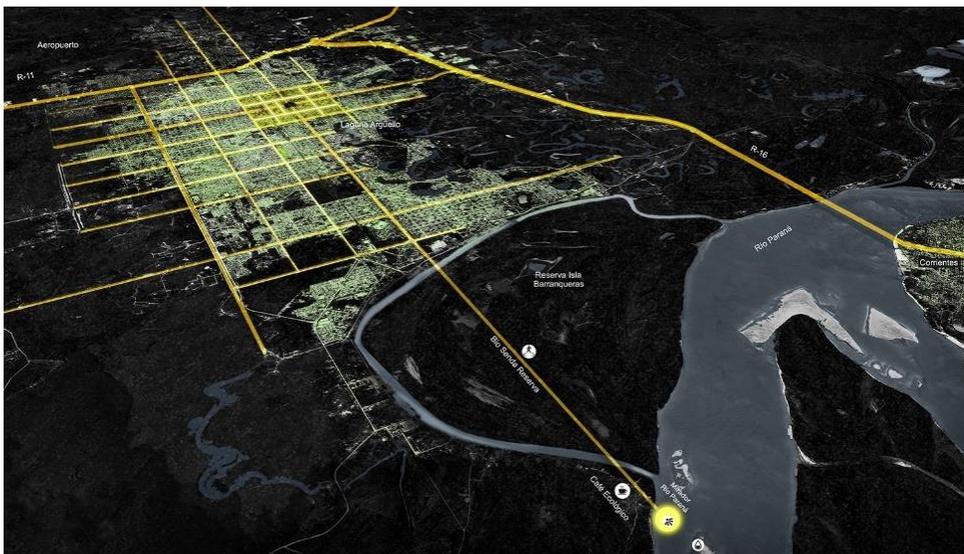


Imagen 32: Forma urbana, propuesta de intervención

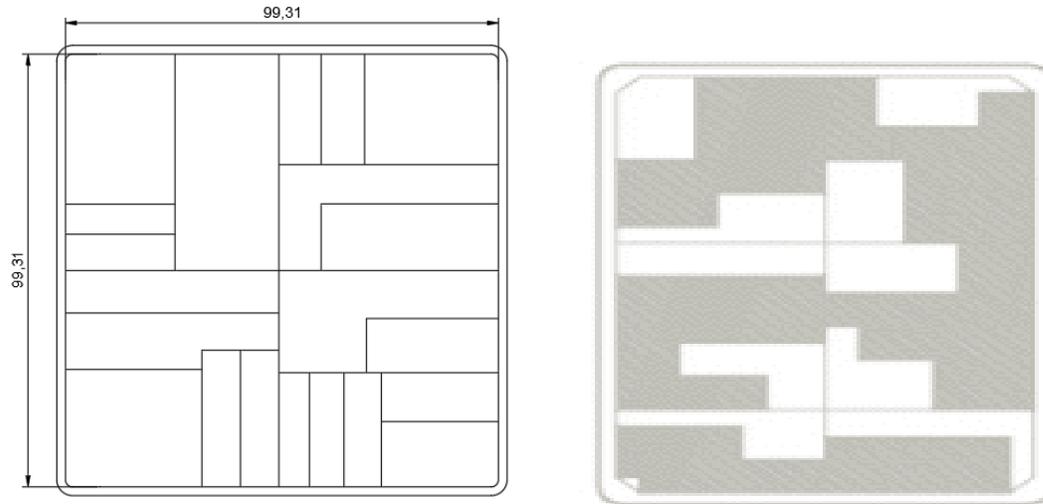
### 3.2.8 Análisis morfológico: estructura funcional como tipología y uso

El eje central de la propuesta, como intervención a través de una red modular de 16 macro manzanas bajo una organización periférica de circulación vehicular donde al interior de las calles se da prioridad al peatón, evidencia una **descentralización del centro** como núcleo consolidado, creando micro barrios bajo actividades dinámicas, culturales y deportivas que garantizan una permanencia y transitabilidad dentro de cada uno de los puntos de intervención. Adicionalmente, se encuentran los también llamados micro bosques, como alternativas de acceso a espacios verdes como conexión a la estructura principal de todo el territorio.

Gran parte del trabajo, a nivel peatonal, se desarrolló a partir de **texturas de piso ejerciendo un impacto de identidad** para los usuarios, y así permitir una conexión cultural y de carácter con el espacio y su constante transformación con los patrones de cambio y adaptación, donde **cada calle representa una identidad diferente** a las demás ejerciendo un factor de carácter independiente de cada una de las calles.

Así mismo, se analiza la estructura en planta de cada micro manzana como orden y estudio frente a las condiciones actuales y representativas del proyecto evidenciando a nivel morfotipológico **un cambio constante en su forma, tamaño y proporción.** (imagen 33)





Fuente: modificación propia y recuperado de: <https://www.arquimaster.com.ar/web/proyecto-10-premio-espacio-publico-y-movilidad-del-area-central-de-la-ciudad-de-resistencia-karla-montauti-elizabeth-vergara/>

Imagen 33: Estudio tipológico por manzana

Fuente: elaboración propia

El análisis en axonometría como se puede evidenciar en la imagen 34, toma fuerza al entender la relación de la forma y su función con la ciudad y **el peatón en primer nivel**, esto se relaciona directamente con la presencia del plano Nolli donde evidencia la relación de los componentes de accesibilidad y espacio público con el tránsito y la continuidad para el peatón, entendiendo así que se evidencian varias tipologías en función de una imagen para la ciudad de acuerdo con su uso y “una transformación importante en la estructura morfológica de la red de espacios públicos se produjo a partir de los edificios como elementos constitutivos de los bloques urbanos, es decir unidades compactas, que definen ‘calles’ y ‘plazas’ hacia los edificios como pavimentos independientes en un espacio amorfo. Según las ideas ‘funcionalistas’ modernistas, la conveniencia de los espacios internos de un edificio era el principal determinante de su forma externa”. (Carmona, 2003, p. 76).

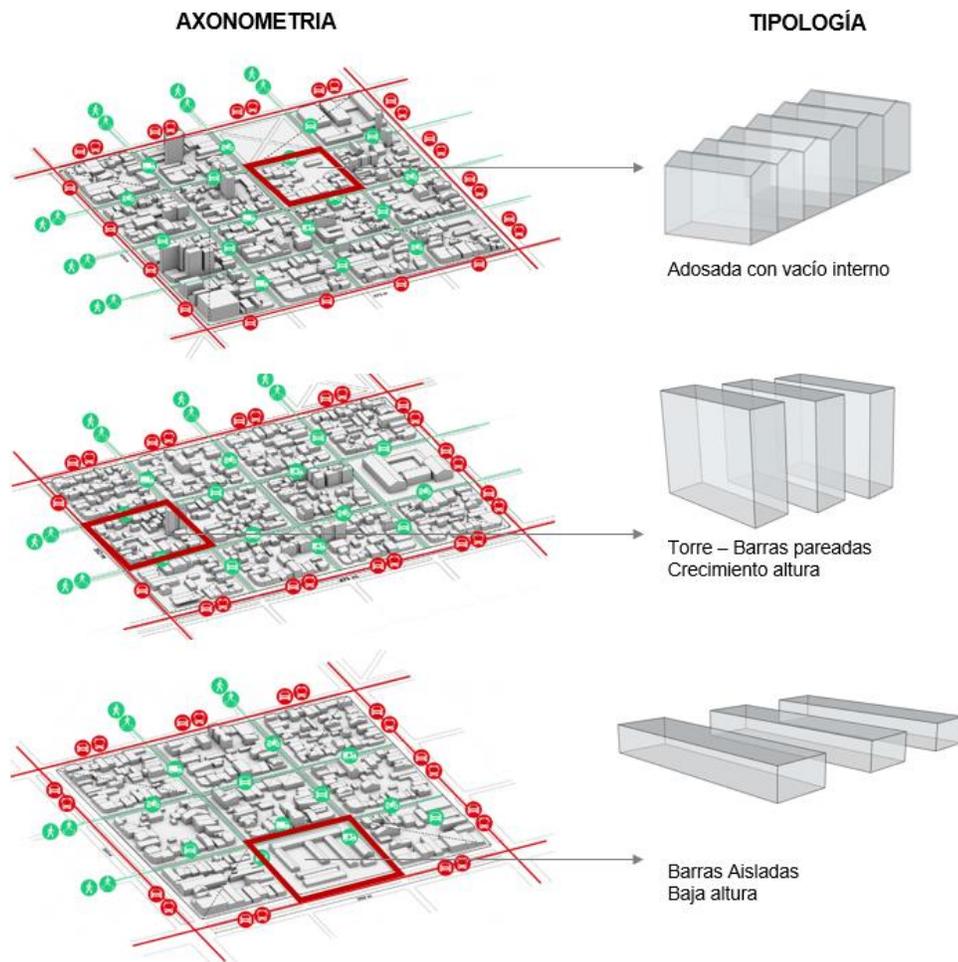


Imagen 34: Estudio morfotipológico por manzana

Fuente: modificación propia y recuperado de: <https://www.arquimaster.com.ar/web/proyecto-1o-premio-espacio-publico-y-movilidad-del-area-central-de-la-ciudad-de-resistencia-karla-montauti-elizabeth-vergara/>

### 3.2.9 Estrategias como aporte al desarrollo de la propuesta

Teniendo en cuenta el desarrollo como propuesta, parte de sustituir la manzana común o tradicional por un grupo de manzanas que redirecciona el tráfico a nivel perimetral y permite **priorizar al peatón en su interior**, cambiando el porcentaje de espacio público a un 70% ocupado por el peatón y espacios verdes de permanencia al interior de los micro barrios. A nivel de usos, también representan una flexibilidad en el complemento de usos del suelo para garantizar una integralidad de servicios sociales para el peatón y que se encuentren con mayor cercanía, activando a través de recorridos inteligentes unas calles “llenas de vida”. Esta propuesta representa un aporte en relación con el tejido urbano y su conexión con la ciudad y contexto existente en relación con la uniformidad de altura y

tipologías evidenciando una estrategia de actividad urbana de acuerdo al tratamiento de morfotipologías bajo una estructura central de **micro manzanas unificadas** para toda la propuesta.

### 3.3 Referentes escala zonal, relación espacio público, privado

Para este apartado, se toma a Turín como referente, a partir de su época barroca como una pequeña ciudad medieval caracterizada por su trazado cuadrangular romano y bordeado por una muralla endeble. Se identifica en esta ciudad ciertas características complementarias que aportan información relevante al presente TFM debido a su relación espacio y ciudad, y en respuesta a una actividad de primer nivel en relación con el peatón.

#### 3.3.1 Referente histórico: Turín como centro urbano

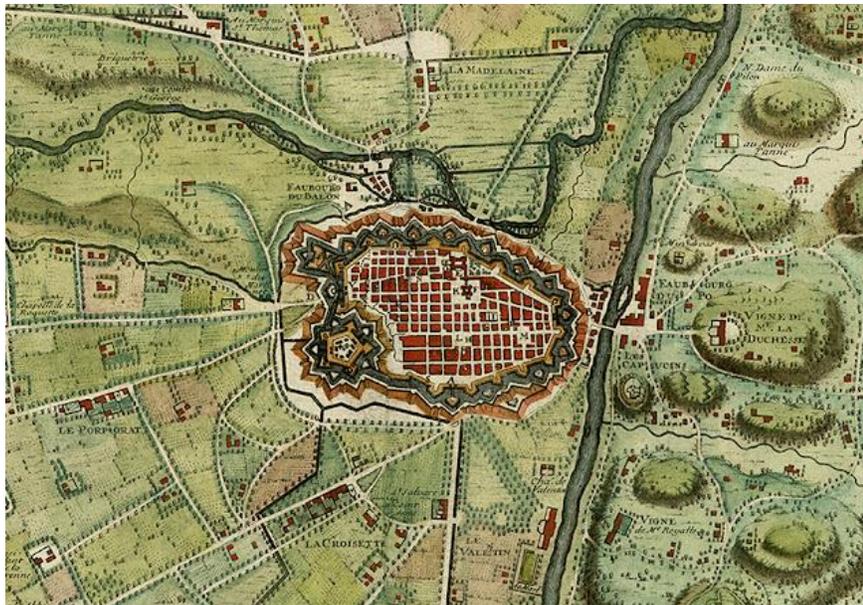


Imagen 35: Estructura espacial Turín

Fuente: Turín y sus alrededores. Mapa de Nicolas de Fer, 1705, y Rare Maps.

La prosperidad de la ciudad obligó a plantear su crecimiento y, entre el siglo XVII y principios del XVIII, Turín realizó tres ampliaciones de aquella Torino Quadrata heredada de los romanos, creando una de las más maravillosas composiciones del urbanismo barroco (Blasco, 2014, p. 1). Es así como esta ciudad se vio obligada a desarrollar y plantear un crecimiento entre el siglo XVII y principios del XVIII por medio de tres

ampliaciones heredadas por los romanos creando una de las más grandes y monumentales composiciones del urbanismo barroco. Esta triple extensión se realiza sobre tres lugares y momentos distintos, los cuales se unifican para crear un único elemento para la ciudad basados en una rigurosa planificación y orden de lo preexistente con la representación barroca que caracteriza esta ciudad.

### **3.3.2 Análisis urbano: estudio del contexto y relación con la ciudad**

Aparte de las ampliaciones que se empiezan a dar en Turín, y según los criterios establecidos hacia la trama y su ortogonalidad la regulación que se daba para la arquitectura en relación principalmente de las fachadas como respuesta a un espacio y percepción para la calle, tiene como objetivo conformar una paramentación como cuerpo único y coherente entre la ciudad y su extensión hacia el espacio y el tiempo, saturando así los mecanismos de planificación elegidos por la época barroca, reflejado por medio de grandes ejes, plazas de concentración y referencias monumentales bajo una rigurosa uniformidad entre la arquitectura y los elementos urbanos.

Así mismo, esta ciudad se encuentra desarrollada y construida a partir de cuatro elementos principales en respuesta a la época y una quinta como respuesta al espacio urbano para el peatón en primer nivel:

- I. Línea recta
- II. Entorno monumental
- III. Remate de eje
- IV. Genera identidad, cercanía-vínculo
- V. Galerías como aspecto tipológico: forma en la que se construyó el espacio urbano**

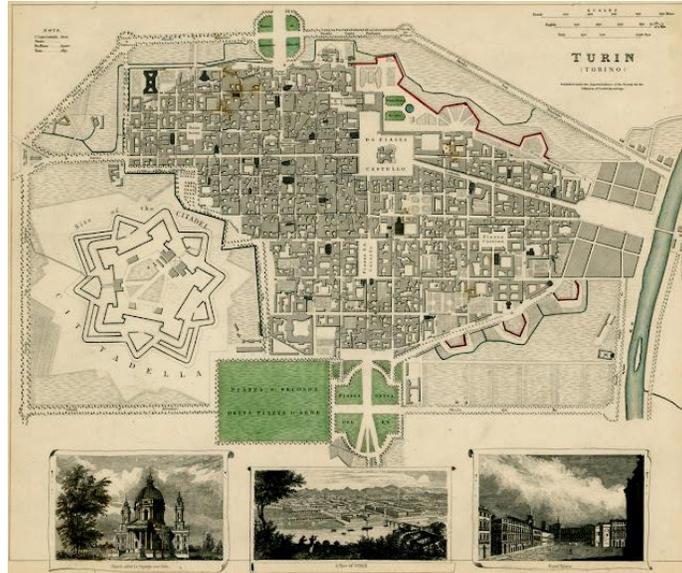


Imagen 36: Conectividad general central - Turín

Fuente: Turín a mediados del siglo XIX en la que se ha proyectado la eliminación de las murallas y su sustitución por un bulevar anular. Plano de la guía SDUK, y Rare Maps. Recuperado de: <http://www.garciabarba.com/islasterritorio/turin-un-ejemplo-de-representacion-urbana/>

### 3.3.3 Análisis histórico: proceso de sus fases de inicio y transformación

La ciudad de Turín antigua representa una colonia romana saqueada varias veces por los bárbaros, la cual tuvo su inicio en el espacio urbano de forma reticular (imagen 37) organizada sobre una línea, figura de estrella y un centro como estructura principal con varias vías perpendiculares en relación con tres y cuatro ejes insertados en orientación horizontal, la cual actuó como base de creación y conformación de esta ciudad.

La transformación del espacio ciudadano está orientado al centro antiguo y la plaza del castillo como hitos de recinto los cuales se convertirían en plaza civil, y posteriormente en un espacio del poder político organizado para una trama y forma ortogonal tipo tablero de ajedrez que enmarcaba una organización muy reticular y marcarían la pauta de la expansión y creación de barrios con mayor tamaño.

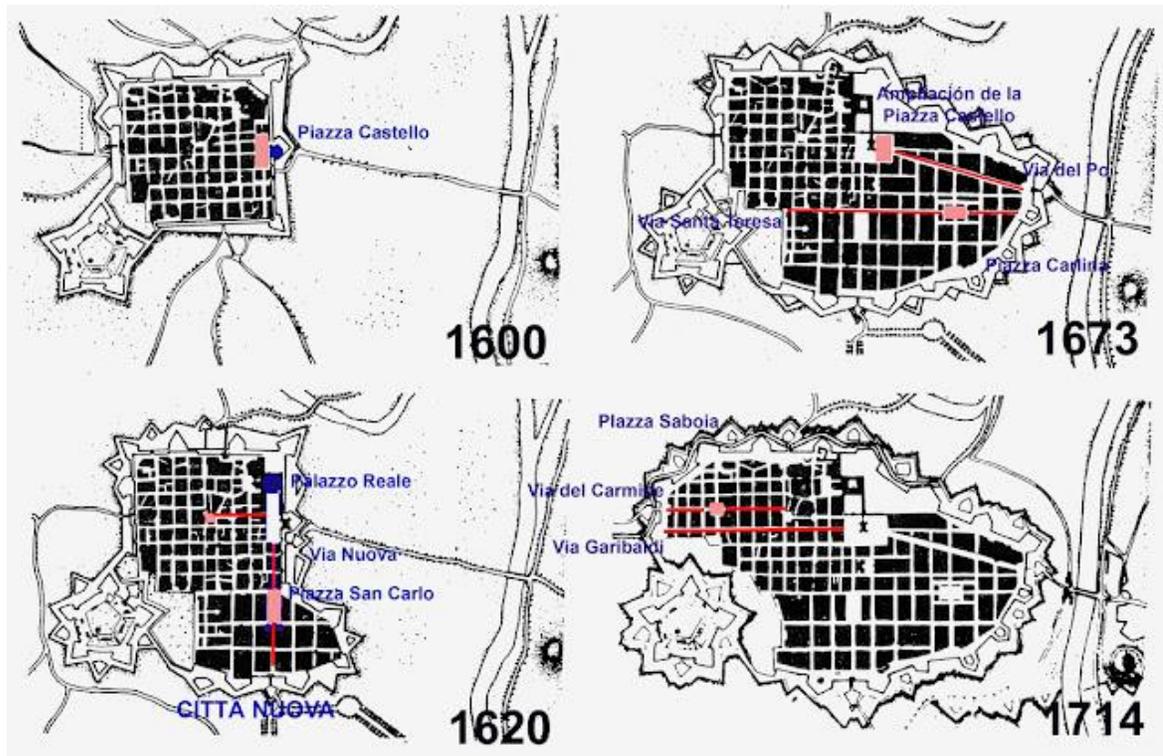


Imagen 37: Transformación urbana Turín

Fuente: recuperado de: <http://www.garciabarba.com/islasterritorio/turin-un-ejemplo-de-representacion-urbana/>

Después de la primera guerra mundial se presenta el crecimiento y desarrollo tanto económico como social y lleva a esta ciudad a dar una gran influencia sobre el origen de esta y su calidad urbana como representación de uniformidad y alineación entre el espacio público y privado ejerciendo sobre el peatón mayor impacto en la percepción visual urbana.

Entre los años 1580 y 1615, Vitozzi (Blasco, 2014) establece ciertas ideas para la renovación e interpretación urbana con mayor importancia sobre el tipo de arquitectura en respuesta con la ciudad a través, principalmente, de sus fachadas bajo un orden y directriz de diseño unitario y uniforme bajo un lenguaje clasicista generando un superpuesto a la forma que ese entonces empieza a tomar la ciudad, y así mismo encontrando ciertas actuaciones, a través de los ejes, conexiones intermedias, puntos de remate visual como se puede evidenciar en la imagen 37 que transforman el espacio en un centro representativo de monumentalidad y poder.

### **3.3.4 Análisis morfológico: estructura funcional como tipología y uso**

Dentro del crecimiento de Turín, se busca como objetivo lograr una expansión rápida de la población en exploración de un mayor rango de escala, y es allí cuando surge la necesidad de generar una ampliación hacia el sur, o lo también conocido como la Citta Nuova. Está conformada por 12 manzanas organizadas alrededor de la Piazza San Carlo como estructura articuladora con el centro antiguo. Este cambio se expone y se evidencia como nuevos espacios de enlace urbano para ser trabajados de forma uniforme de acuerdo con las estrategias dadas por la ciudad, tomando las plazas reales como los ejes organizadores de una urbanidad formal y unitaria adquiriendo así un carácter representativo de la ciudad barroca.

La geometría representada en las fachadas juega un papel fundamental de ordenanza, ya que en las edificaciones se evidencia la implementación de orden y modelos tipológicos de galería utilizados de forma vertical y adosados, donde la relación del primer nivel se encuentra asociado a la interacción con la calle. Así mismo, la actividad de talleres y tiendas generaban una continuidad urbana espacial de actividad, con cualidades específicas de percepción y belleza ordenada frente a la imagen caótica que representaba la ciudad medieval.

Del mismo modo, dentro de la estrategia urbana para organizar el crecimiento de esta ciudad se estructura a partir de ejes principales seguido de la sugerencia por galerías que, se enlazan con la trama existente y las principales plazas y calles actuando como conjunto, donde el centro de manzanas se instaura por medio de espacios abiertos de mayor dimensión para encontrar la unidad de estilo y forma con lo preexistente, manteniendo así los nuevos espacios en relación con los hitos centrales de la ciudad.

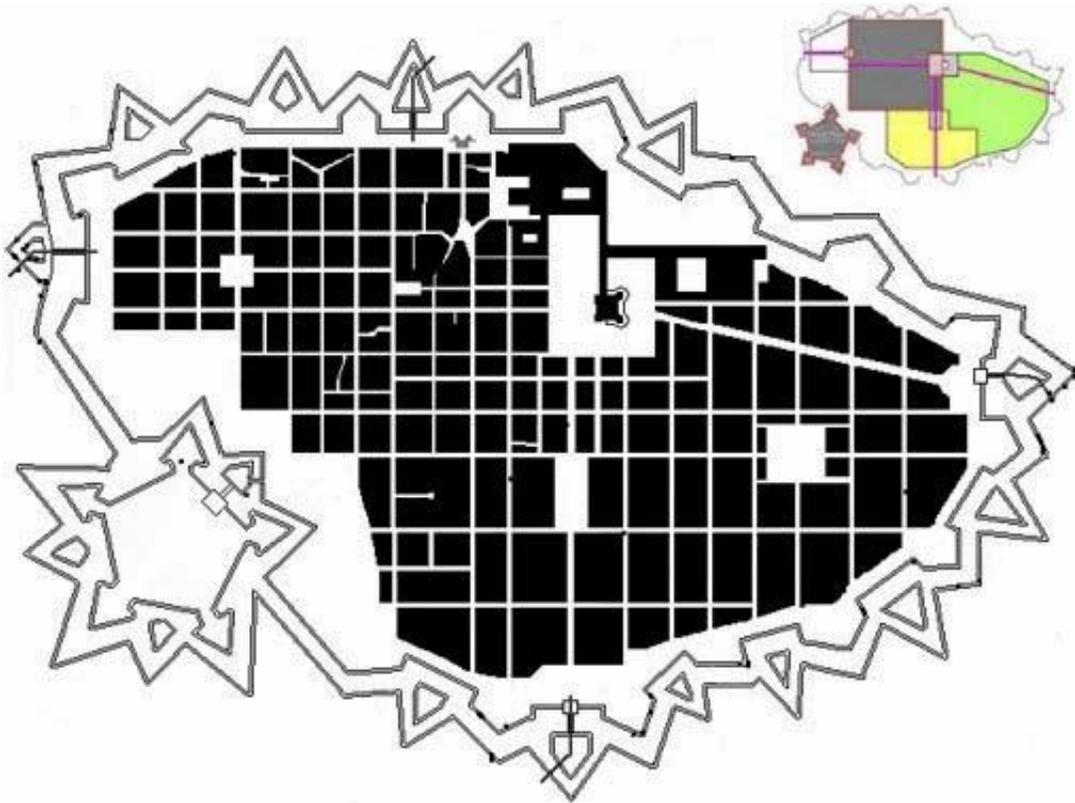


Imagen 38: Estructura blanco y negro, tipología por manzana.

Fuente: La Tercera ampliación de Turín: la ciudad completa por el noroeste la característica forma almendrada que tuvo hasta el siglo XIX. Recuperado de: <http://urban-networks.blogspot.com/2014/04/turin-o-como-construir-una-ciudad.html>

### 3.3.5 Referente contemporáneo Puerta de Entrada Bayona – Francia

Este referente busca la relación de la ciudad con la densidad y su tipología en relación con la escala donde un conjunto de viviendas sobre un equipamiento comercial son los protagonistas. Este complejo tiene como objetivo organizar la densidad urbana y encontrar la relación con un programa de usos mixtos **a través de una gran plataforma** (imagen 39) de mitigación donde la morfotipología juega el papel de relacionar las actividades, usos y densidad.

Como se observa, se evidencian ciertas características de forma sobre la misma área de intervención donde a través de grandes patios-jardín se busca producir **vacíos internos** para mitigar la masa construida, permitiendo una iluminación y ventilación garantizando un perímetro adecuado para la vivencia espacial.



Imagen 39: Puente de entrada Bayona - Francia

Fuente: recuperado de: <https://www.arquimaster.com.ar/web/puerta-de-entrada-bayona-mateo-arquitectura/>

### 3.3.6 Análisis urbano, relación con el contexto inmediato

La organización que representa el punto de partida de este proyecto permite encontrar la circulación alrededor del puente y el viaducto presente en el contexto, el cual, al tener un tránsito peatonal por debajo de la estructura para transformar el área en una actividad urbana, no solo para automóviles sino también para que el peatón tenga participación del proyecto. Así mismo, se tiene en cuenta la variable de vegetación como mitigador del movimiento que generan los vehículos y así dar una escala proporcional al usuario.

Las tipologías claustro que se desarrolla dentro del proyecto permite una paramentación sobre la conexión de lo propuesto con el contexto, garantizando en primer nivel una relación del peatón con la ciudad, aislando en un segundo nivel el movimiento vehicular por la escala de la vía del sector sin generar una permanencia de esta movilidad, ya que el tránsito está diseñado para entrada y salida, y no de permanencia y, por consiguiente, garantizar una posible permeabilidad para el usuario. De la misma forma, el interior del desarrollo de la intervención permite una **percepción visual de relación horizontal con el paisaje urbano** sin estar interrumpido por el contexto, generando una profundidad de carácter para quienes lo transiten.



Imagen 40: Estructura central de intervención Bayona - Francia

Fuente: recuperado de: <https://www.arquimaster.com.ar/web/puerta-de-entrada-bayona-mateo-arquitectura/>

El desarrollo de las fachadas juega un papel importante, ya que son mitigadores para proteger del ruido el interior del edificio por medio de una doble capa de vidrio. Hacia el oriente, el volumen se descompone y sus envolventes metálicas dejan entrar la luz y el aire al interior de los patios.

### 3.3.7 Análisis histórico

Bayona se encuentra fundada hacia el año 950 sobre las ruinas romanas que llevan por nombre Lapurdum. Este barrio se encuentra localizado en la llanura de las Landas y la cordillera de los Pirineos, lo que lo posiciona a nivel geográfico en centro de ejes principales de comunicación. La presencia del cuerpo marítimo ha permitido que su organización urbana sea a partir de un puerto de comercio y configure un paisaje urbano para la ciudad.

Los siglos IV y IX marcaron en el territorio un gran impacto, ya que fue la fase destructiva urbana por las incursiones bárbaras que causaron una pérdida de continuidad urbana y espacial. Esto obligó a la ciudad a una remodelación sobre la ocupación de lo que se podía conservar y se estructuró en torno a los principales poderes religiosos y militares organizados a partir de las inmediaciones de la catedral, donde las necesidades de expansión en el territorio anunciaban el desarrollo del puerto y el acondicionamiento de nuevos barrios sobre ejes transversales al puerto marítimo.

Estos fenómenos de crecimiento tienen como variables los elementos de la configuración de la ciudad medieval bajo una evolución de configuración del territorio sobre los hitos religiosos como la catedral y el suburbio Saint- Esprit.



Imagen 41: Configuración histórica - Bayona Francia

Fuente: recuperado de: [https://www.bayonne.fr/fileadmin/medias/Publications/Patrimoine\\_-\\_VAH/Recorridos\\_Bayona.pdf](https://www.bayonne.fr/fileadmin/medias/Publications/Patrimoine_-_VAH/Recorridos_Bayona.pdf)

### 3.3.8 Análisis morfológico

Teniendo en cuenta la **tipología adosada con vacío interno**, se permite evidenciar el equilibrio entre lleno y vacío desde la planta superior con dos accesos principales centrales a la manzana en primer nivel, garantizando una accesibilidad desde cualquier punto de dirección y así mismo, el quiebre sobre una de las esquinas de sesión para la ciudad por parte del contexto. De igual forma, la otra tipología en L (imagen 42) responde a los vacíos internos de manzana que ya preexisten en contexto, dado un aislamiento al paramento en función de una ortogonalidad y direccionamiento de vía exterior.

A nivel de forma y proporción se puede evidenciar una **relación escala 1:2 con zonas de sesión ambientales** que permiten una mitigación del impacto vehicular en segundo nivel y en primer nivel la relación de plaza-edificio como contenedor de escala y relación entre el espacio urbano, arquitectura y ciudad.

**PLANTA**



Forma recurrente: Irregular – tipología L  
 Lotes: und  
 Área: 120m<sup>2</sup> (unidad de vivienda)  
 Área total: 70.000 m<sup>2</sup>

Tipología según diseño variación en áreas, según localización

Promedio de altura: 5 – 9 niveles en escalonamiento según perspectiva.

**EDIFICACION – TIPOLOGIA**

Imagen 42: Estudio tipológico por manzana

Fuente: recuperado de: <https://www.arquimaster.com.ar/web/puerta-de-entrada-bayona-mateo-arquitectura>

**3.3.9 Estrategias**

La principal estrategia para la intervención de este proyecto parte de encontrar la mejor alternativa de permeabilidad y continuidad peatonal en primer nivel a través de un límite en las condiciones tanto de movilidad vehicular como peatonal. Se entiende entonces, que con ello se identifican las condiciones del suelo como espacio público y vegetación para la ciudad y una transparencia de conectividad para el peatón. Se cuenta también con una reorganización de la circulación en torno a los puntos de mayor impacto y jerarquía hasta transformarlos **por medio de niveles en una zona netamente urbana** priorizando al

peatón y garantizando una transitabilidad segura y con presencia de vegetación para mitigar el impacto vehicular.

### **3.4 Referente escala intermunicipal, variedad de escalas y su relación**

En el siguiente apartado se expone a Estocolmo como aquella ciudad que enmarca un desarrollo de sostenibilidad urbana bajo un modelo de referencia por su crecimiento y conexión con las principales ciudades, garantizando una relación tránsito-peatón sin invadir ni afectar ninguno de los dos campos por medio de su transformación a partir del centro siguiendo las condiciones del movimiento moderno.

El objetivo principal de desarrollo de esta ciudad parte de descentralización hasta convertirse en una **ciudad “policéntrica”** bajo un funcionamiento integrado que formarían parte de una única estructura para la ciudad. Se da como referencia esta ciudad por su desarrollo urbano como estructura central y **organización a partir de hitos no céntricos** que enmarcan un punto de partida como ciudad a través de **un anillo como límite** de organización para su forma irregular, manteniendo y una escala continua como respuesta a la identidad y proporción de mayor altura de las edificaciones respecto al peatón y con la ciudad, priorizando la peatonalización para mantener una continuidad urbana.

#### **3.4.1 Referente histórico Estocolmo**

El desarrollo geográfico que ha tenido la ciudad Estocolmo presenta complicaciones y dificultades en su planeamiento por su ubicación geográfica al estar localizado en un archipiélago. Su construcción inicial se encuentra desarrollada a partir de madera, lo cual ocasionó en innumerables situaciones incendios que destruyeron gran parte de la ciudad. Escenario que se tomó como oportunidad para reconstruir la ciudad a través de una planificación oficial hacia la época de 1640, fecha del primer plan maestro conocido como la transformación de los suburbios. Iniciando así con una extensión sobre el costado norte bajo un orden de modelos renacentistas, y sobre una planificación que limita ciertos barrios en viviendas aisladas, pequeñas ciudades, jardines y barrios para obreros. Así empezó el crecimiento y ensanche de la ciudad donde la formación de islotes de edificaciones generaba un fraccionamiento de elementos aislados frente a los núcleos urbanos de la ciudad.

Una de las transformaciones más importantes que tuvo la ciudad fue a partir de su **núcleo central como estructura de mayor jerarquía** y sobre un plan de restauración respecto a la conservación del trazado dado por la edad media (imagen43). Entonces, a partir de su centro histórico coincide el lugar con los principales hitos de la ciudad como el palacio de justicia y las iglesias, evidenciando así el crecimiento de las ciudades como evolución de la sociedad y sus necesidades más demandantes.

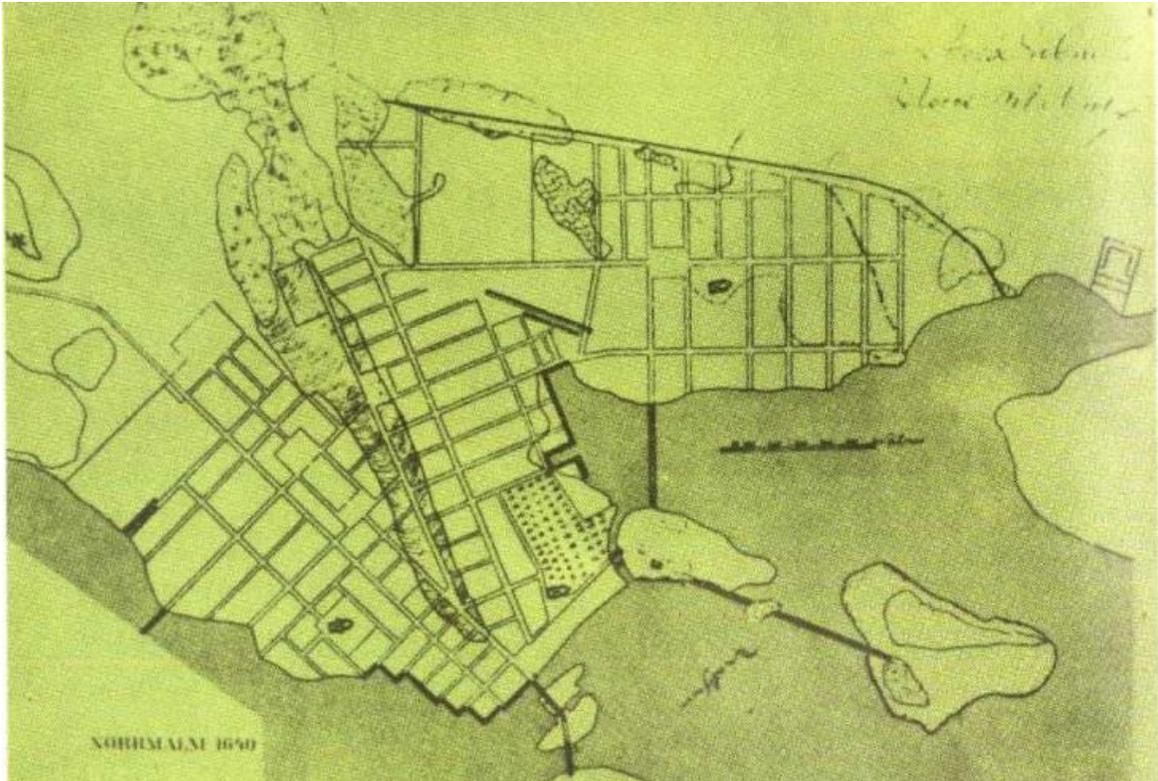


Imagen 43: Estructura general inicial - Estocolmo

Fuente: primera planificación de Estocolmo

### 3.4.2 Análisis urbano: estudio del contexto y relación con la ciudad

La principal característica del desarrollo del espacio urbano para esta ciudad se materializa bajo **una plataforma peatonal sobre las vías** del ferrocarril, teniendo una calle cambiante para proporcionar una adecuada percepción y escala humana ideal.

Esta ciudad cuenta con una entrada desde el centro-norte de Estocolmo 100% peatonal, teniendo dentro de este recorrido un hito. De tal forma, Drottninggatan se encuentra dividido y encuadra un espacio vacío que se interrelaciona con el palacio real, demostrando

así un carácter en su forma de arquitectura en relación con la ciudad. Así como este elemento físico enmarca la base de una estructura, los elementos urbanos desarrollados en primer nivel como doble altura y actividad representan un valor agregado en la continuidad de su trazado, pero enmarcado por sus límites de cuerpo de agua perimetral y sus tipologías verticales con vacíos entre edificaciones enmarcan una continuidad en sus fachadas que permiten encontrar una identidad en cualquier punto de la ciudad.

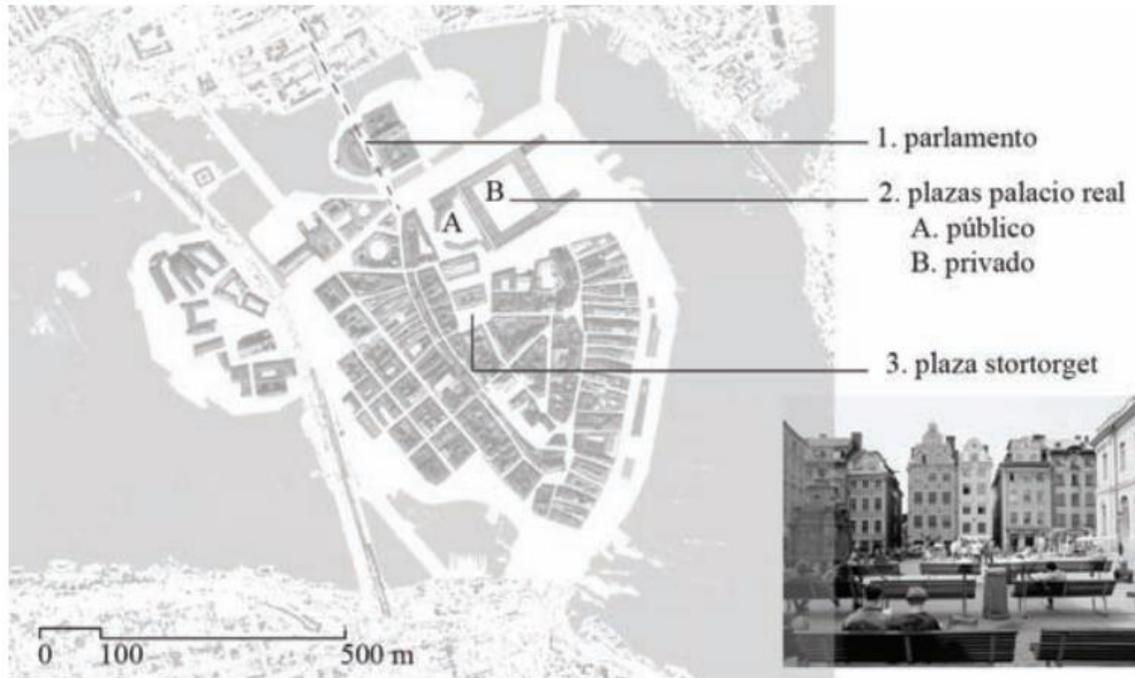


Imagen 44: Estructura central de hitos - Estocolmo

Fuente: recuperado de Dialnet-HibridacionYDestruccionSelectivaComoEstrategiasPro-3720362.pdf

Estocolmo, además, es una ciudad a nivel de implantación urbana muy particular, ya que al encontrarse muy cercana a la costa el agua representa un gran protagonismo para la ordenación de la ciudad.

**La centralidad de los hitos** o puntos históricos de esta ciudad se encuentran localizados sobre uno de los costados superiores lo que genera un punto de partida de organización no central, y con vacíos entre los mismos de carácter público y privado y una orientación urbana de forma al cuerpo de agua presente perimetralmente. Sin embargo, durante la segunda directriz del plan en busca de descentralización como estrategia de crecimiento de la ciudad sería tomado a partir del modelo de ciudad-jardín dormitorio lo que generaría

el aumento de la presión sobre el centro. Esto trajo consigo que el núcleo histórico fuera un nodo más, no central, pero si el corazón económico principal.

### 3.4.3 Análisis histórico: proceso de sus fases de inicio y transformación

Estocolmo fue fundada a principios del siglo XIII sobre una isla mínima de ubicación muy estratégica, caracterizada por conectar múltiples entradas al mar como zona costera, o la también llamada Isla de la ciudad (imagen 45). Como primer asentamiento urbano de carácter amurallado como protección generó hacia el año 1600 un aumento de población que trajo consigo una expansión, dejando de ser una urbe provinciana para tomar un nuevo estatus de la capital, contando con el desarrollo de nuevas edificaciones y un nuevo urbanismo a partir de terrenos situados más allá del núcleo o idea central extendiéndose a que, aquella ciudad vieja cambiara su rol a una rótula entre las ampliaciones de la ciudad.

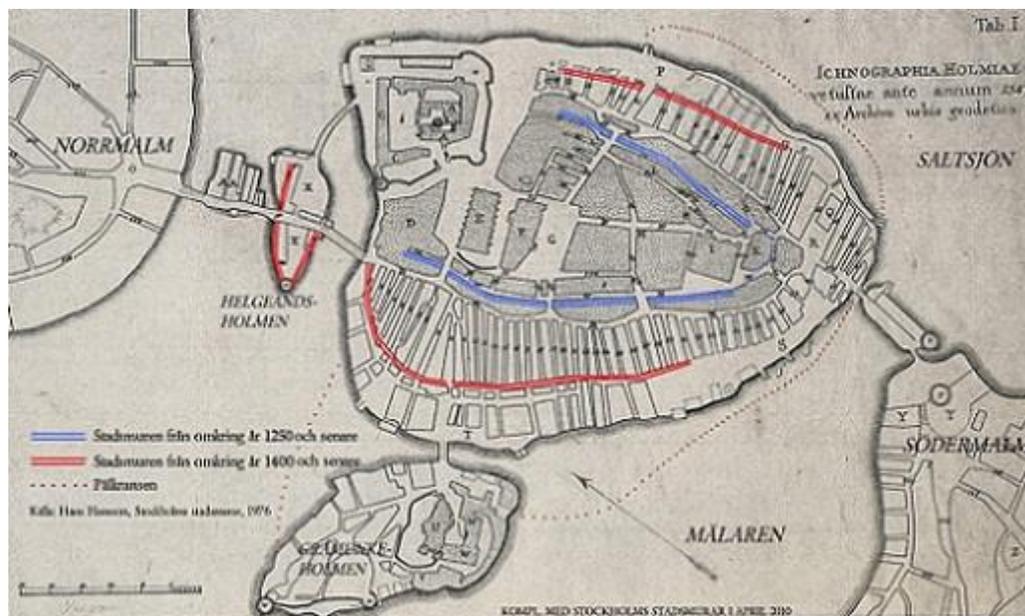


Imagen 45: Estructura de trama central de Estocolmo en 1547 (la ciudad vieja, Galm, Stan)

Fuente: recuperado de <http://urban-networks.blogspot.com/2015/12/la-solucion-nordica-nuevas-ciudades-en.html>

Hacia el año 1634, Estocolmo empieza su expansión de gran importancia por el aumento en su población y crecimiento edificatorio; sin embargo, esta expansión trajo consigo varios declives de ciudad que tras varios intentos de reforma se crea el Plan Lindhagen de 1866 como hito de evolución, ya que propone una reconstrucción interna con el objetivo de convertir a esta ciudad en un espacio funcional y con dinámicas urbanas cambiantes, contando a partir del ensanche por el costado norte como sitio de la burguesía

consolidándose como el centro vital de la ciudad, mientras que la zona sur, estaba destinada para la clase trabajadora.

El en siglo XX se daría fin a la expansión de Estocolmo, donde los barrios tradicionales se encontraban ampliados por el crecimiento periférico que adoptarían sobre la zona sur como ciudad jardín con influencias basadas en Camilo Sitte, y que además enmarcarían un crecimiento arquitectónico que llevó a tomar un sentido simbólico a un Estocolmo moderno.

#### **3.4.4 Análisis morfológico: estructura funcional como tipología y uso**

El desarrollo de las nuevas ciudades a partir de varias etapas y su generación partirían por medio de una planificación más elevada que llevarían a una **densificación en altura** para albergar y aumentar la capacidad de alojamiento y población. Esto permitió llegar a plantear nuevos trazados más eficaces, pero más abstractos que se imponían principalmente a las formas del terreno, permitiendo así favorecer la **repetición de módulos** sin variar su implantación haciendo que la arquitectura no fuera cambiante y se estableciera como homogénea. Así mismo empieza a tomar fuerza la ciudad satélite como primera en su grupo llamada Vallingby, la cual tenía como objetivo la reconversión de un área rural y urbano por medio de la relación de los espacios naturales con el entorno.

Por tanto, la línea del metro enmarcaría la conexión directa de Estocolmo como estructura central de desarrollo **uniendo los costados opuestos** hasta el final occidental conectando los diferentes componentes y los **bloques lineales** desarrollados a través de la ciudad. Así mismo, el espacio urbano se materializa bajo una **plataforma peatonal** sobre las vías del ferrocarril que actúa como conformación de espacios cubiertos y espacios abiertos en busca de la relación de escala peatón deseada, separando así el espacio del vehículo y usuario evitando el cruce y generando una priorización de las actividades y tránsito.



Imagen 46: Corte proporción de perfil - Estocolmo

Fuente: recuperado de: <https://es.dreamstime.com/perfil-urbano-de-estocolmo-horizonte-en-suecia-vista-a%C3%A9rea-image223116955>, con modificación propia

Así mismo a través de este recorrido por las estaciones del tren, la estructura y formas edificatorias parten de unidades de vivienda plurifamiliares de tres plantas que se adaptan a la topografía, hasta llegar a unidades de mayor altura representadas en **tipología torre** que albergan mayor densidad y mayor número de viviendas.

Durante el recorrido, cada centro urbano dispone de componentes comerciales suficientes al igual que de equipamientos, demostrando así que una ciudad policéntrica debido a su complemento de necesidades básicas en cada centro de barrio.



Imagen 47: Estructura tipológica por manzana y trama - Estocolmo

Fuente: recuperado de: <https://www.way-away.es/suecia/mapas-suecia-planos/mapas-estocolmo-planos>

### 3.4.5 Referente contemporáneo: renovación del centro de Valencia

Este referente como renovación del centro de la ciudad de Valencia tiene como objetivo principal recuperar el espacio peatonal por medio del ensanche, convirtiendo el cruce de la plaza con el mobiliario, la vegetación y el diseño de recorridos para los peatones, mejorando la calidad espacial de la ciudad.

### 3.4.6 Análisis urbano

La estructura del centro de Valencia representa unos nodos de desarrollo como lineamientos de cambio urbano en la propuesta donde al entender la dinámica del lugar se pueden plantear diferentes formas de entender la morfología urbana de Valencia (imagen 48) a través por un centro histórico compacto rodeado por una expansión urbana más moderna. El centro histórico es un laberinto de calles estrechas y sinuosas, que se desarrollaron durante la época medieval y que reflejan el estilo de vida y la cultura de la época. Las edificaciones de este sector suelen ser de altura baja y están construidas con materiales como la piedra y la cerámica, dando lugar a una estética de tonos cálidos y terrosos. Estos nuevos desarrollos suelen seguir una morfología urbana más homogénea

y uniforme, con calles anchas y rectas y edificaciones de altura moderada. “La trama del casco antiguo es compacta, dado que, durante siglos, la población creció dentro del recinto amurallado, lo que trajo consigo una progresiva densificación de la trama. La edificación, inicialmente de baja altura, ha experimentado una progresiva verticalización y deterioro morfológico y social en algunas zonas, que dio lugar a procesos de renovación y sustitución por casas de mayor altura y calidad”. (*iesastelleiras.pdf*, s. f.)



Imagen 48: Propuesta de renovación - Centro de Valencia España

Fuente: recuperado de: <https://www.archdaily.co/763056/una-oportunidad-para-recuperar-el-espacio-peatonal-contrapropuesta-para-renovacion-del-centro-de-valencia>

### 3.4.7 Análisis histórico

Desde mediados del siglo XIX, el crecimiento de la ciudad obligó a ampliar el recinto urbano. Las causas fueron la prosperidad agraria, un primer proceso de industrialización (en torno a las industrias de la madera y del mueble y de la metalurgia) y la revolución de los transportes (trazado de una tupida red ferroviaria que tenía como centro la ciudad y ampliación y modernización del puerto de El Grao), que consolidó la función exportadora de la ciudad y la convirtió en centro importador y redistribuidor. El ensanche burgués, que se puede evidenciar en la imagen 49 se realizó en diversas fases rodeando por el sur al casco antiguo, que vienen limitadas por grandes vías. El primero (1877), entre el casco antiguo y las grandes vías del Marqués del Turia y Fernando el católico, tenía plano en cuadrícula inspirado en el de Cerdá de Barcelona, trama en manzanas rectangulares, con

amplios patios interiores, casas grandes y de calidad, de estilo modernista. El segundo ensanche (1907) ampliaba el anterior y extendía la ciudad hasta el antiguo Camino de Tránsitos (avenida de Pérez Galdós y de Peris Valero), que fueron replanteados como un tercer anillo o ronda exterior. (*iesastelleiras.pdf*, s. f.)

### 3.4.8 Análisis morfológico

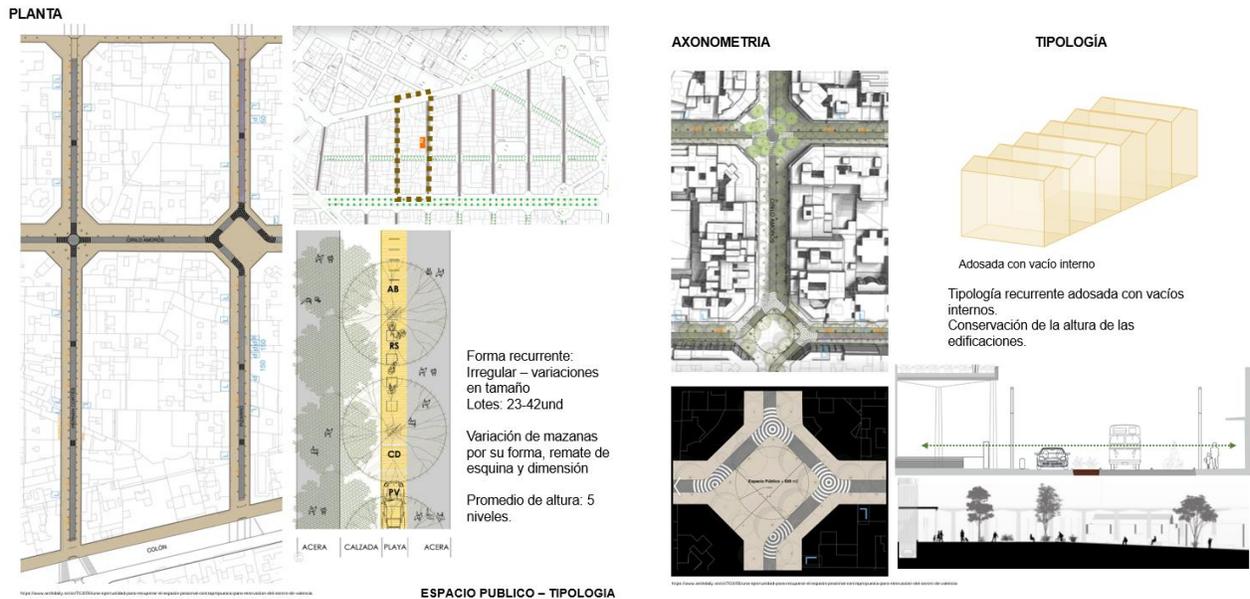


Imagen 49: Estudio tipológico por manzana

Fuente: recuperado de: <https://www.archdaily.co/co/763056/una-oportunidad-para-recuperar-el-espacio-peatonal-contrapropuesta-para-renovacion-del-centro-de-valencia>

### 3.4.9 Estrategias

Como estrategia central de intervención, se planteó la oportunidad de recuperación de los espacios peatonales a través de la **amplitud del perfil para el peatón**, creando nuevas **plazas en las esquinas de las manzanas** como puntos de encuentro enlazados con la estructura ambiental del arbolado, el mobiliario y el diseño de recorridos en relación con el tejido urbano.

### 3.5 Conclusión: reinterpretación morfotipológica a partir de los conceptos

El referente escala local del Barrio del Cabañal en Valencia, España, es un ejemplo de cómo la calle puede ser una construcción del espacio de la identidad en una comunidad. Este barrio se caracteriza por su trama urbana tradicional y su rica historia cultural y social. La calle en el Barrio del Cabañal es más que un simple espacio de circulación. Es un espacio de encuentro, de relaciones sociales y de expresión de la identidad de la comunidad. La forma en que las fachadas de las casas se relacionan con la calle, las actividades que se desarrollan en ella y la presencia de elementos que la caracterizan, como los azulejos, son algunos de los elementos que contribuyen a crear la identidad de este espacio urbano.

El referente académico contemporáneo del Premio Espacio Público y Movilidad del Área Central de la Ciudad de Resistencia, Argentina, es un ejemplo de cómo la calle puede ser una construcción del espacio de la identidad y cómo se relaciona con el espacio público y privado, la variedad de escalas y su relación con la ciudad es fundamental para la creación de una identidad urbana diversa y rica. El premio reconoce la importancia de las escalas intermedias y la necesidad de conectarlas con las escalas mayores y menores, para que la ciudad sea coherente y accesible.

En Turín, se puede observar una cuidadosa planificación en cuanto a la distribución de los espacios públicos y privados, donde cada espacio está diseñado para cumplir una función específica en la ciudad. Los espacios públicos se han diseñado para fomentar la interacción social, el deporte y la cultura, mientras que los espacios privados han sido pensados para satisfacer las necesidades de la vida cotidiana de los ciudadanos.

Además, se ha observado que en Turín se han utilizado diferentes estrategias de diseño para crear una relación armoniosa entre los espacios públicos y privados. Estas estrategias incluyen la creación de pasajes y plazas que conectan diferentes espacios públicos y privados, la integración de edificios de diferentes escalas y usos, y la utilización de materiales y mobiliario urbano que unifican visualmente los diferentes espacios de la ciudad.

Como conclusión del desarrollo, análisis y estudio de los anteriores referentes, se pudo llegar a la reinterpretación de la forma, su tipología y su función respecto a las condiciones y relaciones del espacio tanto público como privado, evidenciando que **por medio de la composición y descomposición de una tipología se pueden encontrar diferentes**

**variaciones** que pueden llegar a identificar una percepción diferente para el peatón, encontrando **identidad en su forma, y carácter según su escala** y estrategia de ubicación según corresponda.

Es por ello por lo que los siguientes ítems (3.5.1 – 3.5.2 – 3.5.3) se representa un resumen conceptual grafico como resultado del análisis de referentes a partir de su estudio de forma y tipología, lo cual brindan insumos, estrategias y variables para el desarrollo de la propuesta final de diseño urbano del presente TFM.

### 3.5.1 Transformación sobre una misma tipología

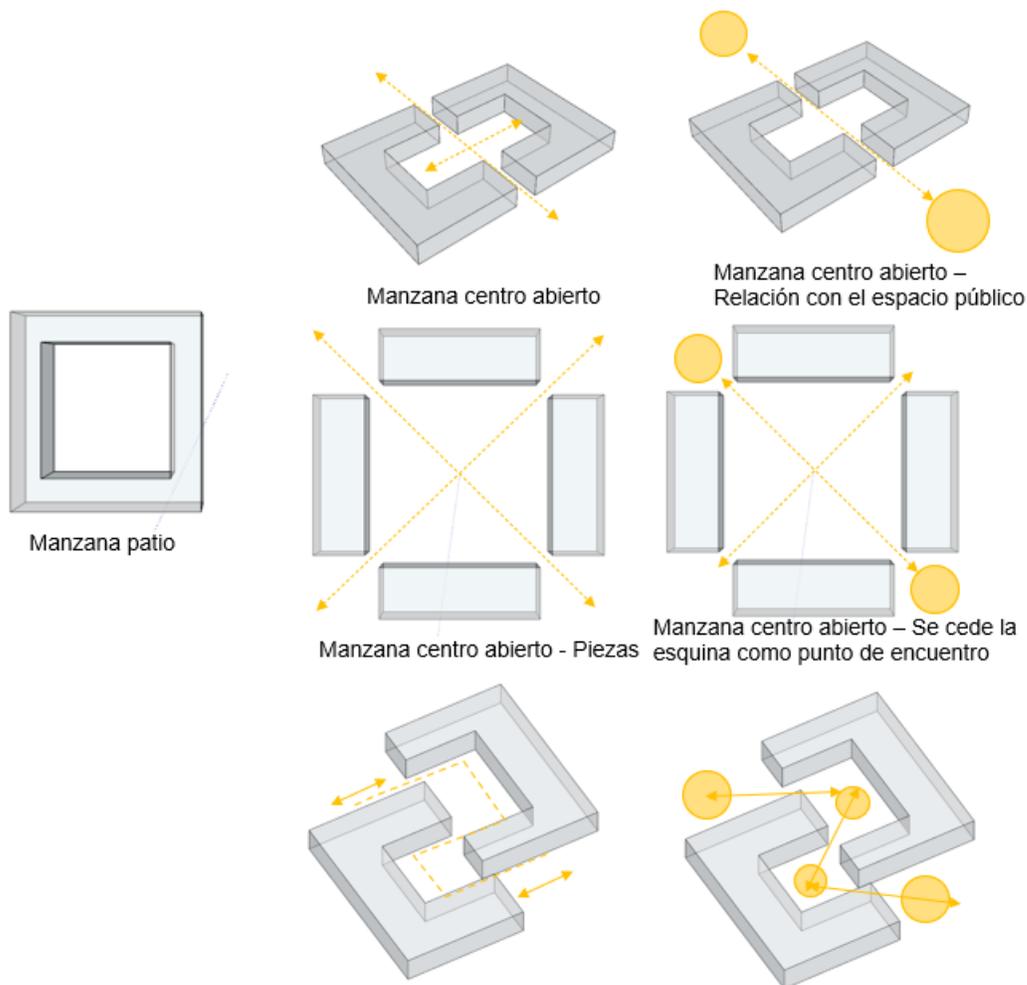


Imagen 50: Transformación morfotipológica a partir de una tipología

Fuente: elaboración propia

En la imagen 50, se muestra una transformación de la forma de una tipología, con múltiples alternativas de transitabilidad en el nivel inferior para mejorar la permeabilidad peatonal.

Se han creado diferentes opciones de conexiones con la estructura urbana principal, y se ha generado un cambio en la descomposición a partir de un centro básico hacia varias posibilidades de centros, cada uno en relación con ejes. El concepto de periferia y centro se ha utilizado para lograr una posible continuidad o remate de la estructura. Además, se ha implementado la estrategia de puntos internos de actividad o permanencia para cortar la dirección de los ejes y generar mayor movimiento en la estructura resultante.

### 3.5.2 Transformación y combinación de tipologías

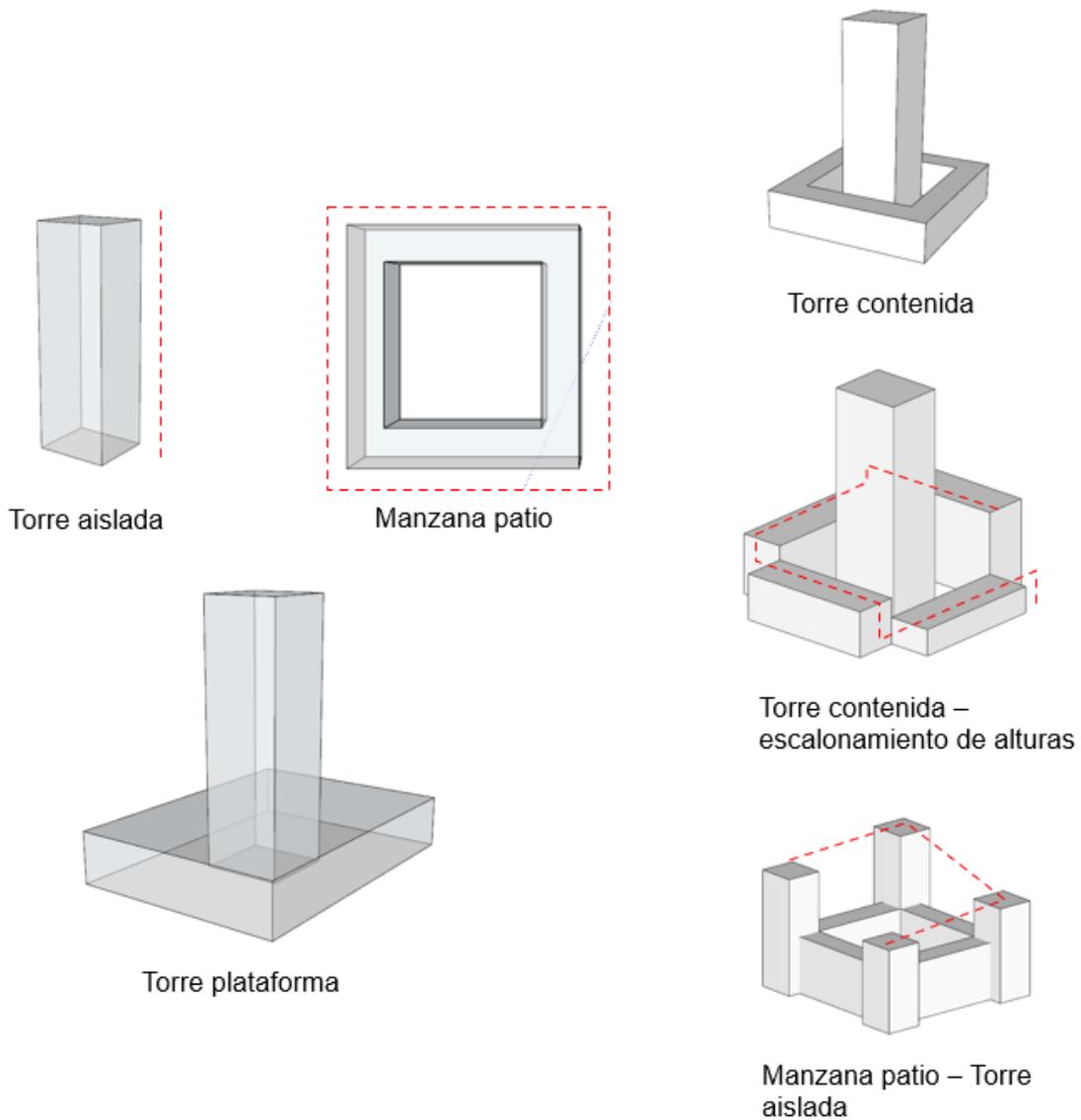


Imagen 51: Transformación morfotipológico con más de una tipología

Fuente: elaboración propia

La imagen 51 de transformación morfotipológica con más de una tipología descrita representa **la combinación y transformación morfotipológica** en función de cumplir con diferentes alternativas y variables para el desarrollo espacial y su relación en primer nivel con el peatón, generando por su cambio de altura una estrategia para incorporar de acuerdo con la escala a la que va dirigida.

### 3.5.3 Complemento espacial sobre una misma tipología

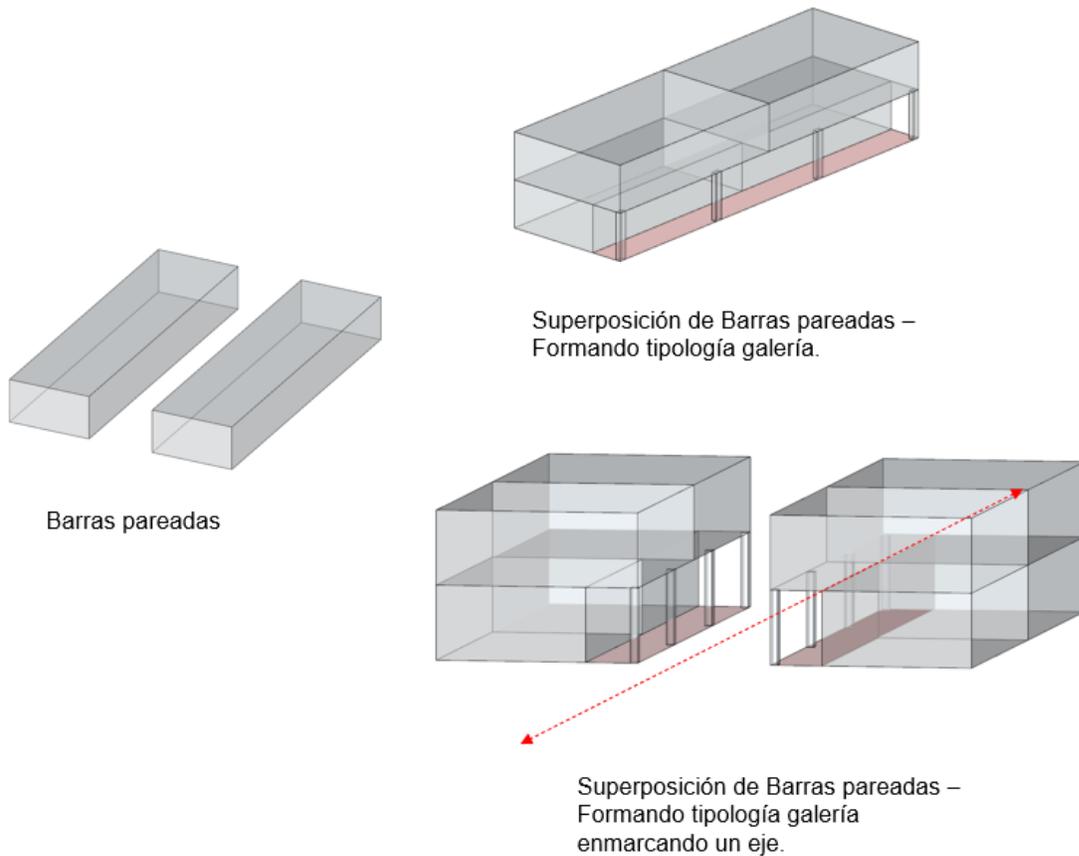


Imagen 52: Transformación tipológica con modificación espacial bajo una sola tipología

Fuente: elaboración propia

Esta última reinterpretación morfotipológica (imagen 52) se evidencia la incorporación de elementos según su forma hasta llegar a encontrar posiblemente nuevas alternativas tipológicas que permitan evidenciar y generar una escala para el peatón y así percibir identidad según el espacio contenido y paramentado en función de las actividades público – privadas.

## **4.Propuesta de diseño urbano: construcción de la ciudad a partir de morfotipologías**

A partir del desarrollo teórico, planteamiento y evidencia del problema se define una base de variables morfotipológicas para implementar dentro del desarrollo del proyecto de diseño urbano como construcción del espacio para la ciudad expuesto en el presente capítulo. Este planteamiento, por medio de estrategias morfotipológicas, al igual que los escenarios de análisis presentados anteriormente, permite encontrar y evidenciar aquellas variables que pueden ser adaptadas a los diferentes procesos para llegar a una unidad como conjunto de ciudad y su relación con el espacio urbano. Es así como se llega a desarrollar diferentes estrategias para el diseño como la transformación de la forma de las tipologías, el análisis de la morfotipología desde la escala del peatón, y alternativas como variables de identidad y carácter según el espacio público o privado que lleguen a suplir y mejorar la calidad de vida, identificando las características y necesidades de cada tipología urbana que permita facilitar la organización y desarrollo del diseño urbano en las ciudades.

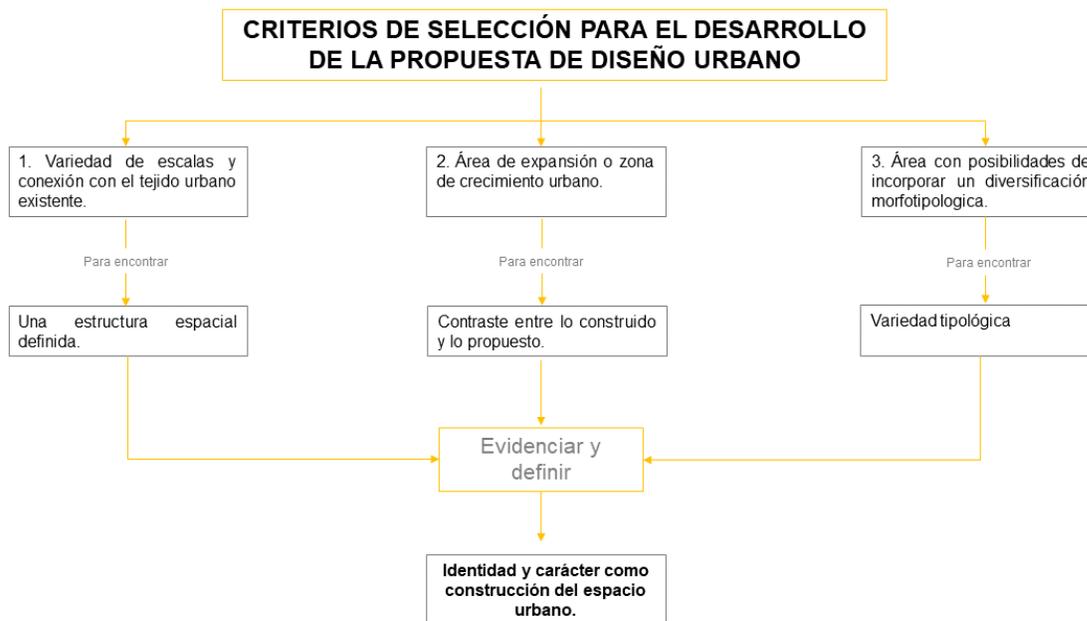
Estas estrategias mencionadas actúan como base fundamental del desarrollo a la problemática expuesta como aquella idea de relación de la construcción y desarrollo de la ciudad a partir del diseño urbano y su configuración en primer nivel (Plano Nolli) a través de su forma y espacio como análisis y planteamiento de recuperación del carácter y la identidad para el peatón.

## 4.1 Criterios de selección del lugar para el desarrollo del proyecto de diseño urbano.

Como factor problemático: el diseño con carencia de operaciones y configuraciones formales y tipológicas. La presente propuesta de diseño urbano se basa en tres aspectos y características específicas del lugar, con el fin de cumplir con los lineamientos y resolver los problemas del contexto. Al tener como idea central para el desarrollo del presente TFM la construcción del espacio urbano, se encuentran dentro de los criterios de selección del lugar ciertas variables de las condiciones espaciales contemporáneas, y desarrolladas bajo una búsqueda conceptual ya descrita anteriormente y materializada sobre 3 ejes centrales de interpretación y ejecución.

### Mapa conceptual 9: Criterios de selección para la propuesta de diseño urbano

Fuente: Elaboración propia



Es así como esta selección parte en primera instancia de encontrar una **variedad de escalas y conexiones con el tejido urbano existente**, entendiendo la relación de la escala con las condiciones morfotipológicas a desarrollar e incorporar dentro de la propuesta como una estructura central y de punto de partida para entender el lugar. Como

segundo criterio de selección, se elige un área de expansión o espacio en proceso de crecimiento urbano, donde permita evidenciar un contraste entre lo construido y lo propuesto en relación con la identidad del lugar y el carácter que representa para el municipio. Y como tercer criterio, se establece la posibilidad de encontrar variables espaciales tipológicas que permitan evidenciar un crecimiento y aumento poblacional como respuesta a la diversificación morfotipológica desarrollada sobre una misma estructura.

#### 4.1.1 Localización

El municipio de Chía se encuentra localizado en la provincia Sabana centro, caracterizado por ser uno de los principales nodos de desarrollo y evolución en la producción del país por su ubicación geográfica como borde urbano de la ciudad de Bogotá. Al contar con la cercanía al centro y a la capital del país, este territorio se ha convertido en materia de hábitat no solo de viviendas sino de desarrollo económico, tanto vial como de infraestructura, teniendo un crecimiento constante en la llegada de residentes al municipio (imagen 53). Sin embargo, por esta causa, el territorio se ha transformado a partir de una constante presencia de reglas y normas que limitan ciertos actores públicos, privados, sociales y locales perdiendo con el tiempo y el espacio las características esenciales de lo que representa el municipio para su entorno local y su identidad histórica.

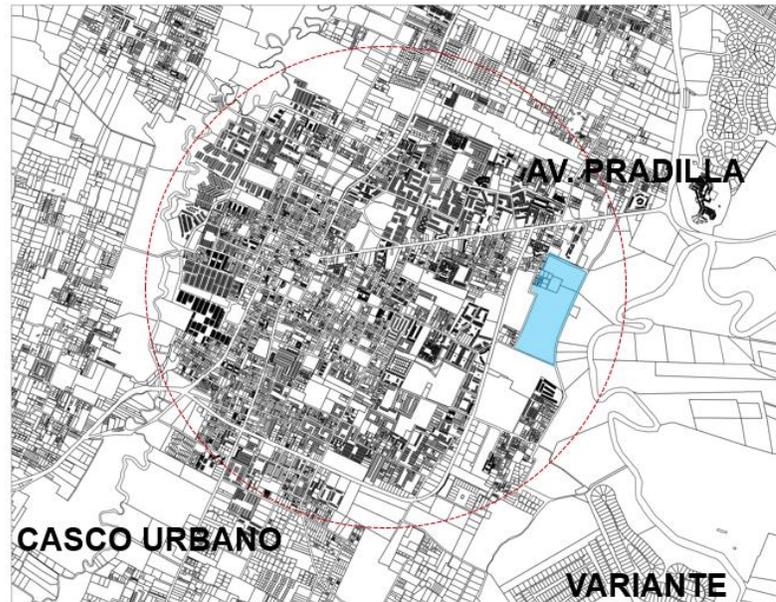


Imagen 53: Localización general - Chía, Cundinamarca

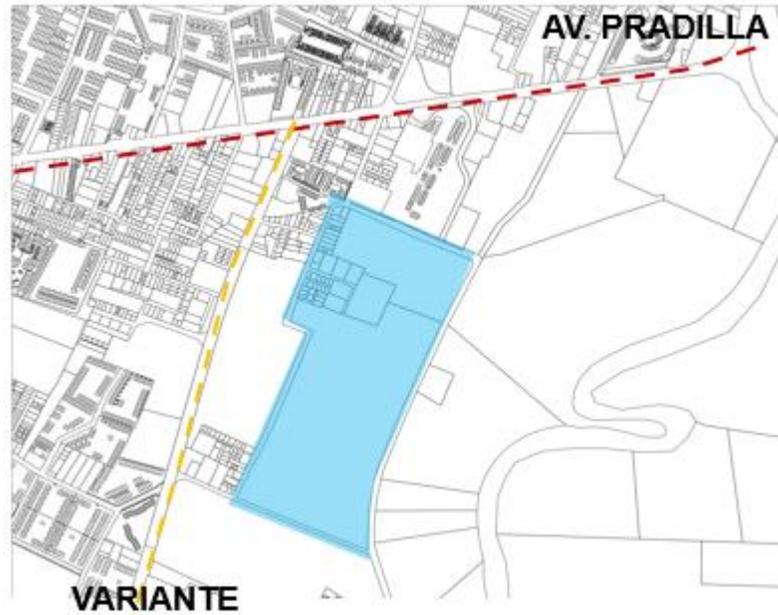


Imagen 54: Zona específica de intervención

Fuente: recuperado de: <https://www.chia-cundinamarca.gov.co/index.php/24-paginaprincipal/principaldonoso/1559-aviso-direccion-de-ordenamiento-territorial-con-modificacion-propia>

El área de intervención se encuentra localizada en una zona de expansión urbana dentro del municipio de Chía. Esta está ubicada en la región del centro del país a una hora aproximadamente de la capital de Colombia y específicamente se ubica sobre la carrera 5 este y la carrera 1 (también conocida como la variante Chía – Cota). A partir de una cuantificación propia basada en la documentación inicial dada por la dependencia de ordenamiento territorial del municipio, se llegó a establecer que las condiciones actuales del lugar se puede determinar inicialmente que la zona cuenta con un área de 16.46ha, abarcando en su 93% un área sin ocupar y contando con un 7% de zona edificada con una estructura base tradicional sin superar los los niveles de altura. (Imagen 54)

Su contexto inmediato se encuentra enmarcado por un equipamiento de mediana escala, como lo es Jumbo; una zona residencial de características de predio a predio que no supera los 3 niveles de altura; y otra adicional con la estructura de conjunto cerrado con un aumento en altura de 6 niveles. Teniendo como determinante el crecimiento constante y en proceso de densificación que a su vez por la tendencia de urbanización y crecimiento poblacional en las principales cabeceras municipales desde finales de los años 2000, marca una transformación espacial como núcleos urbanos de mayor rango dentro de la zona de sabana centro y de igual forma el interior del municipio a las zonas perimetrales de cambio y crecimiento.

### 4.1.2 Planteamiento de ideas y escenarios a partir de estructuras

Ante el problema planteado, desde la disciplina del diseño urbano se busca entender y analizar metodológicamente la continuidad del tejido existente a partir del vacío por medio de estructuras espaciales, desarrollo y análisis del planteamiento de ideas y de escenarios a través de estructuras que buscan estudiar e interpretar de forma correcta la pregunta a resolver para el presente TFM. Esta responde a ¿qué estrategias morfológicas pueden definir el carácter del espacio urbano para generar identidad en el peatón?, entendiendo la metodología como proceso proyectual ya mencionada, la pauta de inicio parte del entender la ciudad fundamentalmente desde la escala de primer nivel del peatón es decir su escala, condición, carácter e identidad en búsqueda de tener como objetivo en términos de la construcción del espacio urbano un análisis de propuesta desde un perspectiva no tradicional a partir de estructuras centrales espaciales y su relación con el tejido urbano existente.

### 3 ESCENARIOS DE DISEÑO URBANO A PARTIR DE ESTRUCTURAS CONTINUIDAD CON EL TEJIDO URBANO EXISTENTE A PARTIR DEL VACIO

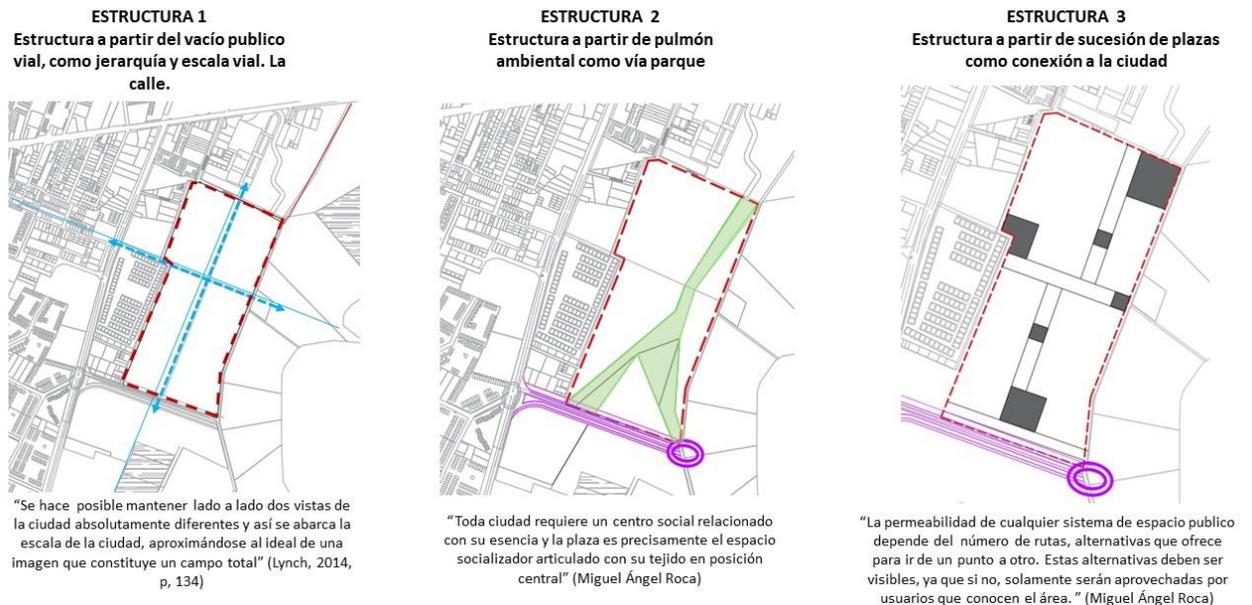


Imagen 55: Estudio de escenarios a partir de estructuras

Fuente: elaboración propia

Los gráficos descritos en la imagen 55 permiten entender y mostrar metodológicamente que, a través de una nueva forma de generar y pensar un proceso proyectual del diseño urbano, sobre la idea de 3 estructuras en planta, la primera de ellas a partir del vacío público como jerarquía y escala, la segunda a partir de un pulmón ambiental como vía

parque y como tercera es la estructura a partir de sucesión de plazas como conexión a la ciudad. Cada una de estas características específicas está fundamentada en el concepto y la visión de un autor que busca relacionar la ciudad existente con nuevas alternativas de diseño a desarrollar. Cada característica se ha estudiado considerando variables diferentes, pero todas ellas tienen en común el objetivo de definir, responder y dar sentido a la generación de una identidad que se ha ido perdiendo debido al constante cambio y a la repetición generada por la normativa.

Como primera alternativa de estructura se propone, a partir de **ejes de conexión** (cuadro #2) como enlace de identidad en la continuidad de alternativas de comunicación y accesibilidad con el tejido urbano existente, un vacío público vial como jerarquía hacia el desarrollo de la calle, su escala y función dentro de la estructura del primer nivel para el peatón, encontrar su relación bajo la idea de Kevyn Lynch como aquella función que “se hace posible mantener lado a lado dos vistas de la ciudad absolutamente diferentes y así se abarca la escala de la ciudad, aproximándose al ideal de una imagen que construye un campo total (...)”. (Lynch, 2012, p.134).

Como segunda estructura y su relación con el tejido urbano se estudia la idea y concepto de **vía-parque** (cuadro #3) el cual responde a la identidad como hito y punto referencial ambiental para el municipio en relación con la estrategia de pulmón ambiental, donde se identifican las tensiones ambientales ya existentes dando continuidad al entorno natural representado por el río Bogotá y la dirección hacia los cerros. Miguel Ángel Roca (Roca, s. f., p. 37) expone la “calle y bulevar garantizan su complementariedad de términos diferentes unidos a las plazas; un sistema de elementos urbanos proveedores de un buen equilibrio de nuestros ensueños y de nuestra vida imaginaria e imaginante. En la calle, la actitud es familiar, como si estuviéramos en el dominio de lo privado y propio”, permitiendo evidenciar en esta estrategia una sola alternativa ambiental de conexión y desarrollo estructurante para la propuesta.

Como tercera estructura se desarrolla, a partir de la idea de **sucesión de plazas**, (cuadro #4) donde la identidad puede marcar diferentes posibilidades dentro de este conjunto de plazas como unidad entre la ciudad construida y la propuesta, encontrar en su recorrido interior puntos de encuentro libres que permitan generar identidad, por medio de la escala el carácter que la propuesta y la zona requiera. Siguiendo el planteamiento de Miguel Ángel Roca “toda ciudad requiere un centro social relacionado con su esencia y la plaza es

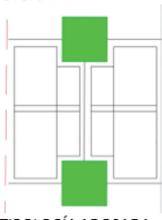
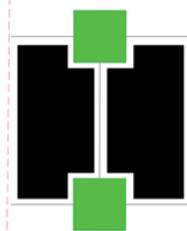
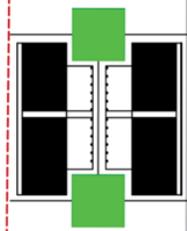
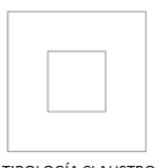
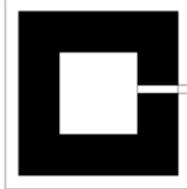
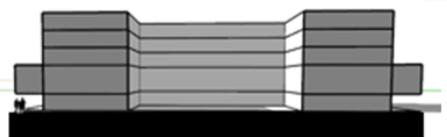
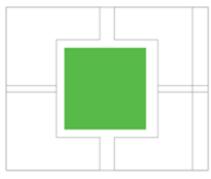
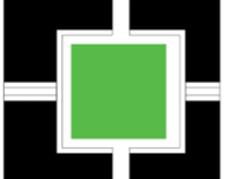
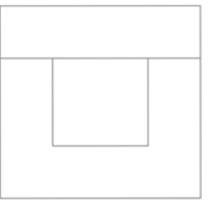
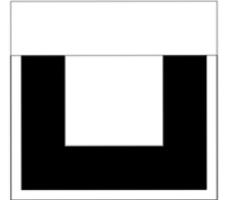
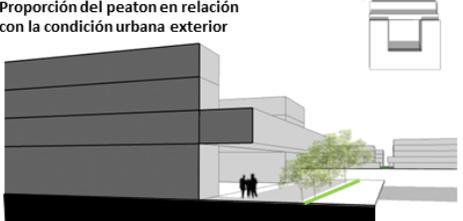
precisamente el espacio socializador articulado con su tejido en posición central". (Roca, p125)

#### **4.1.3 Construcción de la identidad desde las morfotipologías del espacio urbano en las tres escalas**

Como se evidencio en el capítulo 2 del marco teórico se están planteando variedad de secciones, elementos y formas para constituir diferentes condiciones de identidad donde hace parte del proceso la estrategia de entender el espacio urbano a partir de la escala del peatón, teniendo en cuenta las diferencias, características y elementos que conforman las estructuras espaciales a partir de la historia y sus conceptos, se derivan tres escenarios (cuadro 2-3-4) para el diseño urbano y por ende para la propuesta al incorporar dentro del proceso proyectual el estudio de cada una de las estructuras ya mencionadas a partir de sus diferentes tipologías a implementar, y con ellas 3 variables desde planta y alzado para entender una relación entre primer nivel, espacio-público y escala para el peatón, y todo ello como respuesta a la estructura central espacial ya definida.

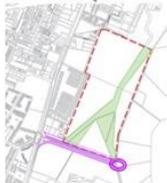
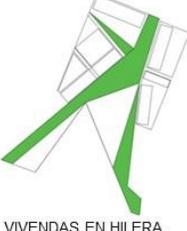
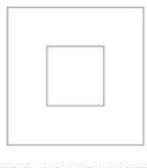
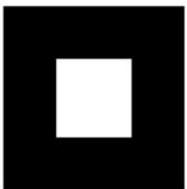
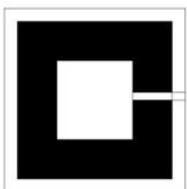
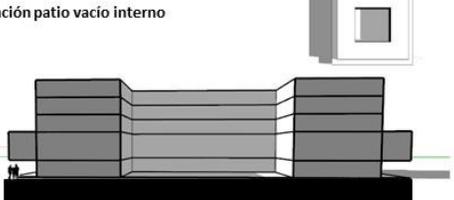
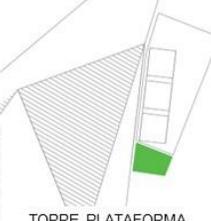
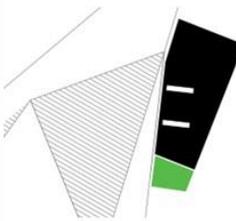
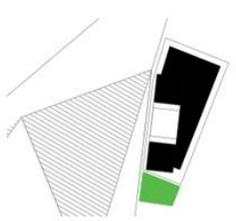
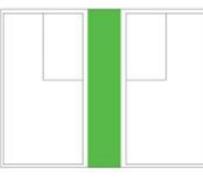
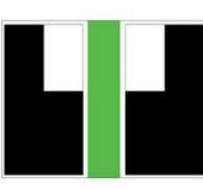
**Cuadro 2: Estructura de ejes**

Fuente: elaboración propia

TIPOLOGIA	PLANO BLANCO Y NEGRO	PLANO NOLLI	PERSPECTIVA 3D
<p>ESTRUCTURA DE EJES</p> 	<p>PROYECCIÓN SUPERIOR – VISTA AEREA</p>	<p>CORTE PRIMER NIVEL – RELACION PRIMER NIVEL</p>	<p>PERSEPCIÓN DEL PEATON EN PRIMER NIVEL Y SU RELACION CON EL CONTEXTO</p>
<p>ESTRUCTURA 1</p> <p>TIPOLOGIA 1</p>  <p>TIPOLOGÍA ADOSADA</p>			<p>Relación de paramentos entre variedad de tipologías adosadas</p> 
<p>TIPOLOGIA 2</p>  <p>TIPOLOGÍA CLAUSTRO</p>			<p>Vacio interno con escala para el peaton en primer nivel</p> 
<p>TIPOLOGIA 3</p>  <p>TIPOLOGÍA CENTRO ABIERTO</p>			<p>Permeabilidad primer nivel desde el exterior al interior de la manzana</p> 
<p>TIPOLOGIA 4</p>  <p>TIPOLOGÍA MANZANA COMPACTA</p>			<p>Proporción del peaton en relación con la condición urbana exterior</p> 

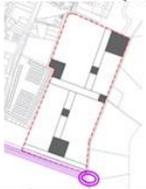
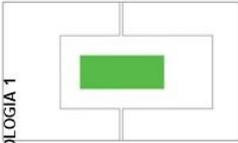
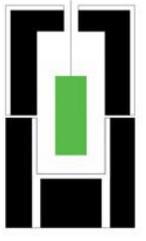
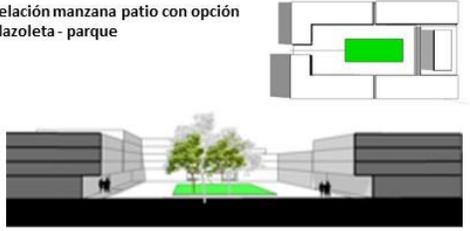
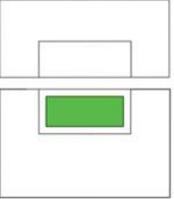
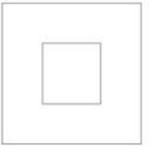
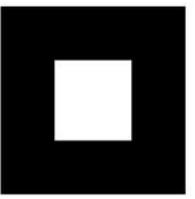
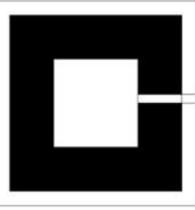
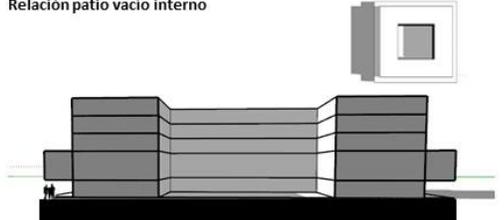
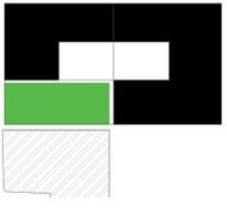
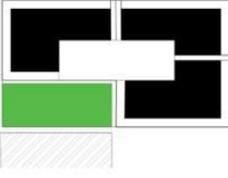
**Cuadro 3: estructura 2 vía – parque**

Fuente: elaboración propia

TIPOLOGIA	BLANCO Y NEGRO	NOLI	PERSPECTIVA 3D
<p>ESTRUCTURA VIA PARQUE</p> 	<p>PROYECCIÓN SUPERIOR – VISTA AEREA</p>	<p>CORTE PRIMER NIVEL – RELACION PRIMER NIVEL</p>	<p>PERSEPCIÓN DEL PEATON EN PRIMER NIVEL Y SU RELACION CON EL CONTEXTO</p>
<p>ESTRUCTURA 2</p> <p>TIPOLOGIA 1</p>  <p>VIVENDAS EN HILERA</p>			<p>Relación fachada abierta al espacio público</p> 
<p>TIPOLOGIA 2</p> <p>TIPOLOGIA CLAUSTRO</p> 			<p>Relación patio vacío interno</p> 
<p>TIPOLOGIA 3</p> <p>TORRE PLATAFORMA</p> 			<p>Relación escala frente a la plataforma como enlace con el peaton</p> 
<p>TIPOLOGIA 4</p> <p>MANZANA ABIERTA</p> 			<p>Relación manzana abierta desde el centro privado y público</p> 

**Cuadro 4: estructura 3: sucesión plazas y parques**

Fuente: elaboración propia

TIPOLOGIA	BLANCO Y NEGRO	NOLI	PERSPECTIVA 3D
<p>ESTRUCTURA SUCESION DE PLAZAS Y PARQUES</p> 	<p>PROYECCIÓN SUPERIOR – VISTA AEREA</p>	<p>CORTE PRIMER NIVEL – RELACION PRIMER NIVEL</p>	<p>PERSEPCIÓN DEL PEATON EN PRIMER NIVEL Y SU RELACION CON EL CONTEXTO</p>
<p>ESTRUCTURA 3</p> <p>TIPOLOGIA 1</p>  <p>MANZANA PATIO ABIERTO</p>			<p>Relación manzana patio con opción plazoleta - parque</p> 
<p>TIPOLOGIA 2</p>  <p>CHAFLAN ESQUINERO</p>			<p>Sesión de las esquinas al espacio público y al peatón.</p> 
<p>TIPOLOGIA 3</p>  <p>TIPOLOGIA CLAUSTRO</p>			<p>Relación patio vacío interno</p> 
<p>TIPOLOGIA 4</p>  <p>MANZANA SESION DE ESPACIO PUBLICO</p>			<p>Relación manzana, esquina, parque espacio público y peatón.</p> 

La construcción de la ciudad está en constante cambio sobre el territorio, perdiendo la identidad de lo que representa. Por eso se busca a través de diversos elementos que configuran una estructura espacial por medio de tipologías y su forma cambiante desarrolladas sobre la misma visión de conexión con la ciudad en relación con su geografía, parques, plazas, vegetación, entre otros, hasta llegar a una consolidación de identidad y carácter dentro del territorio.

#### **4.1.4 Posibilidades morfotipológicas, a partir de estructuras y su evaluación**

Al estudiar las diferentes posibilidades, escenarios, tipologías y variables para el desarrollo de la ciudad en su transformación evidenciada en el capítulo 3 se entiende, como continuidad al proceso proyectual, una necesidad hacia una evaluación sobre los mismos componentes estudiados y analizados encontrando en cada una de ellas la definición de su estructura. Aquella que mayor da respuesta a nivel espacial por medio de una matriz y sus variables responderá a la pregunta problema a resolver por medio del plano Nolli como prioridad de desarrollo espacial en planta y relación tipológica en busca de identificar cuál es la que mayor representa identidad y carácter para la ciudad, el sector y la propuesta.

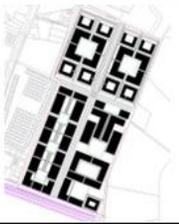
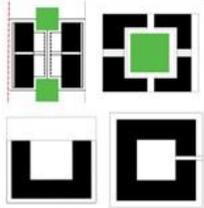
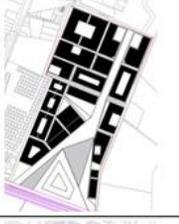
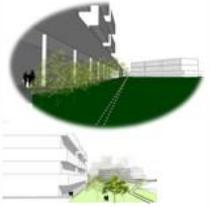
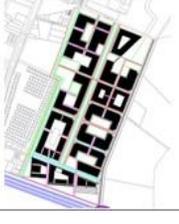
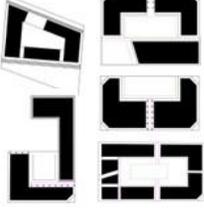
Es por ello por lo que se desarrolla a partir de 3 escenarios, según su estructura y análisis, variables desde la escala del peatón en primer nivel, donde al identificar mediante un análisis comparativo los elementos del diseño urbano como trama, tamaño de manzanas, forma, tipología, escala entre otras, se relaciona con los conceptos ya definidos, identificando una variedad de tipologías en respuesta a una posible percepción cambiante del peatón para generar identidad tanto en el interior como en el exterior de la manzana por medio de la relación interna entre forma y tipología.

Sin embargo, también se tiene en cuenta la relación histórica ya estudiada donde por medio de hitos como referencia espacial, central y de conexión con el paisaje en continuidad sin un límite, enmarcan una importancia y carácter para la propuesta, actuando de forma singular en el uso del suelo, como **figura y fondo** o también **lleno y vacío**. Identificando una **jerarquía por posición y por altura** y que hoy en día en el desarrollo y propuesta de ciudad se está perdiendo, hace que estos elementos, componentes esenciales estructurantes para la propuesta de diseño urbano, sean demostrados por su valor y se conviertan en patrones de jerarquía dentro de la propuesta.

Es así como al tener en cuenta el análisis del cuadro 5, se determinan los valores de identidad y carácter en cada uno de los escenarios estudiados anteriormente donde el primero de ellos como estructura a partir de ejes, carece de condiciones morfotipológicas diferenciales al tener mucha repetición de figura y fondo que no permite generar una identidad, como segunda evaluación se obtiene de la condición de vía parque o pulmón ambiental una afectación en las posibilidades de sensaciones y permanencia de un lugar para encontrar una estabilidad de actividad y así identidad, perdiendo la proporción de las condiciones espaciales y escala para el peatón. Finalmente la tercera estructura como evaluación permite identificar dentro de sus variables morfotipológicas el aporte histórico estudiado anteriormente a partir de su forma inicial como lo es la tipología manzana patio, donde por ejemplo al obtener a través de su transformación da como resultado una manzana de centro abierto que permite la interacción de las condiciones públicas y privadas con el peatón y así mismo esta cede la condición de la esquina como puntos de encuentro que generan identidad.

### Cuadro 5: Alternativas morfotipológicas

Fuente: elaboración propia

ESTRUCTURA	PLANO NOLLI	VARIABLES	TIPOLOGIAS PLANTAALZADO	3D IMAGEN	CONCEPTOS	AUTOR	IDENTIDAD/ CARACTER	INTERPRETACION PERSONAL
 <p><b>ESTRUCTURA 1</b> Estructura a partir de los ejes, como jerarquía y escala vial. La calle.</p>		<p>Trama</p> <p>Tamaño de las manzanas</p> <p>Centralidad de parques</p>			<p>Forma</p> <p>Tipología</p> <p>Unidad</p> <p>Repetición</p>	<p>“Se hace posible mantener lado a lado dos vistas de la ciudad absolutamente diferentes y así se abarca la escala de la ciudad, aproximándose al ideal de una imagen que constituye un campo total” (Lynch, 2014, p, 134)</p>	<p>Identidad</p> <p>Percepción Memoria</p> <p>↓</p> <p>Carácter</p> <p>Escala Perfil</p>	<p>Identidad a partir de ejes de conexión con el contexto y la relación con el tejido urbano.</p>
 <p><b>ESTRUCTURA 2</b> Estructura a partir de pulmón ambiental como vía parque</p>		<p>Trama</p> <p>Forma y tipología</p> <p>Tamaño de las manzanas</p>			<p>Forma</p> <p>Carácter</p> <p>Escala</p> <p>Repetición</p>	<p>“Vías urbanas solo para peatones debe enlazar un extremo y otro de la ciudad por medio de formas espaciales manteniendo un sentido de continuidad y accesibilidad”. Gordon Cullen</p>	<p>Identidad</p> <p>Percepción Sensaciones</p> <p>↓</p> <p>Carácter</p> <p>Escala Perfil</p>	<p>Identidad por medio de la estructura central ambiental</p>
 <p><b>ESTRUCTURA 3</b> Estructura a partir de sucesión de plazas como conexión a la ciudad</p>		<p>Escala</p> <p>Sucesión de parques</p> <p>Forma y tipología</p>			<p>Forma</p> <p>Tipología</p> <p>Carácter</p> <p>Escala</p> <p>Variedad</p>	<p>“Toda ciudad requiere un centro social relacionado con su esencia y la plaza es precisamente el espacio socializador articulado con su tejido en posición central” (Miguel Ángel Roca)</p>	<p>Identidad</p> <p>Percepción Memoria Sensaciones</p> <p>↓</p> <p>Carácter</p> <p>Escala Morfotipologías Perfil</p>	<p>Identidad a partir de la relación y escala del peatón tanto en el interior como exterior de la manzana. Variedad dentro de la unidad</p>

Identificando en la tercera estructura central la de sucesión de plazas y parques como la de mayor jerarquía a la propuesta y aquella que responde mejor a las condiciones y búsqueda de alternativas morfotipológicas ofreciendo más posibilidades y variables, se puede evidenciar mayor variedad tipológica enlazado con el tejido urbano de conexión entre el contexto existente en comparación con las dos estructuras iniciales ya que la jerarquía por su forma y posición representa un carácter diferenciador con la estructura espacial ya predominante y enmarcando una alternativa de desarrollo de diseño evidenciado en la posición y forma de la sucesión de plazas donde cada una responde a un parque como complemento espacial ambiental que da respuesta a los componentes y elementos de la disciplina del diseño urbano para la construcción de la ciudad. Así mismo se busca encontrar en cada una de las tipologías un aprovechamiento de las esquinas como zonas y áreas a diferentes escalas y con diferentes recursos que se brindan a la ciudad como puntos de encuentro para el peatón en respuesta a una actividad en las manzanas centrales de la propuesta.

#### **4.1.5 Alternativas y posibilidades para la calle**

Al entender la actividad del diseño urbano en la ciudad y su determinación en la arquitectura para la presente propuesta, se busca encontrar y proponer una transición de actividades para la calle, donde las mismas se puedan transformar en la modificación del espacio y su actividad bajo la misma estructura y tipología, identificando en el constante movimiento y cambio una determinante de definición para la arquitectura y como prioridad del diseño urbano, equilibrando la distribución de espacios disponibles para la calle entre las personas y el sistema de movilidad.

Esta estrategia, como variable dentro de la propuesta, busca permitir y encontrar unos puntos de encuentro como remate a las calles a través de las esquinas de las manzanas haciendo parte de las sesiones para la ciudad, procurando mejorar las condiciones de calidad urbana **priorizando el espacio en primer nivel para el peatón** y generando por las mismas un sentido de pertenencia e identidad junto con la idea de apropiación de estos. Cada calle y sus posibilidades de transformación de actividad y uso llegan a conectar a la principal estructura de plazas y parques como condición de vida urbana y carácter para la propuesta.

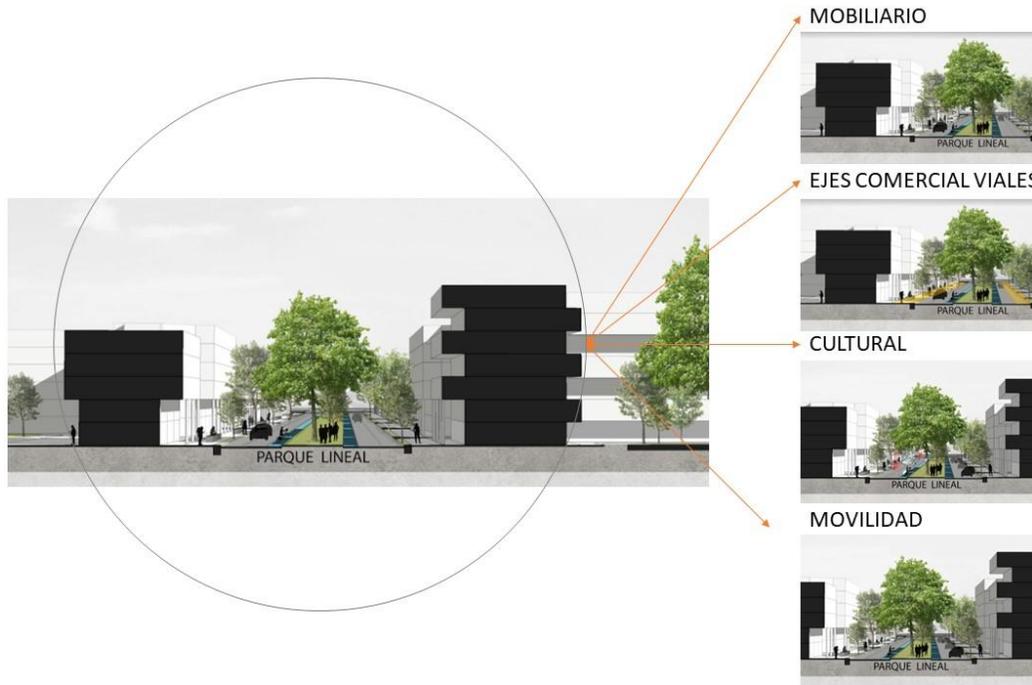


Imagen 55: Alternativas y posibilidades para la calle

Fuente: elaboración propia

#### 4.1.6 Composición de la manzana

Dentro del proceso y propuesta de diseño urbano, como variable la composición de la manzana se formulan 3 estrategias principales según su función, escala y forma; priorizando dentro de ellas la **permeabilidad en primer nivel del peatón** y su relación directa con la tipología, encontrando en cada una de ellas un carácter diferenciador en función de las diferentes alternativas para la construcción del espacio urbano. Dentro de estas se encuentran:

- I. **La forma de la manzana, su tamaño,** y su tipología edificatoria, determinan una diferencia y proporción entre el espacio público/privado en relación con la densidad.
- II. **La jerarquía local,** como primera alternativa de diseño, permite controlar la escala del espacio en función del diseño, el perfil y el orden como barrio, generando esa red vial y peatonal como estructura.
- III. La distancia entre manzanas, al conformar **el perfil** y el espacio contenido, permite identificar la relación del ancho de la calle con la altura de las edificaciones y el número de pisos, generando un mayor perfil transitable y según el uso y actividad de vivencia para el peatón.

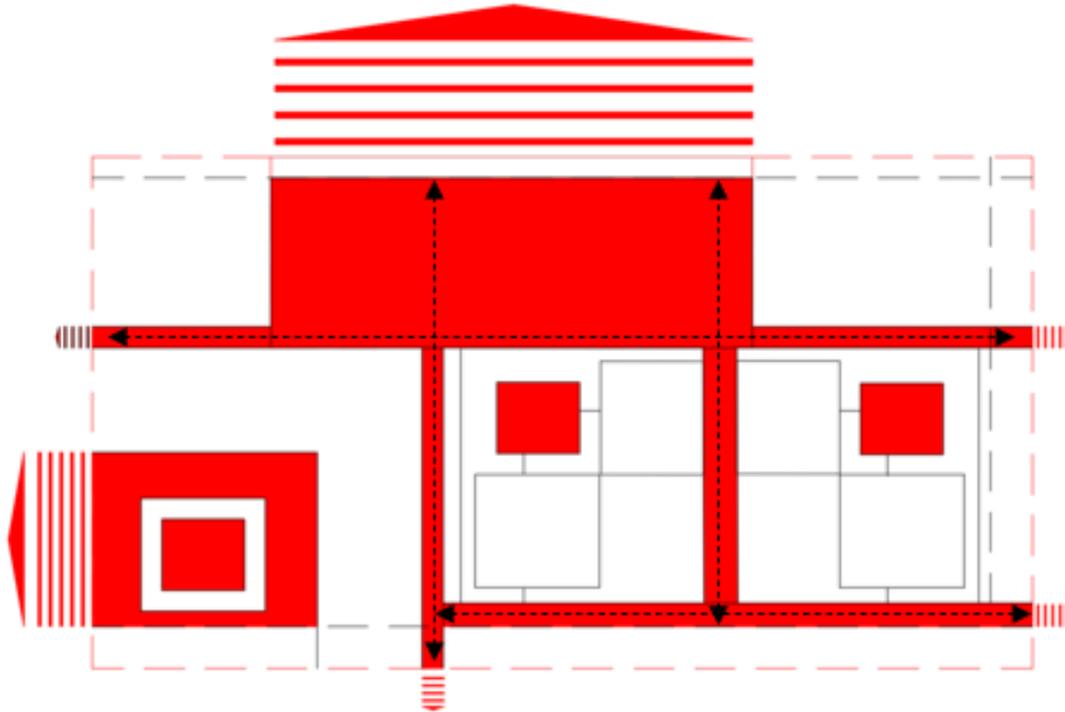


Imagen 56: Planta análisis de relación de permeabilidad en primer nivel del peatón con la ciudad

Fuente: elaboración propia

Al entender la manzana como unidad entre la permeabilidad del peatón en primer nivel y lo construido, se proponen en primera instancia la posibilidad de **diferentes alternativas de transición según la forma y transformación tipológica**, esta adaptabilidad puede lograrse mediante el diseño y espacios urbanos que permitan cambios en su forma y función ya que como elementos desde la disciplina en la construcción de la ciudad se busca encontrar ese movimiento y tránsito del usuario tanto en el interior como exterior de la manzana, partiendo del espacio para el peatón, su escala proporcional al lugar y espacio. Otra alternativa de transición según la forma es la creación de edificios y espacios urbanos con estructuras flexibles y no definidas, que permiten su reutilización y transformación en función de las necesidades de la comunidad y como continuidad encontrando un equilibrio entre el lleno y el vacío en relación con la luz a nivel interior para la manzana y así llegar hasta la percepción de la unidad y composición general en equilibrio con las condiciones de la estructura central de la propuesta.

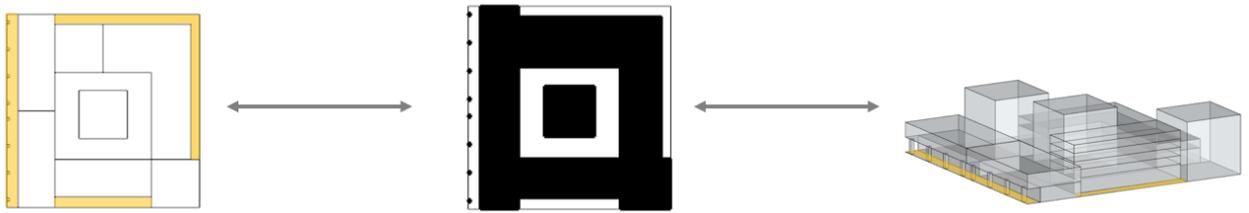


Imagen 57: Composición de la manzana

Fuente: elaboración propia

## 4.2 Proceso proyectual en la construcción del espacio urbano y su carácter

El desarrollo del proceso proyectual conlleva metodológicamente a una propuesta no convencional, desde el estudio e implementación en el diseño a partir de la escala del peatón y su percepción con la configuración morfotipológica en relación con la formación y composición de la manzana hasta obtener la unidad como conjunto sobre la misma estructura, pero con variedad morfotipológica.

Dentro de este proceso diferencial se tiene en cuenta una sola estructura de desarrollo espacial para la construcción de la ciudad, que para este caso recae en la sucesión de plazas a partir del vacío como característica central y de la cual parte el análisis y estudio de las condiciones del peatón, se inicia una relación de variables como elementos de la disciplina del diseño urbano las cuales cada una de ellas cumplen un papel de función y forma dentro de la propuesta de diseño, dentro de ellas se encuentran: la trama en relación con la escala priorizando su condiciones de permeabilidad para el peatón, la tipología a través de su figura y fondo busca llegar a definir las condiciones espaciales dentro de las edificaciones y su relación en primer nivel, que llevarán a definir el tamaño de las manzanas y según su forma los predios y las edificaciones.

### Mapa conceptual 10: Estructura proceso proyectual

Fuente: elaboración propia



#### 4.2.1 Herramientas tipologías y sus variaciones, como implementación al diseño

Como herramientas para la implementación del diseño se desarrollan las 3 principales que derivan de las estrategias morfotipológicas y su transformación de acuerdo con la escala y los ejes de estructura central planteados.

Entendiendo inicialmente como análisis morfológico y su enfoque central en la forma y estructura de los espacios urbanos permitiendo identificar los patrones y tipologías que los definen. Este análisis incluye aspectos como la distribución de las edificaciones, la altura de los edificios, el ancho de las calles y la distribución de los espacios públicos.

Así mismo las tipologías urbanas y sus diferentes variaciones permiten identificar los diferentes tipos de espacios urbanos según sus características y uso. Esto permite llegar a la idea y concepto de forma urbana, la cual se refiere a la estructura y organización espacial de los espacios urbanos. Es por ello por lo que se evidencia el desarrollo de estas tipologías según su escala, forma, tipología y transformación.

#### 4.2.1.1 Tipología galería

Esta tipología se caracteriza como se puede evidenciar en el cuadro 5 por actuar como corredor o eje, que se encuentra como paramento de los edificios. Las galerías como tipología pueden tener diferentes usos, desde espacios de transición o de circulación hasta áreas de exposición o permanencia, esto permite encontrar una versatilidad de actividades que pueden representar para el usuario una identidad de acuerdo con la función.

Dentro del desarrollo de la propuesta se encuentra la galería abierta al espacio público, pero con cubierta que le permite entrada de luz natural y la ventilación para mejorar las condiciones de permanencia del peatón en el espacio. Así mismo cuenta con variaciones de altura que enmarcan un carácter de acuerdo con la escala de la calle en la que está ubicada.

En general, la galería como tipología representa una característica versátil que se puede adaptar a diferentes tipos de edificios y usos. La elección del tipo de galería dependerá del uso, la escala y la función del sector en el que se encuentra ubicada.

#### 4.2.1.2 Tipología claustro

Esta tipología se caracteriza como se puede evidenciar en el cuadro 6, por estar paramentada en sus cuatro fachadas, pero con la presencia de un patio interior que puede estar rodeado por una galería, especialmente asociado a la tipología expuesta anteriormente. Los claustros tienen una larga historia y se han utilizado en diferentes culturas y épocas, evidenciado ya en el capítulo 3 y que enmarcan desde la antigua Grecia y Roma hasta la Edad Media y el Renacimiento una pauta de desarrollo urbano a partir de los vacíos. La tipología claustro también se puede desarrollar por medio de varios usos, como espacios de transición, vivienda, de estudio entre otros.

Existen diferentes tipos de claustros, algunos de los cuales se describen a continuación:

**Claustro cuadrado:** Es el tipo de claustro más común, caracterizado por tener un patio cuadrado rodeado de cuatro galerías o menos.

Claustro rectangular: Es similar al claustro cuadrado, pero su patio tiene forma rectangular en lugar de cuadrada y para este caso representa una combinación entre parques y plazas que permiten encontrar una identidad al interior de la manzana.

Claustro de doble altura: representa un carácter de dos niveles de galerías localizadas según la escala de la calle. Este tipo de claustro se encuentra a menudo en edificios más grandes y permite la conexión entre diferentes espacios y con variedad de usos.

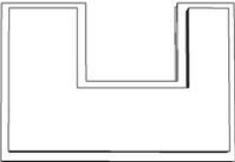
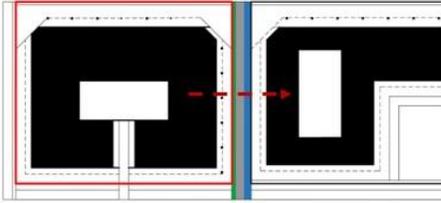
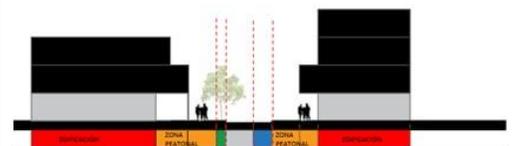
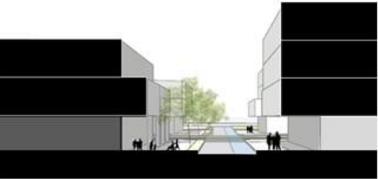
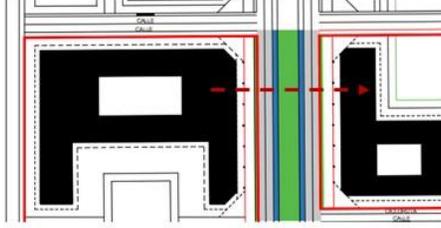
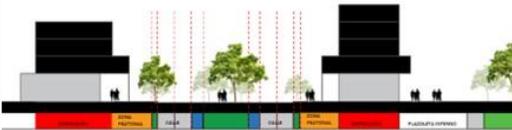
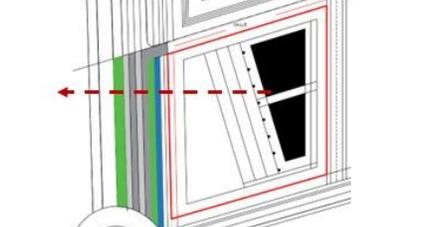
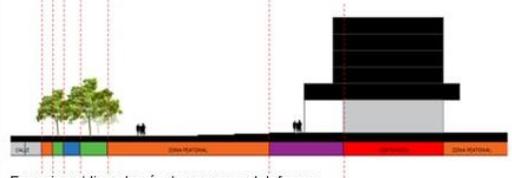
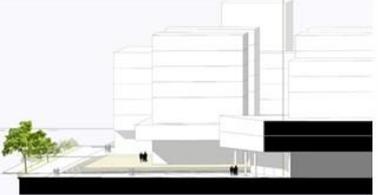
#### **4.2.1.3** Tipología torre plataforma

Esta tipología tipo torre plataforma se ve representada en el cuadro 7, teniendo diferencial una escala no presente, la local dentro del desarrollo de la propuesta y se plantea como concepto en el diseño urbano que se refiere a una altura superior de los dos niveles, y se localiza específicamente en la escala zona e intermunicipal ya que esta plataforma puede ser una plaza pública, un espacio verde, una zona de aparcamiento, un centro comercial, entre otros.

La torre plataforma se caracteriza por ofrecer una mayor cantidad de espacio habitable en comparación la tipología tipo galería o claustro ya que la sensación en el primer nivel aumenta su versatilidad y funcionalidad. Esta tipología se localiza dentro de la propuesta sobre el eje de escala con mayor jerarquía ya que suelen ser utilizadas en zonas con mayor densidad, donde el espacio es limitado y la demanda de espacio habitable es alta. Su diseño permite una mayor densidad de población y la creación de espacios públicos en el nivel inferior, lo que puede mejorar la calidad de vida en la ciudad.

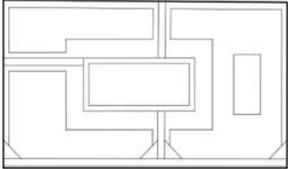
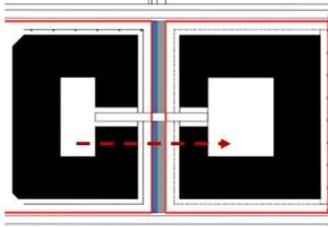
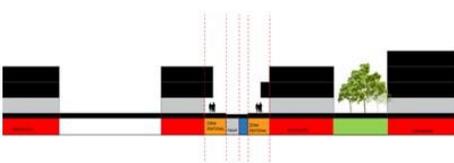
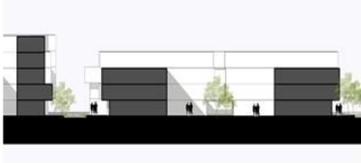
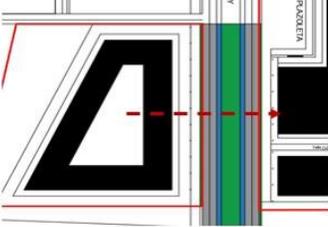
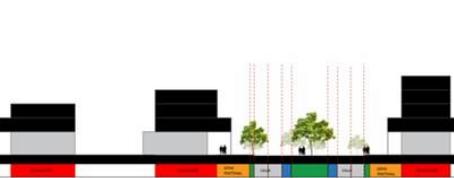
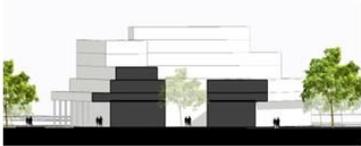
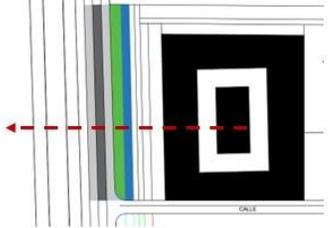
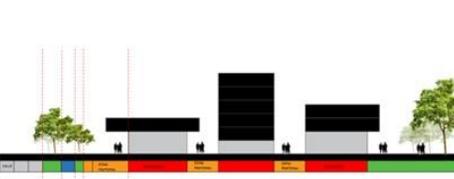
### Cuadro 6: Tipología galería según su escala

Fuente: elaboración propia

TIPOLOGIA	ESCALA	PLANTA	CORTE	PERSPECTIVA 3D
<p><b>GALERIA</b></p> <p>FORMA</p> <p>C</p>  <p>L</p> 	<p>Barrial – Local</p>		 <p>Las calles con características de escala local tienen un ancho más reducido a las de mayor jerarquía.</p>	 <p>Escala de prioridad para el peatón</p>
	<p>Zonal</p>		 <p>Elementos urbanos visuales y perceptuales del paisaje</p>	 <p>Permanencia y permeabilidad</p>
	<p>Intermunicipal</p>		 <p>Espacio público a través de una gran plataforma</p>	 <p>Forma urbana hacia una orientación y significado</p>

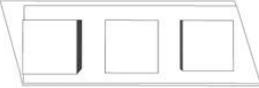
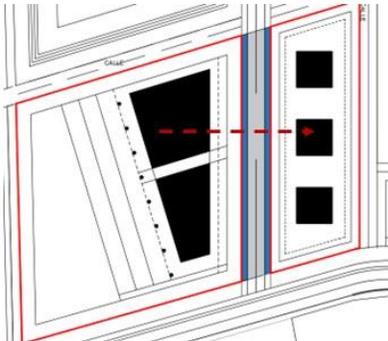
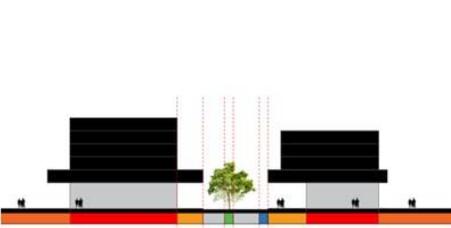
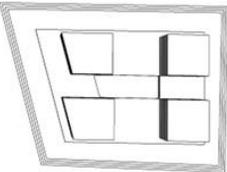
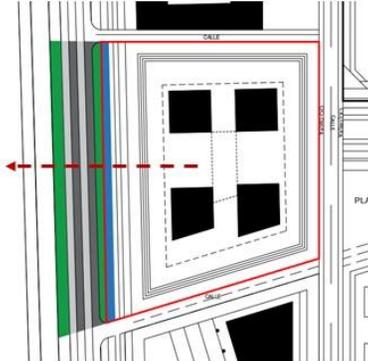
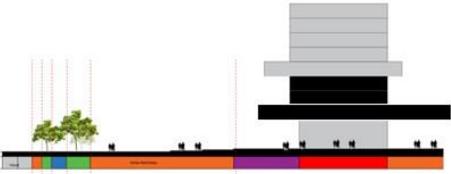
## Cuadro 6: Tipología claustro según su escala

Fuente: elaboración propia

TIPOLOGIA	ESCALA	PLANTA	CORTE	PERSPECTIVA 3D
<p>CLAUSTRO– MANZANA PATIO</p> <p>FORMA CENTRO ABIERTO</p> 	Barrial – Local		 <p>Vacios internos</p>	 <p>Evidencia de un patio central</p>
<p>IREGULAR</p> 	Zonal		 <p>Constante de paramentación y equilibrio entre sus fachadas</p>	 <p>La evolución de las esquinas</p>
	Intermunicipal		 <p>Tipos de predialización</p>	 <p>Cambio constante en su forma, tamaño y proporción</p>

### Cuadro 7: Torre plataforma según su escala

Fuente: elaboración propia

TIPOLOGIA	ESCALA	PLANTA	CORTE	PERSPECTIVA 3D
<p><b>TORRE PLATAFORMA</b></p> <p>FORMA LINEAL</p> 	<p>Zonal</p>		 <p>Continuidad edificatoria y proporción de altura para el peatón</p>	 <p>Variedad de escalas y conexiones con el tejido urbano existente</p>
<p>COMPACTA</p> 	<p>Intermunicipal</p>		 <p>Un hito conector con el eje central de desarrollo urbano y tipología</p>	 <p>Texturas de piso ejerciendo un impacto de identidad</p>

## 4.2.2 Proceso proyectual escenarios urbanos desde la escala barrial, zonal y municipal en relación con la morfotipología

El estudio por medio de escenarios urbanos y sus diferentes escalas permiten identificar la relación de la morfotipología con las sensaciones que puede generar en el peatón sobre la misma estructura espacial definida. En este se exponen las diferentes alternativas de desarrollo espacial según la escala y variaciones que se pueden obtener sobre la misma morfotipología para lograr encontrar y construir la identidad del espacio para el peatón en sus diferentes escalas.

### 4.2.2.1 Escenarios según tipología y escala:

- Tipología galería escala local: esta tipología representa una altura sencilla que da escala 1.1 frente al peatón y por su escala cuenta con una dimensión más reducida, priorizando la actividad local de tránsito peatonal con actividad de bajo impacto, pero con dinamización económica para el sector. Pueden ser un lugar de encuentro y socialización para los habitantes del barrio y contribuir a la vida de carácter local. Esta tipología dependerá de la función que cumplan y de las necesidades y demandas del entorno local si llega una transformación sin cambiar su estructura central.

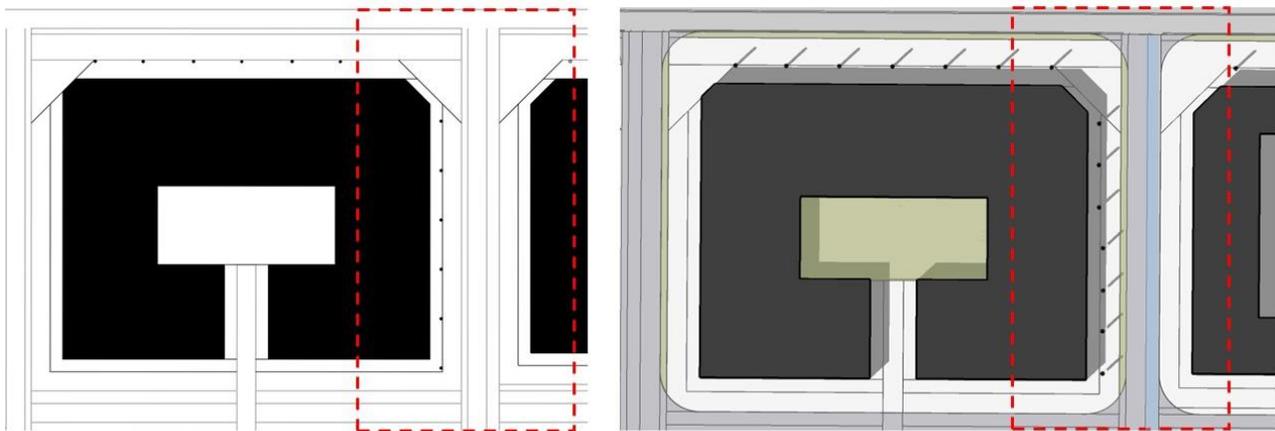


Imagen 58: Planta tipología galería - escala local

Fuente: elaboración propia



Imagen 59: Corte tipología galería - escala local

Fuente: elaboración propia

- Tipología galería escala zonal: esta escala representa un aumento en altura en primer nivel manteniendo la proporción frente a las condiciones del peatón, se localiza para espacios y actividades específicas ubicadas en áreas comerciales o de servicios que atraen a personas de varios barrios o incluso de toda la ciudad y pueden garantizar un mayor tráfico y así permanencia en la zona. Esta tipología representa una sesión de esquinas por medio de una variable de chaflan permitiendo encontrar nuevas alternativas espaciales y de identidad al generar nuevas sensaciones y así habitabilidad en el lugar.

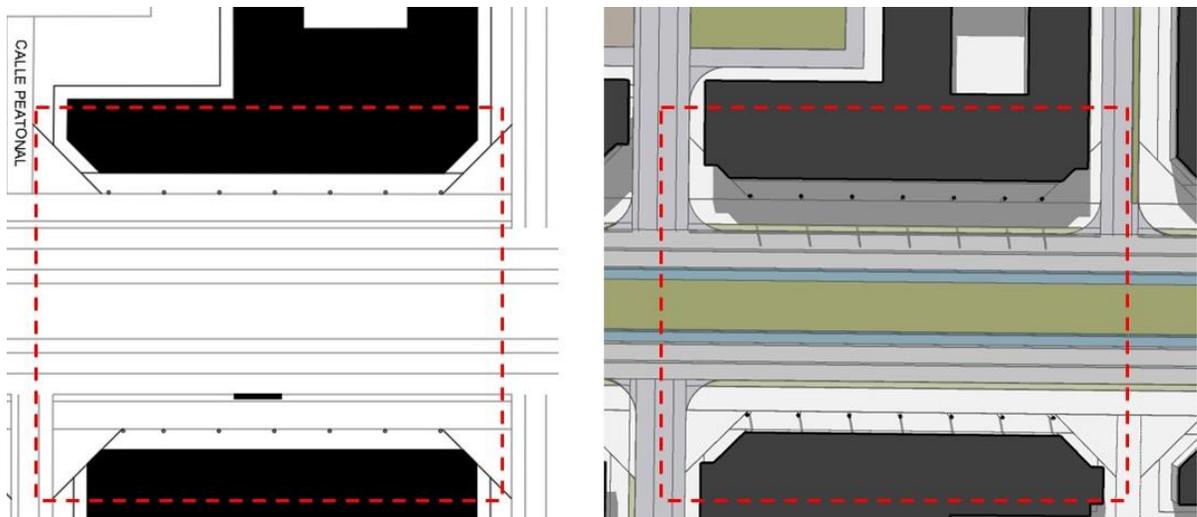


Imagen 60: Planta tipología galería - escala zonal

Fuente: elaboración propia



Imagen 61: Corte tipología galería - escala zonal

Fuente: elaboración propia

- Tipología galería escala intermunicipal: Esta tipología busca general un espacio de más de dos niveles no siempre paramentado con un eje lineal tipo galería, con presencia de retrocesos en las fachadas y niveles marcando una posible accesibilidad al interior de forma pública y así contar con puntos de encuentro y actividad urbana para la ciudad. Además, este espacio permite encontrar una transformación de la calle en cuanto a actividades y cambios de uso para encontrar una identidad espacial y de sentido de pertenencia para el peatón teniendo como remate la continuidad con el entorno urbano.

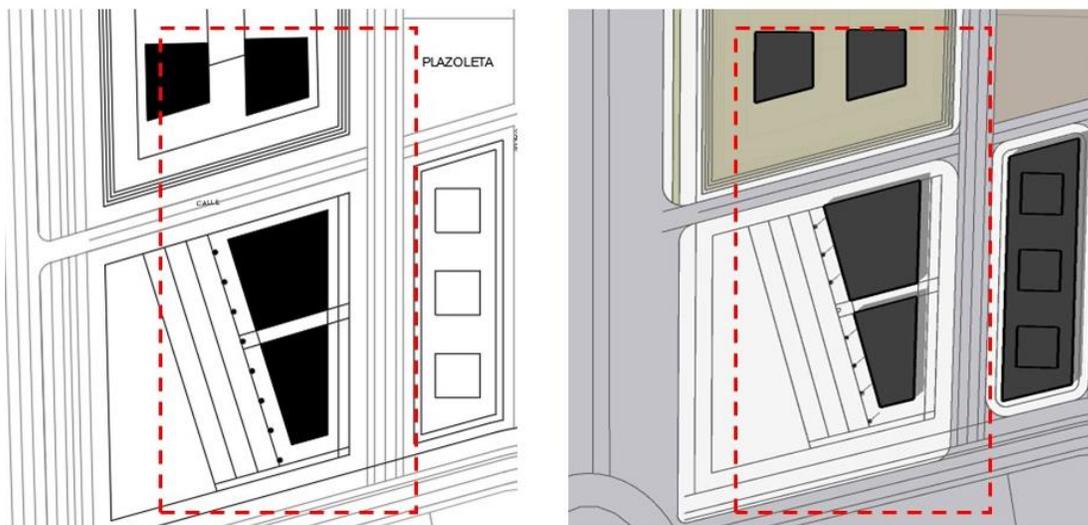


Imagen 62: Planta tipología galería - escala intermunicipal

Fuente: elaboración propia



Imagen 63: Corte tipología galería - escala intermunicipal

Fuente: elaboración propia

Esta tipología torre plataforma de localización bajo una escala intermunicipal, evidencia un **aislamiento** mayor frente a la vía para mitigar el impacto de la escala y así por medio de un **escalonamiento** de niveles el peatón permita encontrar una proporción adecuada como símbolo de la propuesta bajo un carácter de identidad espacial.

- Tipología Claustro escala local: evidencia una uniformidad en altura y aumento espacial al interior de la manzana, con posibilidades de actividad en el vacío interno permitiéndole al peatón encontrar diferentes alternativas tanto de plazoleta como zona dura, como parque o espacio verde evidenciado también así al exterior de la propuesta, sin perder esa estructura central que genera identidad.

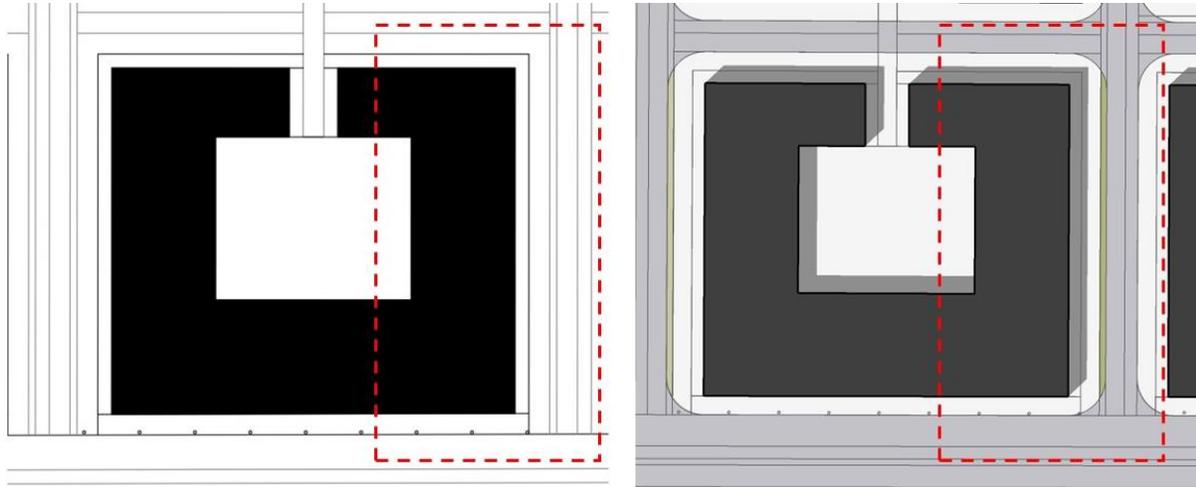


Imagen 64: Planta tipología claustro - escala local

Fuente: elaboración propia

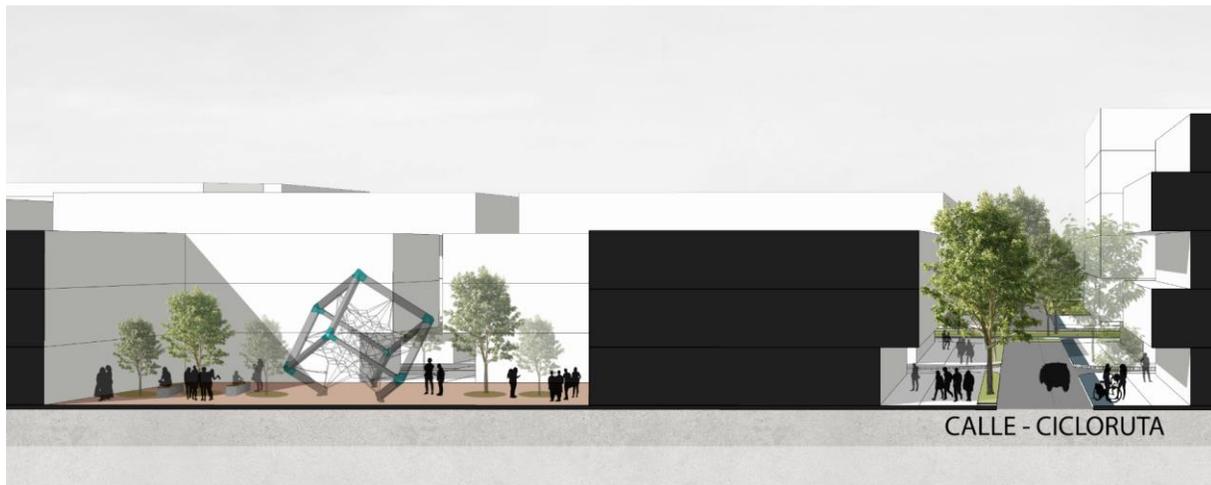


Imagen 65: Corte tipología claustro - escala local

Fuente: elaboración propia

- Tipología Claustro escala zonal:

Este desarrollo cuenta con sesiones de espacio libre tanto al interior como exterior de la manzana y así mismo una permeabilidad que al contar con una tipología claustro de manzana abierta con accesibilidad directa y puntos de encuentro central ofrece opciones de permanencia según sea su funcionalidad en primer nivel como conexión de la edificación con el peatón.

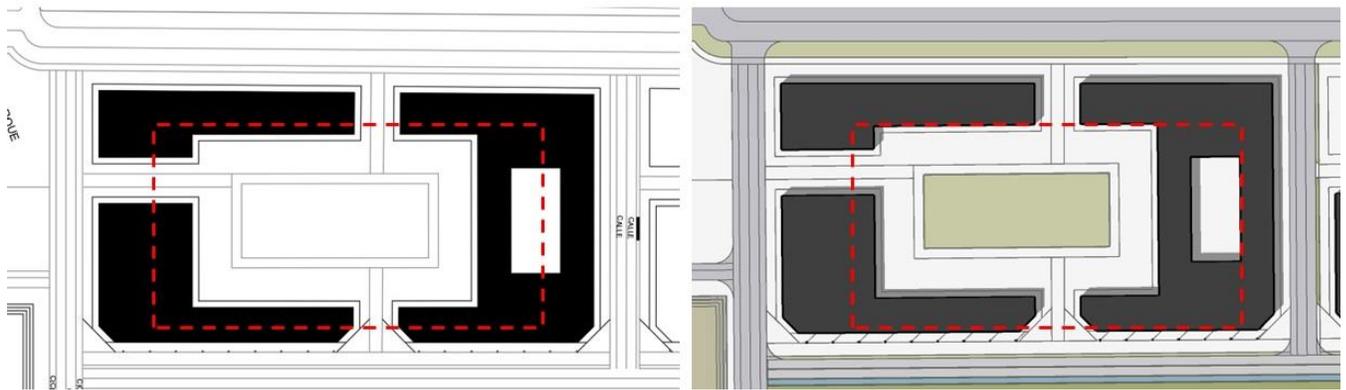


Imagen 66: planta tipología claustro - escala zonal

Fuente: elaboración propia



Imagen 67: Corte tipología claustro - escala zonal

Fuente: elaboración propia

- Tipología claustro escala intermunicipal: evidencia un crecimiento en altura y aumento espacial al interior de la manzana, permitiéndole al peatón encontrar diferentes sensaciones, entre los edificios al interior y al exterior contar con parque o espacio verde evidenciado también, sin perder esa estructura central que genera identidad a través de variedad tipológica. Además, esta escala representa un cambio de nivel al interior del claustro y/o al exterior.

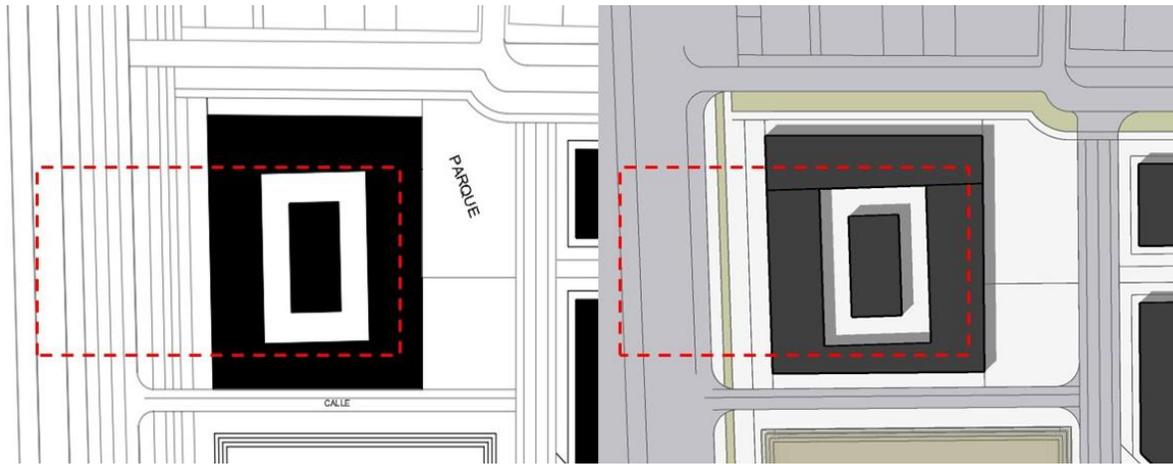


Imagen 68: Planta tipología claustro - escala intermunicipal

Fuente: elaboración propia



Imagen 69: Corte tipología claustro - escala intermunicipal

Fuente: elaboración propia

- Tipología torre plataforma escala zonal: representa un mayor aislamiento entre el encuentro de la arquitectura y la ciudad mitigando el crecimiento del contexto físico frente al peatón y además se propone controlar el perfil para priorizar el tránsito del usuario, la presencia vegetación mitiga el movimiento de la calle por su escala y permite una relación directa del edificio con el uso y quien lo transite.

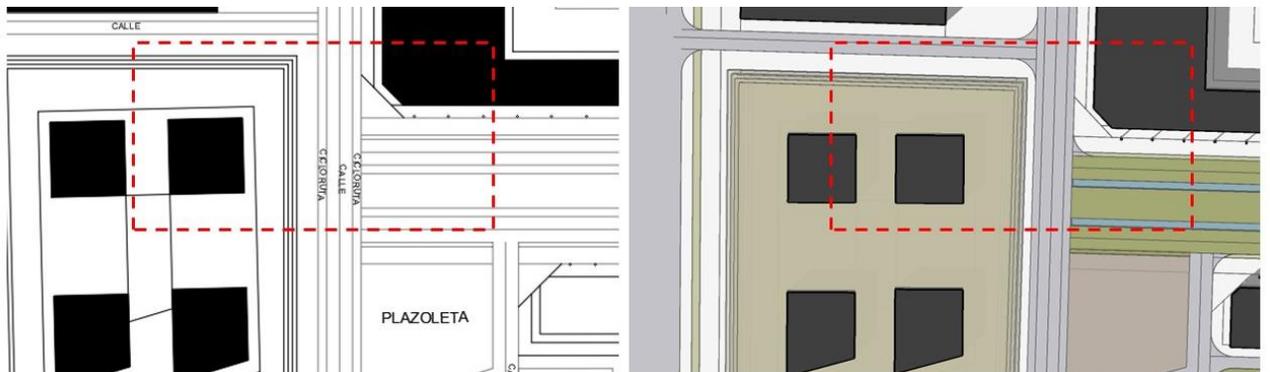


Imagen 70: Planta tipología torre plataforma - escala zonal

Fuente: elaboración propia



Imagen 71: Corte tipología torre plataforma - escala zonal

Fuente: elaboración propia

- Tipología torre plataforma escala intermunicipal: Esta tipología torre plataforma y su mayor escala representan el mayor flujo tanto vehicular como peatonal y así mismo se busca un aumento en altura para llegar a mayor densidad y a mayor actividad en primer nivel. Por medio del escalonamiento de niveles se busca llegar a una permeabilidad y actividad urbana que garantice sensación de seguridad y habitar del espacio.

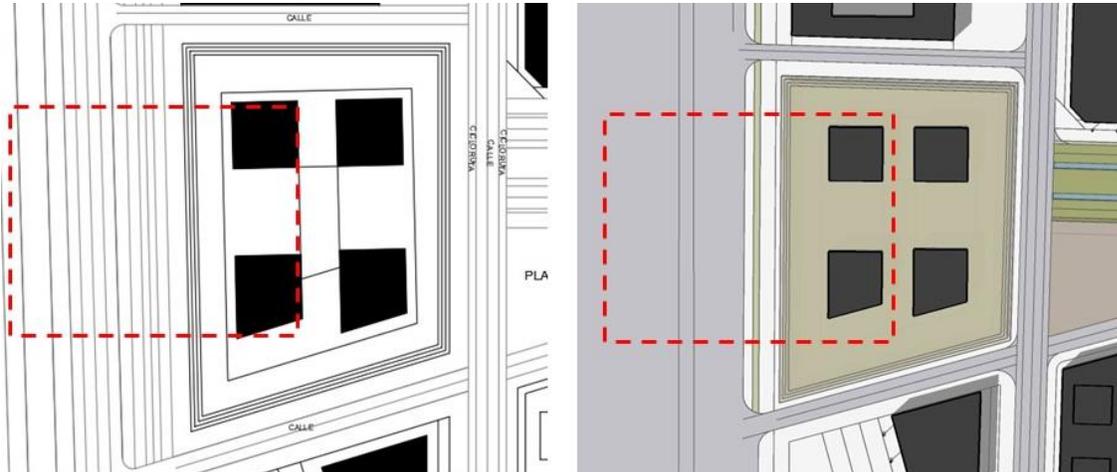


Imagen 72: Planta tipología torre plataforma - escala intermunicipal

Fuente: elaboración propia



Imagen 73: Corte tipología torre plataforma - escala intermunicipal

Fuente: elaboración propia

Es así como se puede determinar en la disciplina del diseño urbano y la propuesta las tipologías y escalas como variables para definir la forma y función de los espacios y con ella una actividad y uso orientada a generar un impacto en originar una sensación de identidad.

Por otro lado, las escalas se refieren al tamaño y proporción de los elementos urbanos en relación con el espacio que los rodea. La escala puede influir en la identidad de un lugar

al crear un ambiente íntimo y acogedor o una sensación de amplitud y apertura y así mismo marcar un carácter en la función de la ciudad.

### **4.3 Proceso proyectual desde el plano blanco y negro y plano Nolli**

El plano Nolli dentro del desarrollo del proceso proyectual actúa dentro en este TFM como herramienta no tradicional dentro de la academia ni del ejercicio profesional, ya que representa un tipo de mapa urbano que muestra la estructura espacial de una ciudad de manera precisa y detallada. Este desarrollo propositivo busca a través de los detalles mostrar la estructura espacial de la ciudad en relación con la morfotipología, las calles y los espacios públicos con características definitorias para el primer nivel como interfaz entre ciudad y primer nivel

El plano representa con exactitud las formas y proporciones de los espacios urbanos y los edificios, lo que permite una lectura detallada de la ciudad y una comprensión más profunda de su estructura y organización.

Del mismo modo, el análisis de la estructura espacial de la ciudad permite a los diseñadores urbanos comprender mejor la configuración de una ciudad y diseñar soluciones adaptadas a las necesidades específicas de cada lugar para proyectar un espacio en la contemporaneidad y adicionalmente el plano Nolli se convierte en la visión como herramienta más objetiva posible en el planteamiento del proyecto.

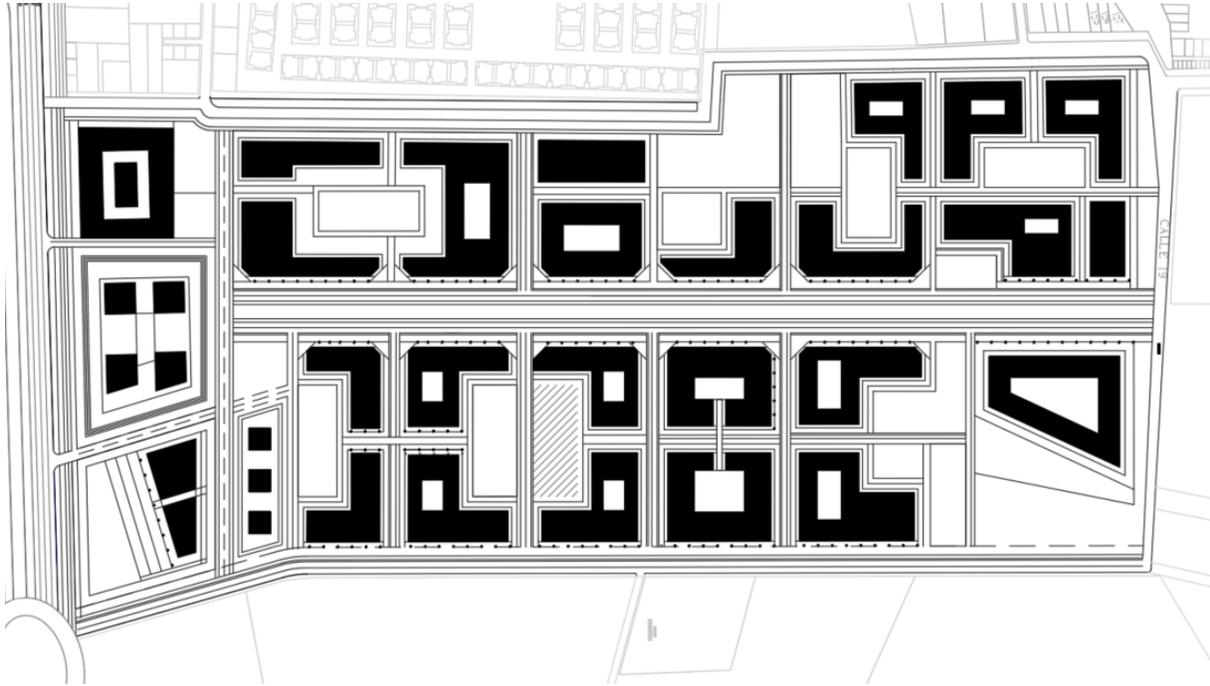


Imagen 74: Plano Nolli - propuesta general

Fuente: elaboración propia

El desarrollo y propuesta de la transformación del plano Nolli al plano blanco y negro se relaciona con la idea de figura y el fondo, donde la forma urbana se puede analizar en términos de la relación entre la figura (los elementos construidos) y el fondo (el espacio abierto). Esta relación puede ser utilizada para diseñar conceptualmente entre el lleno y vacío como técnica de representación gráfica que permite mostrar la relación entre los espacios llenos (edificios, calles, plazas) y los espacios vacíos (parques, plazas, espacios abiertos) en una ciudad

Además, el plano blanco y negro con el lleno y vacío también es utilizado como una herramienta para el diseño y planificación de la ciudad a partir del concepto y no de la función como si actúa el plano Nolli. Al mostrar la relación entre los espacios llenos y vacíos, este tipo de plano puede ayudar a tomar decisiones sobre la ubicación de los edificios y la distribución de los espacios abiertos.

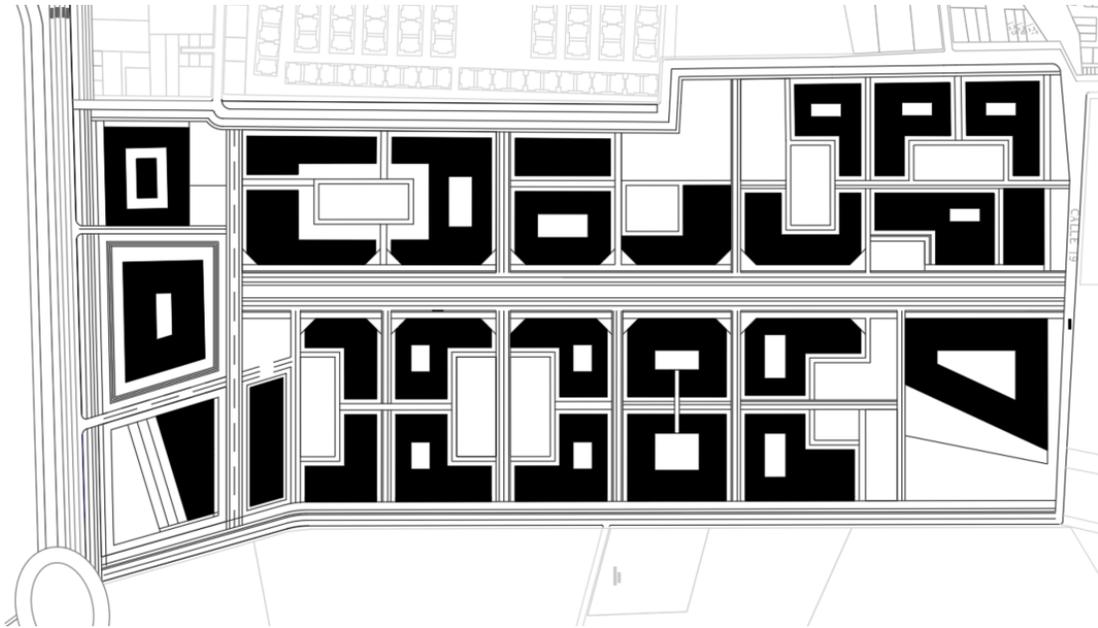


Imagen 75: Plano blanco y negro - propuesta general

Fuente: elaboración propia

El diseño como propuesta general, permite evidenciar por la imagen 76 un desarrollo de conectividad y unidad morfotípica a través de los elementos urbanos relacionados entre sí, como los son las calles, plazas y ejes ambientales creando una red funcional y coherente que facilite la vida cotidiana de los habitantes.

Para lograr una unidad adecuada, la propuesta se fundamenta en enlaces efectivos entre los distintos elementos urbanos, como la creación de calles, plazas o edificios que permitan una circulación fluida y coherente en la ciudad, cada uno de ellos definidos por la escala a la que responde. Basado en la estructura central a partir del vacío y las plazas y su relación con los ejes urbanos de manera estratégica como unidad con la ciudad ya existente, asegurando que estén en línea con el enfoque de forma y tipología y su función para generar identidad a través de la propuesta morfotípica.



Imagen 76: Propuesta general

Fuente: elaboración propia

#### 4.4 Sistemas de estructura y variables para la construcción de la ciudad

Para el presente desarrollo de diseño urbano la metodología de estructura y variable como concepto ayuda a estructurar el pensamiento, planteamiento e identificar qué es lo fundamental entendiendo desde el vacío la construcción de la ciudad y su crecimiento. Estos elementos como plazas, parques, calles y manzanas están interconectados y relacionados entre sí, creando una red coherente y funcional que permite el desarrollo y la movilidad en unidad con lo existente.

Por otro lado, se tienen en cuenta las variables como factores y herramientas que marcan en la construcción de la ciudad consideradas en el diseño urbano cambiantes, ya que influyen en la forma en que se construye la ciudad y cómo se organiza su estructura. La combinación de los sistemas de estructura y las variables permite una organización en función de adaptarse a las necesidades específicas de cada ciudad y de sus habitantes.

#### 4.4.1 Estructura central general

La estructura central general en el presente diseño urbano se refiere a un enfoque que busca establecer una jerarquía clara y definida en la organización de los elementos urbanos en el área de intervención, contando con una unidad a partir de ejes que van a conectar y dar accesibilidad frente al contexto urbano ya existente.

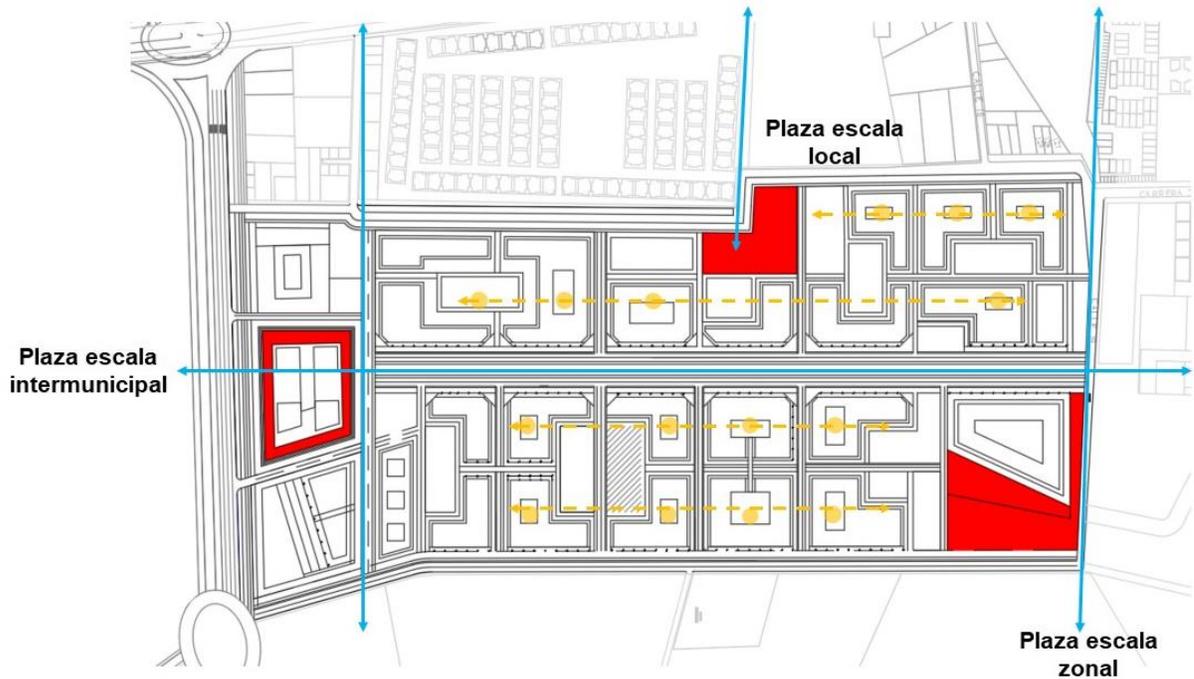


Imagen 77. Estructura general propuesta diseño de piso

Fuente: elaboración propia

La estructura central general como se evidencia en la imagen 77, se compone de varios elementos, entre los que se encuentran las principales vías según su escala y las plazas como espacios públicos. La idea es que estos elementos se interconecten de manera coherente y lógica, de modo que se puedan crear diferentes nodos o centros que actúen como puntos de referencia para los habitantes y visitantes de la ciudad encontrando una variedad de funciones específicas que le permitan al usuario diferenciar alternativas de sensaciones y actividades para sentirse identificado y generar así un sentido de pertenencia. Contando además con una estructura de vacíos centrales entre las morfotipologías que enmarcan una continuidad espacial al interior de cada edificación.

#### 4.4.2 Variables

Las variables juegan un papel fundamental en la propuesta de diseño urbano, ya que actúan como elementos organizadores que se consideran durante el proceso de diseño. Estas variables presentan características en cuanto a su forma, función, localización, identificación y análisis, en el contexto actual que enmarca aspectos como la movilidad, el transporte público, las vías de circulación y la escala, entre otros.

Además, el espacio público, representado por plazas, parques, calles, mobiliario urbano, entre otros, así como la forma y tipología, en conjunto con las variables mencionadas anteriormente, permiten generar actividades que se acompañan con características ambientales que fomentan una calidad del aire y del espacio, generando a su vez diversas alternativas de identidad.

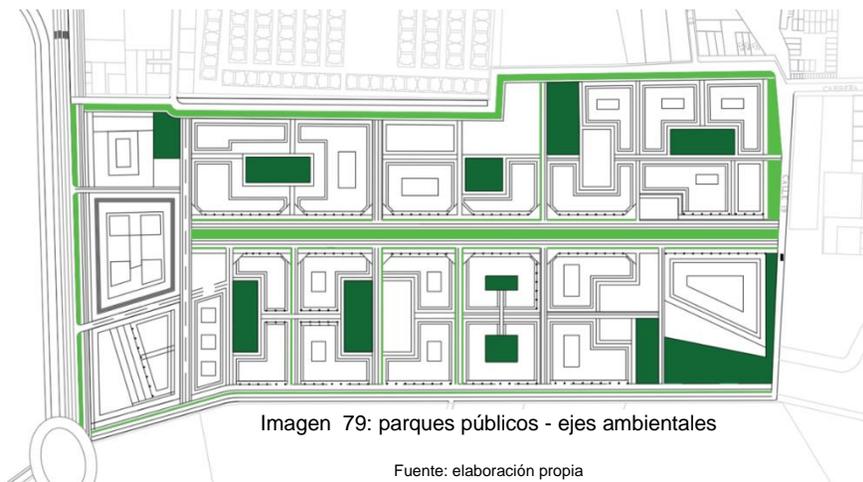
La identificación y análisis de estas variables permiten en el diseño de la propuesta tomar decisiones más informadas y orientadas a lograr soluciones eficientes, justificadas y adaptadas a las necesidades de los usuarios y de la ciudad.



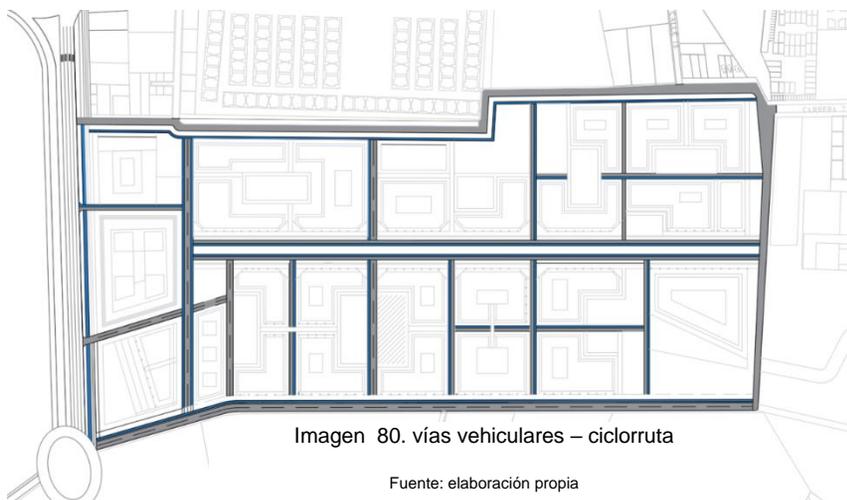
Imagen 78: Variables

Fuente: elaboración propia

## 4.5 Etapas de desarrollo y cuantificación aproximada



- Zona de parques:  
Área: 16130,96m<sup>2</sup>  
Ha. 1,61
- Ejes ambientales – separadores:  
Área: 11455,36m<sup>2</sup>  
Ha. 1,11



- Vías vehiculares:  
Área: 21643,62m<sup>2</sup>  
Ha.2,16
- Ciclorruta:  
Área:8752,43m<sup>2</sup>  
Ha.0,57

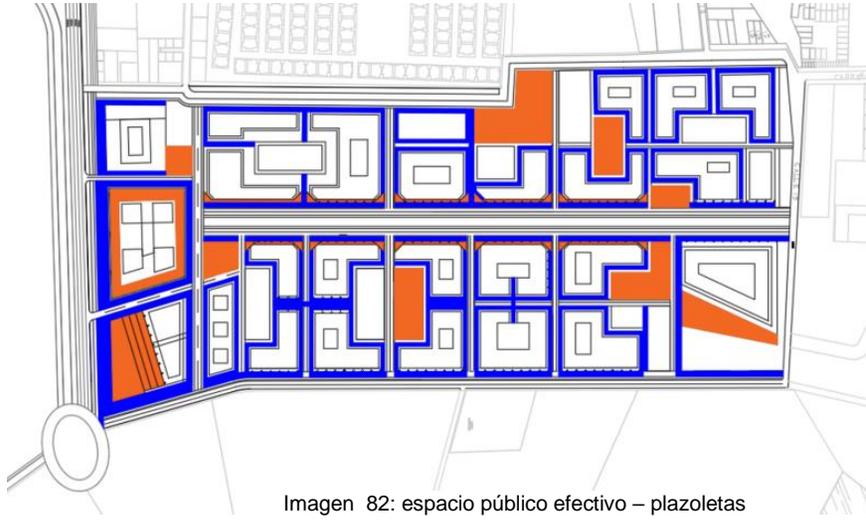


Imagen 82: espacio público efectivo – plazoletas

Fuente: elaboración propia



Imagen 81: usos

Fuente: elaboración propia

- **Espacio público efectivo – plazoletas:**  
 Área: 19951,48m<sup>2</sup>  
 Ha. 1,895
- **Andenes – Vías peatonales:**  
 Área: 21154,37m<sup>2</sup>  
 Ha. 2,51
- **Comercio en primer piso:**  
 Área: 9648,71m<sup>2</sup>  
 Ha.0,96
- **Servicio y oficina:**  
 Área:9813m<sup>2</sup>  
 Ha.0,98
- **Vivienda:**  
 Área:37753m<sup>2</sup>  
 Ha.3,77
- **Equipamiento colectivo:**  
 Área:7828,37m<sup>2</sup>  
 Ha.0,67

CUADRO RESUMEN CANTIDADES						
	ZONA		AREA	HA	USO	
VARIABLES  <b>ESTRUCTURA</b>  VARIABLES	Parques	Locales a escala barrial	16130,96	<b>1,61</b>	<b>Público</b>	
	Ejes ambientales	Permanencia	11455,36	<b>1,14</b>	<b>Público</b>	
	vías vehiculares	Tránsito y movilidad	21643,62	<b>2,16</b>	<b>Público</b>	
	Ciclorruta	Tránsito y movilidad	9752,43	<b>0,97</b>	<b>Público</b>	
	Espacio público efectivo - plazoletas	Actividad específica para la identidad	19951,48	<b>1,99</b>	<b>Público</b>	
	Andenes - vías peatonales	Transito prioritario	21154,37	<b>2,51</b>	<b>Público</b>	
<b>USOS</b>						
VARIABLES	Comercio	Comercio pequeño: almacenes, servicios de primera necesidad	9648,71	<b>0,96</b>	<b>Público - Privado</b>	
		Vivienda			Vivienda domestica	37953,53
		Vivienda vis	<b>Privado</b>			
		Vivienda Vip	<b>Privado</b>			
	Oficinas y servicios	Centros culturales y artísticos	9813,51	<b>0,98</b>	<b>Público - Privado</b>	
		Centro de memoria e identidad			<b>Público - Privado</b>	
	Equipamientos colectivos	institucional	7828,37	<b>0,78</b>	<b>Público - Privado</b>	
		Comercial de mayor jerarquía			<b>Público - Privado</b>	
	<b>TOTAL:</b>			<b>165332,34</b>	<b>16,89</b>	

En conclusión, el desarrollo de un área de 16 hectáreas requiere una planificación cuidadosa para garantizar la creación de un entorno habitable y sostenible para sus residentes. Es importante tener en cuenta la necesidad de áreas verdes, así como áreas que permitan un uso variable en actividades para proporcionar alternativas en la generación de identidad y así mismo la participación de la comunidad es fundamental fomentar un sentido de pertenencia y cuidado del área.

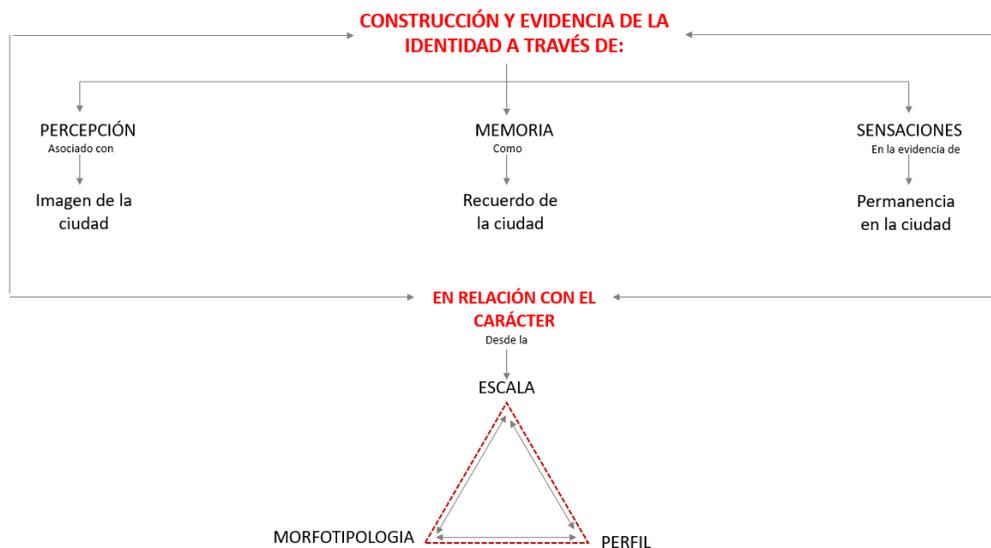
En este caso, se espera una densidad media-baja de alrededor de 30-40 personas por hectárea, lo que sugiere que en una zona residencial de 16 hectáreas se podrían alojar alrededor de 133-178 viviendas, considerando un promedio de 3.6 personas por hogar.

## 4.6 Conclusiones: evidencia de la construcción del espacio urbano, imaginarios

Al evidenciar la construcción del espacio urbano y la identidad a través de 3 conceptos centrales en relación con el carácter, se identifica el primero de ellos como la percepción la cual se asocia a la imagen de la ciudad como aquella que quiere generar y atraer en consecuencia la idea de memoria como el recuerdo de ciudad que se obtiene al tener variedad de sensaciones, permitiendo una permanencia del espacio y que en relación con el carácter estos conceptos representan y dan respuesta a la construcción del espacio urbano por medio de tres elementos centrales de la disciplina como lo son **la escala, la morfotipología y el perfil** dado como resultado de la construcción del espacio urbano y la identidad de la calle a través del carácter y los elementos del diseño urbano. Esto quiere decir que al hacer la construcción desde la forma y su tipología puede representar en el usuario un valor de prioridad para el peatón el cual puede ser reconocido y entendido según el contexto que se ha desarrollado. Pensando la ciudad desde la disciplina y no desde la arquitectura, encuentra elementos y herramientas que permiten ampliar las posibilidades de acción e intervención para definir las mejores estrategias y variables para generar un carácter según la identidad que se quiera proyectar.

### Mapa conceptual 11: Evidencia construcción del espacio urbano

Fuente: Elaboración propia



Es por ello por lo que la relación entre la escala, morfotipología, perfil y generación de la identidad determinan una interconexión entre diferentes elementos que conforman la imagen y el carácter de un lugar. La escala da proporción a los elementos que conforman el entorno construido, desde los edificios hasta las calles y plazas. La escala es un elemento importante para generar la identidad de un lugar, ya que puede influir en la percepción y el sentido de pertenencia que los habitantes y visitantes tienen hacia ese espacio.

La morfotipología también influye en la identidad del lugar, ya que puede transmitir valores culturales y estilos espaciales propios de un lugar con características específicas que en la conformación del perfil genera una imagen que se proyecta tanto en el interior como en el exterior del lugar, es decir, cómo es percibido por aquellos que están fuera de él y viceversa.

Finalmente, la identidad se construye desde la visión objetiva del peatón en la calle es decir en la conformación del perfil. Como se puede evidenciar en la imagen 83, como presencia de alternativas espaciales tanto al interior como exterior de la manzana sin perder la escala local ni proporción del peatón.



Imagen 83: Corte propuesta general - escala local

Fuente: elaboración propia



Imagen 84: Corte propuesta general, escala zonal

Fuente: elaboración propia



Imagen 85: Corte propuesta general, escala intermunicipal

Fuente: elaboración propia



## 5. Conclusiones y recomendaciones

### Conclusiones

1. Al identificar y analizar el planteamiento del problema desde la perspectiva de la disciplina del diseño urbano, se llega a la conclusión de que no existe un tipo de pensamiento claro sobre la ciudad y su construcción que se base en el diseño urbano y las morfotipologías, ni en el ámbito académico ni en el ejercicio profesional. Los procesos de análisis y producción del espacio urbano suelen estar influenciados en gran medida por visiones arquitectónicas, condiciones administrativas y normativas, lo cual constituye una de las principales causas de esta problemática, aunque no la única.
2. La utilización del plano Nolli, una herramienta utilizada por Giambattista Nolli en el siglo XVIII para analizar la transformación de los elementos de la calle a lo largo del tiempo, permite comprender la relación espacial entre la ciudad y el espacio urbano. Este enfoque proporciona una visión detallada de la estructura espacial de las ciudades y representa de manera precisa la relación entre los espacios urbanos y los edificios. Es a partir de esta unidad entre la ciudad y la arquitectura que se puede iniciar el desarrollo de las ciudades desde el diseño urbano.
3. La reinterpretación morfotipológica permite comprender la jerarquía de tipologías y escalas, generando una identidad para el peatón dentro del espacio urbano, según su función. Se identifican diversas morfotipologías, como galerías, claustros y torres-plataforma, que permiten un uso mixto y una transformación espacial dentro de una misma estructura.
4. El análisis del marco proyectual a diferentes escalas revela la importancia de la relación entre el espacio y la identidad en el ámbito local, la interacción entre lo público y lo privado a nivel zonal, y la diversidad de escalas en el contexto intermunicipal. La reinterpretación morfotipológica a partir de estos conceptos

- proporciona una comprensión más profunda de cómo la forma y la tipología del espacio influyen en la identidad y las relaciones sociales en diferentes escalas.
5. La relación entre la escala, la morfotipología, el perfil y la generación de identidad es fundamental para comprender y definir la imagen y el carácter de un lugar. La escala aporta unidad a los elementos del entorno construido, mientras que la morfotipología influye en la identidad al transmitir valores culturales y estilos espaciales propios. El perfil, tanto interno como externo, contribuye a proyectar la imagen del lugar y a cómo es percibido por los habitantes y visitantes. La identidad se construye desde la perspectiva del peatón en la calle, donde se pueden apreciar alternativas espaciales que mantienen una escala y proporción adecuadas. Estos elementos se entrelazan para generar una interconexión que determina la identidad y la experiencia de un lugar por parte de las personas.
  6. La nueva concepción de la manzana como unidad urbana, delineada a través del plano Nolli, posibilita la subdivisión de áreas en base a consideraciones de espacio peatonal y el uso comercial o residencial de la ciudad, manteniendo al mismo tiempo las directrices espaciales y funcionales establecidas para la unidad urbana en su totalidad.
  7. Se identifica que a través de las diferentes variables morfotipológicas en respuesta a una escala, es posible encontrar un desarrollo espacial urbano en primer nivel como respuesta y relación con el peatón, generando una identidad a través de la variación tipológica desarrollada bajo la misma estructura como unidad. Esta variación tipológica se representa en diferentes escenarios de tratamientos formales, de escala, espaciales y tipológicos. La reinterpretación morfotipológica resulta en un entendimiento sobre la jerarquía de tipologías y sus escalas, respondiendo al espacio urbano desde su forma como relación y encuentro entre ciudad y arquitectura. La diversidad de morfotipologías, como galerías, claustros y torres plataformas, permite un uso mixto y la transformación bajo la misma estructura, enriqueciendo la identidad y la experiencia del peatón en el entorno urbano.

8. La caracterización, diseño y definición de cada morfotipología urbana son esenciales para comprender su función en la generación de identidad y carácter en una ciudad para el peatón. La selección e integración adecuada de estas morfotipologías en el diseño urbano puede fomentar el sentido de pertenencia de los habitantes y crear una identidad espacial única para el lugar. Además, su uso como herramientas en la disciplina del diseño urbano proporciona un marco de pensamiento para la construcción de la ciudad, ya que permiten la caracterización y definición de diferentes formas de estructuración y organización urbana, específicas para cada proyecto. La selección adecuada de estas morfotipologías y su integración en el proceso proyectual pueden contribuir a la generación de un pensamiento organizado y definido hacia el objetivo central.
  
9. El proceso proyectual actúa como una estrategia metodológica fundamental en el diseño urbano, ya que permite organizar y estructurar las ideas y estrategias para la construcción de la ciudad. Este proceso implica la identificación, caracterización y definición de un problema, la búsqueda de soluciones creativas, la evaluación y selección de la mejor opción para implementar en la propuesta a través del análisis de estructuras y variables. Es a través de este proceso que se logra una comprensión más profunda de las necesidades y características del lugar, y se desarrollan estrategias urbanas que se ajustan de manera adecuada y eficiente a las particularidades de cada contexto.

## Recomendaciones

1. Como recomendación principal, se sugiere el proceso proyectual desde el entendimiento de la escala del peatón por medio del plano Nolli y su relación con las condiciones espaciales de la ciudad.
2. Para futuros estudios dentro de la disciplina del diseño urbano, se recomienda seguir parámetros morfotipológicos sobre procesos proyectuales como aporte reflexivo-conceptual, metodológico, y proyectual.
3. Se recomienda para futuros estudios un abordaje desde la gestión, para definir aspectos inherentes a la forma de estructurar organizativamente las unidades urbanas.

## 6. Referencias bibliográficas

- Anders, V. (s. f.). *IDENTIDAD*. Etimologías de Chile - Diccionario que explica el origen de las palabras. Recuperado 19 de noviembre de 2022, de <http://etimologias.dechile.net/?identidad>
- Blasco, J. A. (2014, abril 5). Urban Networks: Turín ó Cómo construir una ciudad barroca (y después publicitarla a todo el mundo). *Urban Networks*. <http://urban-networks.blogspot.com/2014/04/turin-o-como-construir-una-ciudad.html>
- Carmona, M. (Ed.). (2003). *Public places, urban spaces: The dimensions of urban design*. Architectural Press.
- Catumba, C. (2016). Construcción de espacios comunes y colectivos: Aportes conceptuales al territorio urbano. *Bitácora Urbano Territorial*, 26(1), 9-22. <https://doi.org/10.15446/bitacora.v26n1.58028>
- Iesastelleiras.pdf*. (s. f.). Recuperado 25 de octubre de 2022, de <https://www.edu.xunta.gal/centros/iesastelleiras/?q=system/files/Tema+7-a+cidade++Valencia.pdf>
- Gehl, J. (2010). *La ciudad para las personas*. Reverté.
- Lynch, K., & Revol, E. L. (2014). *La imagen de la ciudad* (Primera edición, doceava tirada). Editorial Gustavo Gili.
- Maestro, P. C., & Soriano, L. G. (s. f.). *ANÁLISIS HISTÓRICO Y TIPOLÓGICO DEL BARRIO DEL CABAÑAL (VALENCIA)*. 92.
- Más de MX*. (2019, mayo 29). *México visto desde el aire: el paisaje urbano de la vivienda* Recuperado de <https://masdemx.com/2019/05/mexico-paisaje-urbano-imagenes-casas-interes-social-fotografias-drone/>

*Public Places—Urban Spaces The Dimensions of Urban Design by Matthew Carmona,*

*Tim Heath, Taner Oc, Steve Tiesdell (z-lib.org)[081-160].en.es.pdf. (s. f.).*

Roca, M. A. (s. f.). *Lugares urbanos y estrategias.* 255.

Tricárico, L. T., & Gastaldi, P. (2015). *LA CIUDAD CONSTRUIDA POR LA IMAGEN*

*URBANA Hoteles en la playa de Copacabana (Rio de Janeiro, Brasil) como*

*símbolo de lugares.* 20.